

Oszkar.com telekocsi felmérés (2012 június) összefoglaló

készítette Tóth Csaba

A kérdőívet – melynek linkjét 2.000 véletlenszerűen kiválasztott Oszkar.com felhasználónak küldtük el e-mailen - 349 utas és 466 autós (aki autót regisztrált a honlapon) töltötte ki. Alább egy rövid összefoglalót olvashatok a felmérés, valamint a felajánlott utak és foglalások adatbázisát vizsgáló analízis legfontosabb eredményeiről.

Felajánlott utak és foglalások

2011-ben 134.557 utat ajánlottak fel kb. 13.700 útvonalon, és 10.870 foglalás történt. A legtöbb felajánlás a **Budapest-Pécs útvonalon** (2.831 felajánlás, összesen a két irányban) és Budapesten belül (2.705 felajánlás) történt, melyeket Budapest és valamelyik balatoni város (pl. Siófok – 1.768 felajánlás a két irányban), Budapest és másik nagyváros (pl. Miskolc – 1.670 felajánlás a két irányban) és Budapest és az agglomerációja (pl. Veresegyház – 1.620 felajánlás a két irányban) közötti útvonalak követnek. Mindazonáltal az, hogy a rendszeresen felajánlott utakat napi szinten külön regisztrálja a rendszer – azaz egy napi rendszerességű út éves szinten akár 260 felajánlott útként is megjelenhet az adatbázisban - , valószínűleg lényegesen megdobja az ingázással érintett útvonalakon (városon belül, agglomerációban) a felajánlások számát Budapesten kívül a Győrön belüli (732) illetve Pécs és Szekszárd közötti (829 felajánlás mindkét irányban) útvonalakon ajánlották fel a legtöbb utat az autósok. A foglalási arány Budapest és Pécs között volt a legmagasabb – egy felajánlott útra átlagban 1,34 foglalás jutott Pécs irányába és 1,28 Budapest irányába. **A foglalási arány viszonylag magas volt Budapest és a többi nagyváros között** (0,23 – 0,77) és alacsony városokon belül és az agglomerációban (0,004 – 0,03). Összeségében a foglalások 70%-a a Budapest és valamelyik nagyobb város (Pécs, Miskolc, Debrecen, Győr, Nyíregyháza) közötti útvonalon történt.

Utások

Demográfia és utazási szokások

A tipikus utas 50.000-nél nagyobb lélekszámú városban lakó (83% ezen belül 53% budapesti), 26-40 év közötti (60%), alacsony beosztású alkalmazott (36%), míg a nembeli különbség nem számottevő (56% nő). Az utasok jellemzően településen kívüli útjaik kevesebb, mint 10%-át teszik meg telekocsival (36%), bár az útjaik több, mint 70%-án telekocsival utazók is egész nagy arányban vannak (23%). **Autót találni viszonylag könnyű:** az utasok fele több, mint 80%-os sikerrel talál autót, míg csak 15% az aránya azoknak, akiknek a próbálkozásaik kevesebb, mint 40%-ában sikerül autót találniuk. **Legtöbben hétfélig hazautazáshoz,** illetve rokonlátogatáshoz használják a telekocsit (35%, illetve 22% szinte kizárólag e célból), míg nyaralás és munkába járás esetén a legkevésbé népszerű ez az utazási mód (60%, illetve 72% sosem használja a telekocsit e célokra). Ugyanakkor az ingázók **65%-a szívesen utazna telekocsival** munkába/oktatási intézménybe, ha lennének felajánlott utak az ingázás útvonalán.

Motivációk

Mikor nem telekocsival utaznak, az utasok **20%-a használ elsősorban autót** és 62% használ elsősorban tömegközlekedési eszközt településen kívüli útjaihoz (16% autót és tömegközlekedést kb. egyforma gyakran használ). **A telekocsi alacsonyabb árfekvése a legfontosabb ok** mind tömegközlekedéssel, mind az egyéni autózással szemben (75% tartotta ezt fő szempontnak), amit a telekocsi gyorsasága követett a tömegközlekedéssel szemben (60% tartotta ezt fő szempontnak). A telekocsi környezetbarátabb mivoltát az egyébként autóval utazók 18%-a, míg a „jó lehetőség megismerni másokat” okot az utasok 10%-a tartotta kiemelten fontosnak.

