



Közösségi közlekedés – női szemmel, gyermeket nevelve

Kutatási jelentés

*Dombi Mihály PhD, dr. Lovas Dóra, Jónás Zoltán
Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület (DERKE)*

Készült az Alternatív Közösségek Egyesülete
„Most lépj! – Akciópályázat 2022” programja keretében

2022. május

Javaslataink döntéshozóknak

Mélyinterjú és 419 kitöltést elérő célzott kérdőíves felmérésünk eredményei alapján az alábbi javaslatokat tesszük a női utazóközönség, különös tekintettel a kisgyermekesek utazási élményének javítására. Javaslataink kialakításakor törekedtünk arra, hogy azok viszonylag kis ráfordítással kivitelezhetők legyenek, hiszen nyilvánvaló, hogy azok a fejlesztések, melyek az egész közösségi közlekedést jobb helyzetbe hozzák a városi rendszerben, javítva az eljutási időt, csökkentve a várakozást és a zsúfoltságot, az általunk elemzett csoport helyzetét is minden bizonnyal javítják. Felmérésünk alapján az alábbiakat javasoljuk

- A várakozás kisgyermekkel kifejezetten megterhelő mind a gyermek mind a szülő számára. A legkisebb gyermekekkel az utazások nagyobb aránya zajlik csúcsidőszakon kívül. Emiatt fontos lehet
 - A járatok a menetrendhez képest korábban közlekedésének megelőzése.
 - Azokban a városokban, ahol közösségi közlekedés előnyben részesítése nincs teljes körűen megoldva, a közúti forgalom, hektikusan eltérő hatása miatt a menetidő megtervezése is nehezebb. Ezt ellensúlyozva olyan köztes megállóhelyeket kell kijelölni, ahol a járatok rövid tartózkodást követően az adott megállóra vonatkozó indulási időpontot kötelezően meg kell várniuk. Fontos, hogy ezek a pontok fixen kijelölt, fontosabb megállóhelyek legyenek. A menetidő-kiegyenlítő pontok alkalmazásával csökkenthető a korábban közlekedés mértéke és javul a menetrendszerűség.
 - Utasváró "feldíszítése", szórakoztató vizuális elemek kihelyezése.
 - Javasoljuk, hogy a településképi arculati előírásokhoz illeszkedően részben vagy egészben az utasvárók kialakítása a gyermekszemnek vonzó kialakítást kapjon. Ez lehet szerkezeti, vagy pusztán vizuális kialakítás is, amely oktató és szórakoztató elemeivel leköti a gyermekek figyelmét, ezzel tartalommal töltve meg a várakozást. Fontosnak tartjuk azt is, hogy ezen elemek vizuális tartalma részben és időszakonként változzon. A vizuális tartalmak lehetnek plakátok, matricák, vagy kisebb grafikák is.
 - A mostaninál jóval kiterjedtebb és hatékonyabb utastájékoztatás (járatkimaradásról, késésről, haváriákról)
 - Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a járatok aktuális menetrendi adatai, valamint a menetrend teljesítésével kapcsolatos információk minél hamarabb eljussanak az utasokhoz. Az elmúlt évtizedben sokat fejlődött a valós idejű utastájékoztatás szoftveres oldalon, hiszen manapság már nincs technikai akadálya az információk azonnali eljuttatásának. A technikai lehetőségekkel lépést tartva

viszont szükség van a valós idejű utastájékoztatás szolgáltató oldali szabályozási hátterének a kialakítására, hogy a frontszemélyzet minden körülmények között tisztában legyen, hogy mikor és hogyan kell a tájékoztatást megtenni.

- Az utazási élmény fokozása érdekében szükség lehet fenntartott helyek kialakítására kisgyermekkel utazóknak.
 - A már nem babakocsiban ülő gyermekek számára fenntartott helyek kialakításánál fontos, hogy mindenképp lássanak ki a járműből.
 - Ezen fenntartott helyek különleges kialakítása is indokolt lehet, amely egyrészt vizuálisan segít elkülöníteni ezeket a helyeket a többitől, utalva annak rendeltetésére, illetve szórakoztassa a gyermeket is (pl. matricák kihelyezése). Ablak melletti, jó kilátást biztosító ülőhelyek.
- A mozgáskorlátozott leszállásjelző gomb babakocsis leszállás jelzésére való bevonása, és ennek egyértelmű kommunikációja a járművön.
- Járművezetők képzése:
 - Ajtózáras jelzés gyakorlata - túl korai hangjelzés kerülése.
 - Megállóhelyről történő továbbindulás fokozott körültekinés után felszálló kisgyermekes utas esetén.
 - Esetleg utazóközönség figyelmeztetése

Női utasigények

Egy 2019. évi OECD jelentés szerint a **férfiak és nők igényei** a tömegközlekedést érintően eltérőek.¹ Az utóbbiak szívesebben használják a tömegközlekedést, mint az ellentétes nem, mégis kevésbé veszik figyelembe az ő igényeiket. A Nemi egyenlőség Európai Intézete szerint **a nőknek jobban kedvezne, ha mindenhol távolság alapú fizetés** lenne, az utanként való fizetés helyett, amely a legtöbb országban érvényes.²

A nők nem érzik magukat **biztonságban** a tömegközlekedési eszközökön, amelyet egy brit és egy jakartai kérdőív is megmutat.³

Európában **a közlekedési szektor foglalkoztatottjainak** csak 22 százaléka, míg globálisan 18 százaléka nő az infrastruktúrával foglalkozó közszolgáltatók vezetői között.

Continental Mobilitási Tanulmány: **A koronavírus terjedése** miatt világszerte jelentősen megváltoztak a napi mobilitási szokások: a saját tulajdonú **személygépkocsik és kerékpárok** váltak a legnépszerűbb közlekedési eszközökké, miközben a háttérbe került a tömegközlekedés és az utazásmegosztó szolgáltatások használata.⁴

Jó példák, innovatív megoldások:

Megosztásos közlekedési eszközök, amelyek tipikusan rövid távokra hasznosíthatók, használati idő- és nem útalapú a díjazás és könnyen eljuthatnak vele több helyre, akár oda is, ahol a tömegközlekedés gyérebb vagy nem elég biztonságos.

Bécs:

Már a 90-es évek óta fokozottan figyel a különböző nemek igényeire a várostervezésnél. Kezdetben kitöltettek egy kérdőívet a lakossággal a közlekedési szokásaikról és látták, hogy míg a férfiak munkahely otthon között közlekednek, addig a nők több helyre is. Kiderült, hogy többet sétálnak, fontos nekik a biztonság

¹ <https://www.oecd.org/gov/gender-mainstreaming/gender-equality-and-sustainable-infrastructure-7-march-2019.pdf>

² <https://eige.europa.eu/publications/gender-transport>

³ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>

⁴ <https://mernokvagyok.hu/blog/2021/01/28/hatterbe-szorult-a-tomegkozlekedes/>

és gyakran van velük babakocsi vagy mozgásában korlátozott rokon. Bécsben ennek eredményeképpen több mint egy kilométernyi járdát szélesítettek ki, rengeteg helyen javítottak a közvilágításon, akadálymentesítettek utcákat és a tömegközlekedést.⁵

Újdelhi:

A nők ingyenesen vehetik igénybe a tömegközlekedési eszközöket. Ez körülbelül 850 ezer nőt érint, és évente mintegy 103 millió euróba kerül. A lépéstől nemcsak a légszennyezés csökkenését várják, hanem a nők biztonságának növekedését is. A tömegközlekedési szolgáltatók az elmúlt hónapokban emelték áraikat, emiatt sok ember inkább gyalog közlekedik.

Emellett 150 ezer biztonsági kamera telepítése a biztonság növelése érdekében.⁶

Tokió és Oszaka:

Szegregált tömegközlekedés bevezetése. A vasútvonalakon külön kijelölt kocsikban utazhatnak a nők, a fogyatékkal élők, valamint a gyermekek és a gondviselőik (Mexikóvárosban, Kairóban és Teheránban is léteznek hasonló megoldások). ⁷

Hollandia:

Gyerekeknek, időseknek, nőknek, mozgáskorlátozott embereknek, triciklivel és/vagy kézzel hajtható járművel is –, könnyen hozzáférhető és vonzó közlekedési lehetőség a kerékpározás.⁸

Isztambul:

Nőnap alkalmával ingyenes tömegközlekedés a nők számára.⁹

⁵ <https://g7.hu/élet/20190801/a-nok-hasznaljak-tobbet-a-tomegkozlekedest-megsem-torodik-senki-az-igenyeikkel/>

⁶ <https://hu.euronews.com/2019/06/04/ingyen-utazhatnak-a-nok-tomegkozlekedessel-ujdelhiben>

⁷ <https://elle.hu/tarsadalom/szegregalt-tomegkozlekedessel-eloznek-meg-a-nok-elleni-eroszakot-7883>

⁸ <https://bkk.hu/hirek/2021/11/nok-a-varosi-kerekparozasert.6973/>

⁹ <https://hu.rayhaber.com/2022/03/Ingyenes-t%C3%B6megk%C3%B6zleked%C3%A9s-n%C5%91knek-m%C3%A1rcius-8-%C3%A1n-Isztambulban/amp/>

Mélyinterjú kutatás eredményei

A kutatás kezdeti fázisában öt db mélyinterjú zajlott, melyek hanganyagából teljes átirat készült. Az alanyok közül két fő 25-35 év korú, kisgyermeket nevelő anyuka, míg három fő 45-55 közötti, már nagyobb gyermeket nevelő válaszadó volt.

Az interjúalanyok mindegyike rendszeresen vesz igénybe közösségi közlekedést utazásai során. Azon interjúalanyok, akik rendelkeznek személygépjárművel, kifejezetten csak valamilyen erős többletmotiváció miatt használnak közösségi közlekedést. Ilyenek a környezetvédelem, a gyermeknevelés szempontjai, viszont a költségek a három érintett alany közül csak egynél számítanak.