Gátló és elősegítő tényezők

Az adott útvonalon meghirdetett **utak hiánya (vagy alacsony száma) a fő gátló tényező** a telekocsizás még intenzívebb használtának az utasok 54%-nál. A többi tényező (út esetleges lemondása, saját autóval történő utazás nagyobb rugalmassága, az út megszervezésének

bonyolultsága, illetve biztonsági megfontolások) csak az utasok 2-7%-nál számítanak kiemelten fontosnak. **Egy esetleges állami támogatás** (pl. alacsonyabb útdíj, illetve behatási díjon keresztül) révén olcsóbbá váló telekocsizás volna a legfontosabb, intenzívebb használatot elősegítő tényező (54% tartja ezt fő tényezőnek). Az autósok hivatalos regisztrációját az utasok 29%-a (a nők 32%-a) tartja kiemelten fontosnak. Gyorsabb telekocsizás (pl. telekocsik részére fenntartott sávok révén) 27%, míg mobiltelefonos alkalmazás 23% részére számít fő elősegítő tényezőnek.

Utazási tapasztalat

Az utasok jellemzően **pozitív tapasztalatokkal** rendelkeznek a telekocsival történt utazásokkal kapcsolatban. Egy 7-es skálán 52% értékelte 7-esként, 31% 6-osként, illetve 10% 5-ösként az eddigi tapasztalatait. Az utasok fele tart attól, hogy rosszul vezet az autós, 27%-a pedig attól, hogy késik az autós. Ugyanakkor az utasok 30%-a nem tart semmilyen problémától a telekocsizással kapcsolatban. (Többféle választ is meg lehetett adni ennél a kérdésnél.)

Autósok

Demográfia és utazási szokások

A tipikus autós 50.000 főnél nagyobb városban lakó (78%, ezen belül 38% budapesti), 26-40 év közötti (60%), alacsony vagy magas beosztású alkalmazott (33%, illetve 31%), férfi (85%). Jellemzően településen kívüli útjaik kevesebb, mint 10%-át hirdetik meg (36%), bár az útjaik több, mint 70%-át meghirdetőik is egész nagy arányban vannak (23%). **Utast találni nem olyan könnyű:** az autósok közel fele kevesebb, mint 40%-os sikerrel talál utast, míg csak 16% az aránya azoknak, akiknek a próbálkozásaik több, mint 80%-ában sikerül utast találniuk. **Legtöbbször hétfélig hazautazás, illetve munkába utazás** esetén ajánlanak fel utat (24%, illetve 21% szinte kizárólag e célból), míg nyaralás esetén a legritkább az útfelajánlás (72% sosem ajánl fel utat nyaraláskor).

Motivációk

Mikor nem ajánlanak fel utat, az autósok **84%-a elsősorban akkor is saját autóval**, míg 16%-a tömegközlekedéssel utazik településen kívüli útjain. Az autósok 23%-a ritkán utasként is használja a telekocsi utazási módot, míg 2%-uk kb. fele-fele arányban használja autósként és utasként. **Az útfelajánlások legfontosabb oka az utazási költségek megosztása** (68% tartotta ezt fő szempontnak). A környezeti terhelés megosztása az autósok 14%-ánál fő szempont, míg a „jó lehetőség megismerni másokat” okot az utasok 9%-a tartotta kiemelten fontosnak.

Gátló és elősegítő tényezők

Az utazás bizonytalansága (pl. csak az utazás előtt nem sokkal derül ki az indulás időpontja, ezért nincs idő meghirdetni) az autósok 36%-ánál számít kiemelten fontos gátló tényezőnek abban, hogy nem hirdetnek meg még több utat. Az, hogy rövidebb út esetén nem éri meg az út megszervezésével fáradozni, az autósok 27%-ánál játszik kiemelten fontos szerepet, annak ellenére, hogy általában csak az autósok töredékénél (5%) számít fő gátló tényezőnek az út megszervezésének bonyolultsága/időigényessége. Az egyedül utazás kényelme és biztonsági megfontolások az utasok 4-4%-nál számítanak kiemelten fontosnak. **Egy esetleges állami támogatás** (pl. alacsonyabb útdíj, illetve behatási díjon keresztül) révén olcsóbbá váló telekocsizás volna a legfontosabb, intenzívebb használatot elősegítő tényező (33% tartja ezt fő tényezőnek). Az utasok hivatalos regisztrációját az autósok 26%-a tartja kiemelten fontosnak. Gyorsabb telekocsizás (pl. telekocsik részére fenntartott sávok révén) 20%, míg mobiltelefonos alkalmazás 23% részére számít fő elősegítő tényezőnek.

Utazási tapasztalat

Az autósok jellemzően **pozitív tapasztalatokkal** rendelkeznek a telekocsival történt utazásokkal kapcsolatban. Egy 7-es skálán 49% értékelte 7-esként, 23% 6-osként, illetve 14% 5-ösként az eddigi tapasztalatait. Az autósok 44%-a tart attól, hogy késik az utas, 21%-a (illetve a női utasok 31%-a) pedig attól, hogy esetleg kellemetlen lesz a légkör (pl. eltérőértékítélet miatt). Ugyanakkor az utasok 38%-a nem tart semmilyen problémától a telekocsizással kapcsolatban. (Többféle választ is meg lehetett adni ennél a kérdésnél.)