A kerékpározás csak az egyik interjúalany esetén elsődleges közlekedési eszköz (fiatal anyuka), a többiek arról számoltak be, hogy tartanak a városi kerékpáros közlekedéstől és inkább kerülik az abban való részvételt.

Gyors asszociációs kérdéseinkre (*Mi jut eszébe először a közösségi közlekedésről, régebbi kifejezéssel élve "tömegközlekedésről"?*) első említések során a "tömeg", illetve a "várakozás" jelentek meg, három/négy interjúalany válaszaiban. A várakozás mindkét kisgyermekes anyuka esetében megjelent a válaszokban, kiemelték, hogy a kisebb gyermekek türelme igen véges, ezért nagyon nehéz helyzetbe hozza őket a kiszámíthatatlanság. Másodlagos említések között a megálló és a járművek állapotát figyelhetjük meg, ez viszont inkább az idősebb korosztálynál megfigyelhető.

Az interjúk során fény derült arra, hogy alanyaink szerint alapvetően semmi különbség nincs a nők és a férfiak közösségi közlekedéssel szemben támasztott elvárásaiban. Az öt interjú közül háromban az alanyok kifejezetten csak mint az eljutás egy lehetséges módjáról beszélnek a közösségi közlekedésről. Újbóli visszakérdezésre az alanyok inkább az utazási etikettre tértek ki, ami visszatérő eleme a véleményüknek; és mindössze egy alany tett említést a járművek tisztasága iránti magasabb szintű igényekről a nők esetében. Fentiek alapján a kérdőíves felmérés ilyen típusú kérdést már nem tartalmazott.

A közösségi közlekedés megítélése gyermekkel utazás szempontjából polarizált képet mutat. Egyrészt a gyerekek általában nagyon élvezik az utazást, ezért az anyukák igyekeznek is ezt az élményt gyermekeiknek megadni. Az etikett viszont itt egyhangúan visszaköszön: lesújtó képet festenek alanyaink a helyátadásról és az utastársak előzékenységéről általában. A probléma "kortalan": mind a fiatalabb, mind az idősebb alanyaink visszaemlékezései alátámasztják. Igaz, többen is tudtak ellenpéldát mondani, akár az utastársak akár a járművezetők kapcsán.

Fontos kiemelni, hogy a kisgyermekes anyukák gyakran használják a közösségi közlekedés járatait csúcsidőn kívül, amíg a gyermek még nem kerül be a

közoktatásba. Ebben a korosztályban érintett alanyaink egybehangzóan a járatok korábban közlekedését fő problémaként jelölték meg, miszerint több perccel a járat menetrendi indulása előtt a megállóba érkezve sem érik el már azt, ami gyermekkel és az összes tartozékkal (babakocsi, pelenkázótáska, esetleg bevásárlás) különösen problémás. Ráadásul ilyenkor jön újra a várakozás és a gyermekek lekötése.

A konkrét javaslatokra rákérdezve nyilvánvalóvá vált, hogy az utazási etikettel kapcsolatos problémákat alanyaink társadalmi problémának tekintik. Amit viszont egyértelműen fejleszthető pontnak látnak a szolgáltató részéről, az a tágan értelmezett kommunikáció. Az alábbiakban ezeket a javaslatokat csoportosítjuk.

Egyes alanyok kifejezetten pozitív élményként élték meg a járművezető támogató megnyilvánulásait. Két példát érdemes kiemelni: az egyik villamoson a járművezető bement, hogy amíg valaki át nem adja a helyét az anyukánk és a babakocsihoz pihenő kisbabájának, addig nem indul tovább. Egy másik alanyunkat a járművezető arra biztatta, hogy legközelebb nyugodtan nyomja meg a mozgáskorlátozott jelzőgombot a buszon, mert akkor tudja, hogy le akar szállni a babakocsival és hatványozottan figyelemmel lesz a jármű és a peron távolságának minimalizálására. Alanyunk szerint ezt ki lehetne írni az összes járművön.

Elhangzott, hogy nagyon hasznos lenne, ha értesülnének az utasok a járatkimaradásokról. Megértik a forgalmi nehézségeket, de elmondásuk szerint kisgyermekkel - a fentebb leírtakkal összhangban - még mindig jobb változtatni a megtervezett utazáson, mint várakozni. Meglátásunk szerint a mai kisgyermekes szülők már utazásaik során is jellemzően online vannak, ezért applikáción keresztül könnyen elérhetőek. Az utazási élményt az elmondottak alapján sokkal rosszabbul érinti az, hogy nem értesülnek a járatkimaradásról, mint maga a kimaradás ténye.

Egy alanyunk kiemelte a Budapesti buszok üdvözlési formáit (pl. “:) Üdvözöllek” kiírás a LED kijelzőn). Mindez kombinálható lenne a megállóhelyi és járművön belüli “szórakoztató” vizuális elemekkel.

Az interjúk alapján a kérdőívet a terjedelem minimalizálása mellett három fő részből állítottuk össze:

1. Általános kérdések: szocio-demográfiai rész és utazási szokások.
2. Állítások a közösségi közlekedés használatának segítő/akadályozó tényezőiről.
3. Nyílt kérdés saját javaslatokra vonatkozóan.

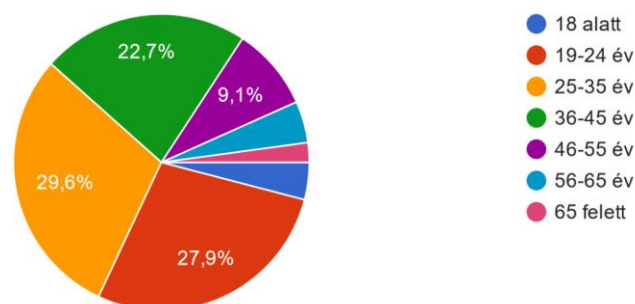
A kérdőíves felmérés eredményei

A felmérésben résztvevők egy speciális utazóközönség véleményét képviselik. A kitöltők 86,7%-a nő. Ezt úgy értük el, hogy a Facebook-on a bejegyzést női profilok számára megjelenőnek állítottuk be, illetve a Mosolyvirág Alapítvány is segített a terjesztésben. Az utazóközönség "szűrés nélkül" a dehir.hu oldalon PR-cikk-ként, illetve a Menetrend.app push üzenetében találkozhattak kérdőívünket. Jelen jelentésben a közzététel (2022. május 20.) és a következő pénteki nap (2022. május 27. 11.30) közötti kitöltéseket értékeljük ki.

A kérdőívet ebben az időszakban 419 válaszadó töltötte ki. Ezeket a kitöltéseket alapvetően négy csoportban elemeztük: teljes sokaság (n=419), 10 éven felüli gyermeket nevelők (n=97, ebből 9 fő két éves vagy annál fiatalabb, illetve 23 fő 2-10 éves gyermeket is nevel), 2-10 éves gyermeket nevelők (n=107, ebből 39 válaszadó két éves vagy annál fiatalabb gyermeket is nevel), illetve legfeljebb két éves gyermeket nevelők (valószínűleg babakocsival közlekednek) (n=75).

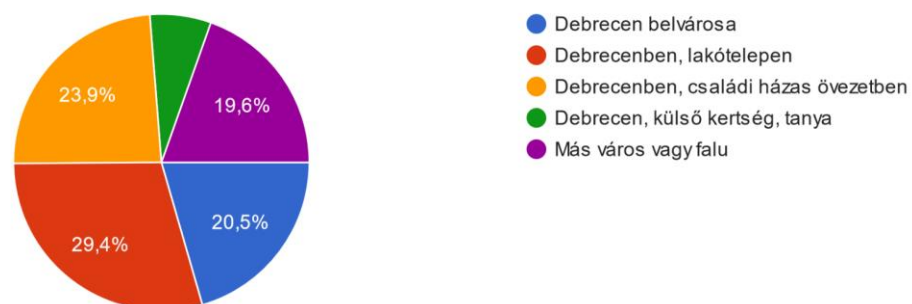
Az Ön életkora

419 válasz



Az Ön lakóhelye

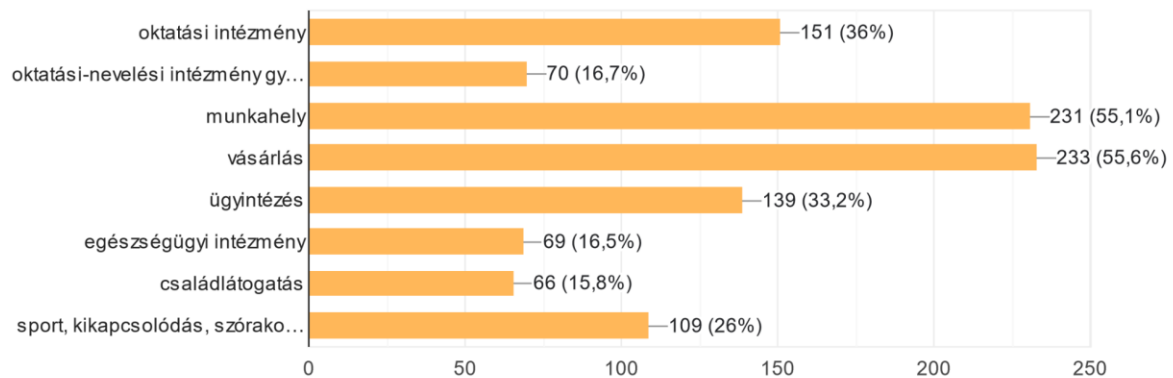
419 válasz



A kitöltők többségének a munkahely és a vásárlás képi elsődleges úticélját. A jellemző úticélok nem meglepőek: a fiatalabb korosztályú mintából adódóan például - szerencsére - az egészségügyi intézmények látogatottsága nem kimagasló.

Melyek a legjellemzőbb úticéljai? (több választ is megadhat! (max 3 lehetőség))

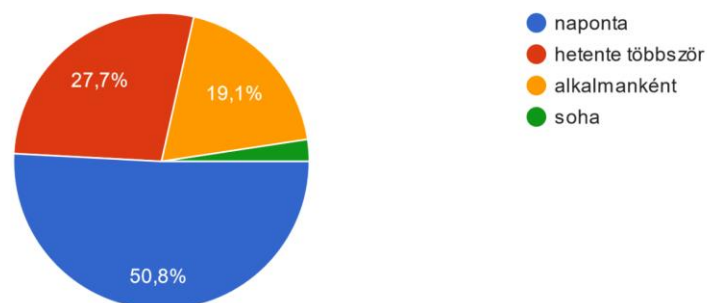
419 válasz



A jellemző közlekedési módok használatának gyakorisági megoszlása látható az alábbi három ábrán. Az összes kitöltő között a leggyakrabban használt közlekedési mód a közösségi közlekedés, míg az interjúkkal összhangban, a legelutasítottabb a kerékpáros/rolleres közlekedés. A kitöltők 78,5%-a naponta vagy hetente többször használ közösségi közlekedést, ugyanezen válaszok aránya a személygépjárműnél 29,1%.

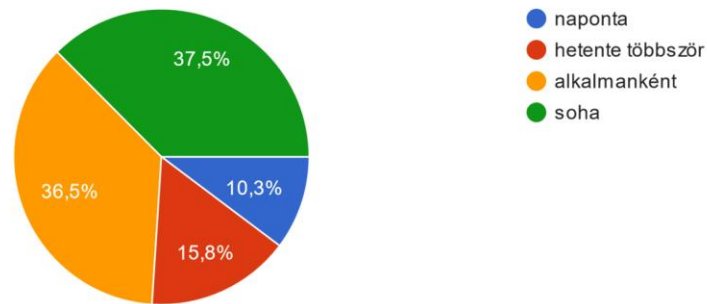
Milyen gyakran használ közösségi közlekedést?

419 válasz



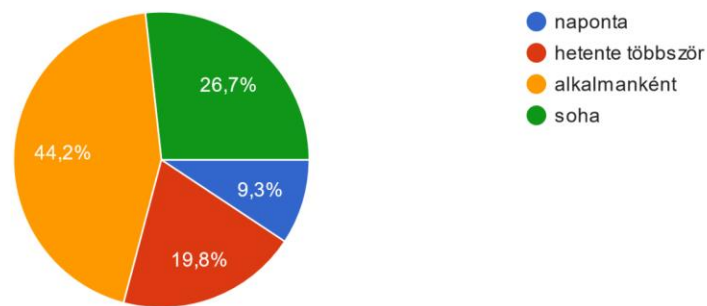
Milyen gyakran kerékpározik vagy közlekedik rollerrel?

419 válasz



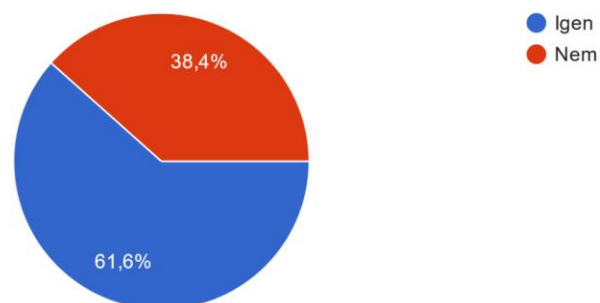
Milyen gyakran használ autót?

419 válasz



Rendelkezik jelenleg DKV bérlettel?

419 válasz



A nagyobb gyermeket nevelő családokban magasabb a közösségi közlekedést használók aránya. Napi illetve heti többszöri közösségi közlekedés használat a két évnél kisebb gyermeket nevelő válaszadóknál 62%, míg az autóhasználat ugyanilyen gyakoriságban 39%-ban jelent meg. Tíz év alatti gyereket nevelő

válaszadóknál ugyanezen arányok 71 ill. 35%, 10 év feletti gyermeket nevelőknél pedig 77 és 32%.

Ezen eredmények és az interjúk alapján valószínű, hogy a nők "visszatérnek" a közösségi közlekedés igénybevételéhez, amint a gyermekük nagyobb lesz, mindez azonban egyáltalán nem garantált. Bár ezt természetesen nem tudjuk előrejelezni, de talán a lakóhely időbeli átalakulása hatással lehet a folyamatra. Az alábbi táblázat. A teljes minta lakóhely szerinti megoszlását mutatja, azon belül pedig a közösségi közlekedés használatának gyakorisága szerinti bontásban.

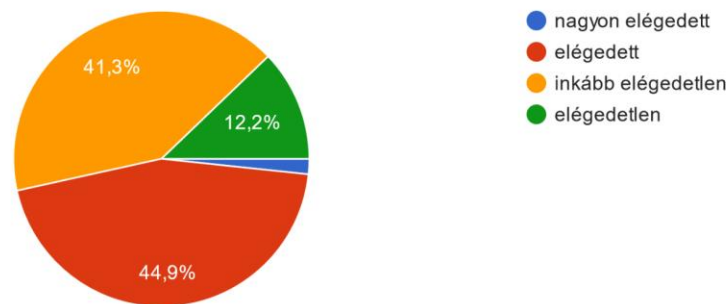
A lakóhely szerinti megoszlás változatlanak tekinthető a különböző almintáinkban, tehát a lakóhelyek aránya közelíti az alábbi táblázatban láthatót. Egyedül a 10 éven aluli gyermeket nevelők esetén látunk nagyobb eltérést, mely kitöltők több, mint egy-harmada debreceni családi házas övezetben lakik (35%), leginkább a belvárosban lakók alacsonyabb arányának köszönhetően (16%). Ami viszont a jövőre tekintve aggasztó lehet, hogy kiugró a 2 éven aluli gyermeket nevelők allacsony rendszeres közösségi közlekedés használata (32%, szemben a teljes minta és más alminták 70% körüli értékével) a családi házas övezetekben, ugyanakkor a rendszeres gépjárműhasználat 50%, ami magasabb mint a többi almintában. Ezek alapján ez a csoport már egyértelműen személygépjárműre váltott, és várható a további kifelé irányuló népességmozgás az ilyen területekre.

	Mennyiség / Az Ön lakóhelye	Megoszlás	Rendszeres közösségi közlekedés (%)
Debrecen belvárosa	86	20,5	
alkalmanként	13		
hetente többször	25		
naponta	46		82,6
soha	2		
Debrecen, külső kertség, tanya	28	6,7	
alkalmanként	5		
hetente többször	3		
naponta	19		78,6
soha	1		
Debrecenben, családi házas övezetben	100	23,9	
alkalmanként	25		
hetente többször	23		
naponta	47		70,0
soha	5		
Debrecenben, lakótelepen	123	29,4	
alkalmanként	19		
hetente többször	36		
naponta	68		84,6
Más város vagy falu	82	19,6	
alkalmanként	18		
hetente többször	29		
naponta	33		75,6
soha	2		

A teljes sokaság közel fele elégedett a közösségi közlekedés szolgáltatásaival. Ezek közül arányaiban alacsonyabb az elégedettek jelenléte a családi házas övezetekben (42%) és a lakótelepeken (38%), és magasabb a más városban ill. kerteségekben lakók és a belvárosiak között. Mindez utal a közlekedési igények eltérésére és a közösségi közlekedéssel szemben támasztott elvárások különbségére is, hiszen a lakótelepek a családi házas övezeteknél valószínűleg jobban ellátottak.

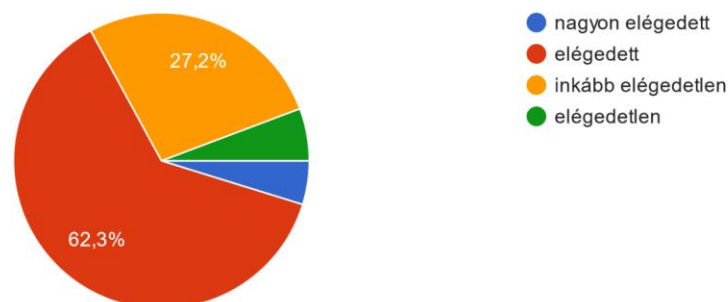
Mennyire elégedett a közösségi közlekedéssel Debrecenben?

419 válasz



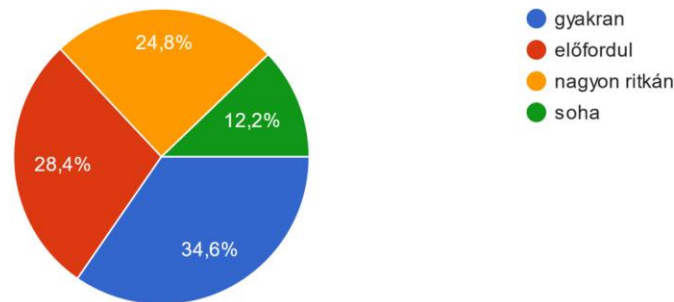
Mennyire elégedett a közösségi közlekedéssel Debrecen kívül, helyközi viszonylatokon?

419 válasz



Milyen gyakran utazik családtagjaival a közösségi közlekedés járművein?

419 válasz



Értelemszerűen, a teljes mintát tekintve kiugróan magas a csúcsforgalomban utazók aránya. A megkérdezettek legfeljebb két jellemző időszakot jelölhettek meg, a csúcsforgalom legalább egyszeri említése 80% fölötti. A kérdőívben adott válaszok továbbá alátámasztják, hogy a kisgyermeket nevelők utazásai teljesen más időszakokra esnek. A csúcsforgalomban történő utazást a 2 éves vagy annál fiatalabb gyermeket nevelő szülők 74%-a is megjelelőlte, de 56%-uk a délelőtti utazást jelölte meg jellemző időszaknak, míg ez az arány a teljes sokaságban mindössze 28%. A 10 éven aluli gyermeket nevelő szülők mintájában ugyanakkor az arányok már "visszaugranak" a teljes minta közelébe: 85% számára a csúcsidejű utazás a jellemző, délelőtt viszont már csak 24% utazik rendszeresen.

Ezek alapján javaslataink szempontjából lényeges különbséget láthatunk, melyek visszaigazolják a hétköznapi tapasztalatokat és a mélyinterjúk felmérés eredményeit is: a jellemzően babakocsival esetleg babakocszóval közlekedő kisgyermekes szülők sokkal nagyobb arányban utaznak kevésbé telített időszakokban, míg a már önállóan járó, jellemzően babakocsit már nem használó korosztály számára újra a csúcsidőszak a meghatározó.

A kérdőív harmadik blokkjában 1-től 7-ig terjedő Likert-skála segítségével mértük fel a kitöltők véleményét. Pozitív és negatív töltetű kérdésfeltevést használtunk viszonylag kiegyenlített arányban.

Egyik kérdésünk a várakozás terhét hivatott felmérni. Az alábbi táblázat tartalmazza a teljes sokaságra vonatkozó eredményeket. A mélyinterjúk alapján a várakozás leginkább a kisgyermekeseknek okoz gondot. Mind a 2 éves vagy fiatalabb szülők, mind a kisgyermekesek esetén az 5-7 értékek gyakorisága magasabb volt, mint a teljes sokaságban, ezen belül kiugró a kisgyermekesek 7-es értéke (n=41, 38%). A nagyobb gyermeket nevelők kérdésre adott válaszainak megoszlása már az átlagon alul tulajdonított jelentőséget a várakozásnak, mint bosszantó tényezőnek.

[A közösségi közlekedésben a várakozás bosszant a leginkább.]

Mennyire ért egyet az alábbi megállapításokkal? Értékelje őket 1-től 7-ig terjedő skálán, ahol az 1 jelenti az "egyáltalán nem értek egyet", és a 7 a "teljes mértékben egyetértek" álláspontot.

1	29	6,92%
2	37	8,83%
3	52	12,41%
4	32	7,64%
5	53	12,65%
6	56	13,37%
7	153	36,52%
Nem tudom megítélni	7	1,67%

Az egyes állítások egymással is összefüggést mutatnak. Az alábbi táblázat egy "hőtérkép" segítségével szemlélteti, hogy akit jobban bosszant a várakozás (vízszintes tengely), azt valószínűleg jobban zavarja a megállóhelyi környezet is (függőleges tengely: pozitív állítás - "A megállók rendezettek, és megfelelő környezetet biztosítanak a várakozáshoz.")

Sorcímkek	1	2	3	4	5	6	7	Nem tudom megítélni	Végösszeg
1	6	5	7	4	8	1	34	3	68
2	4	10	12	4	7	14	24		75
3	7	9	13	5	16	8	25	3	86
4	3	3	7	8	4	9	19		53
5	3	2	9	4	7	11	21		57
6	2	4	3	6	7	9	16		47
7	2	3	1	1	4	4	13	1	29
Nem tudom megítélni	2	1					1		4
Végösszeg	29	37	52	32	53	56	153	7	419

Hasonló összefüggést tapasztalhatunk a járművek sietésével kapcsolatban, de még szembeötlőbb a rendkívüli eseményekről való tájékoztatás hiányának (pozitív - függőleges) és a várakozás megítélésének összhangja (vízszintes).

Sorcímkek	1	2	3	4	5	6	7	Nem tudom megítélni	Végösszeg
1	12	14	21	9	23	14	73	3	169
2	7	10	8	9	11	15	26	2	88
3	6	1	11	3	8	9	14		52
4		1	4	5	5	6	12	1	34
5		4	4	2	2	6	9		27
6		1	1	3	2	3	5		15
7	3	3	3	1	2	1	9		22
Nem tudom megítélni	1	3				2	5	1	12
Végösszeg	29	37	52	32	53	56	153	7	419

Az utazási etikett megítélése nem kifejezetten pozitív, bár itt fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy nem a szélső érték megjelölése a leggyakoribb, és a nyílt kérdésre válaszul többen is kifejtették, hogy ez egyáltalán nem róható fel a szolgáltatónak. Mindezt alátámasztja, hogy az előzékenység hiányát a szolgáltatással egyébként elégedettek is tapasztalják. Ebben a kérdésben egyébként nem fedeztünk fel a nevelt gyermek korához köthető mintázatot, sőt, várakozásainkkal ellentétben, a fiatalabb korosztály kevésbé toleráns az udvariatlan viselkedéssel szemben, ami kommunikációs szempontból fontos lehet.

Sorcímkek	18 alatt	19- 24 év	25- 35 év	36- 45 év	46- 55 év	56- 65 év	65 felett	Végöss zeg
1	2	32	21	16	9	3	1	84
2	6	26	36	21	5	4	1	99
3	4	24	22	16	6	5	2	79
4		18	19	25	11	3	2	78
5	2	10	14	10	6	2	2	46
6		2	7	6	1			16
7	2	5	4	1		2		14
Nem tudom megítélni	1		1				1	3
Végösszeg	17	117	124	95	38	19	9	419

A sietés problémaként való felismerése növekszik a közösségi közlekedés használatának gyakoriságával, így a naponta használók egy-harmada 7-es értékkel jellemezte a sietés gyakoriságát. A jelenséget arányaiban a kisgyermekesek, illetve Debrecen belvárosában és családi házas övezeteiben élők érzékelik nagyobb arányban.

Sorcímkek	1	2	3	4	5	6	7	Nem tudom megítélni	Végösszeg
Debrecen belvárosa	6	8	12	9	5	10	24	12	86
Debrecen, külső kertség, tanya	2	2	4	1	3	3	9	4	28
Debrecenben, családi házas övezetben	6	11	7	12	7	17	27	13	100
Debrecenben, lakótelepen	6	10	13	13	12	18	34	17	123
Más város vagy falu	10	8	12	12	7	5	19	9	82
Végösszeg	30	39	48	47	34	53	113	55	419

Az a kijelentés, hogy a kisgyermekes anyukák mindig kapnak helyet a járműveken, megosztja a válaszadókat. Bár sokan osztják ezt a véleményt, enyhén többségben vannak az 1-3 közötti értéket adó válaszadók. A kisgyermeket nevelők inkább látják rossznak a helyzetet, mint a már 10 év feletti gyermeket nevelők, illetve teljes minta értékei. Ezek alapján a valódi tapasztalatok ellentmondanak az etikett "felajánló" oldalán álló egyének véleményével.

A válaszadók enyhe többsége szerint (1-3: 51%) a járművezetőnek nem kell figyelmeztetnie az utazóközönséget a helyátadásra. Érdekes, hogy ezzel az állítással kifejezetten a fiatalok nem értettek egyet. A fenti, etiketre vonatkozó eredmények alapján azt mondhatjuk, hogy ők talán úgy értelmezték az állítást, hogy kár, hogy a felvetés egyáltalán felmerül.

Nyilvánvalóan más a kisgyermekesek és a helyzet által jelenleg nem érintettek érzékelése, az viszont bizonyos, hogy van még lehetőség az utazóközönség érzékenyítésére.

Azzal a kijelentéssel, hogy a gyermekek számára élmény a közösségi közlekedés járművein történő utazás, az interjúkkal összhangban mind a teljes sokaság mind az egyes alminták alapján egyetértünk.

Az utastájékoztatásra utaló, rendkívüli eseményekről és azokról való értesülésről szóló kérdésünkre érkezett válaszok alapján kijelenthetjük, hogy ennek hiánya nem korcsoport függő. Ezzel el kell vetnünk azt a hipotézist, hogy a fiatalabb korosztály az interneten keresztül (híroldalak, appok) érdemben hamarabb illetve több információhoz jutna.

Sorcímkek	18 alatt	19- 24 év	25- 35 év	36- 45 év	46- 55 év	56- 65 év	65 felett	Végösszeg
1	7	55	46	32	17	11	1	169
2	3	19	26	24	10	4	2	88
3	1	13	21	7	6	1	3	52
4	1	10	11	10	1		1	34
5	2	8	8	6	2		1	27
6	1	5	2	5	1	1		15
7	2	4	6	8	1	1		22
Nem tudom megítélni		3	4	3		1	1	12
Végösszeg	17	117	124	95	38	19	9	419

A nyílt kérdésre adott válaszok közül ("Van olyan javaslata, amivel egyszerűbbé tehetnénk a közösségi közlekedést használó kismamák, kisgyermekesek utazásait? Kérem, ossza meg velünk!") az alábbiakat tartjuk különösen fontosnak, miután kiszűrtük a többször ismétlődő javaslatokat, az irreális javaslatokat (pl. új LE buszok alkalmatlansága, kb. 5 db.), és az értelmezhetetlen bejegyzéseket:

- Néha bemondhatnák hangosbemondó a hogy adják át a helyet az időseknek, kismamáknak és a pici gyerekkel közlekedőknek, valamint a kék villamoson hogy a babakocsival közlekedőknek segítsenek
- A babakocsi helyeket gyakran akkor is elfoglalják, ha sok a szabad hely, Fel kellene hívni a figyelmet, hogy ezeket hagyják szabadon. A buszok néha messze állnak meg a járdaszegélytől, nehéz babakocsiva fel- és leszállni.

- Az utasközönség edukálása a fenntartott helyek használatával kapcsolatban. Volt, hogy el akartak zavarni karonülő 1 évessel, hogy az csak terhesekét és öregeké.
- Csak lépcső nélküli villamos
- Vannak olyan megállóhelyek, ahol hiába alacsonypadlós járművel utazok a babakocsit nem tudom a csak úgy letolni a járműről. Legutóbbi majdnem a babakocsi kereke úgy beakadt a jármű is a peron közzé, hogy egyedül nem is tudtam kiszabadítani. Jó lenne ha az alacsonypadlós buszokhoz/villamosokhoz mindenhol hozzá lenne igazítva a peron. Különösen a klinikánál a buszmegállóban.
- **Ne maradjon ki járat, információ ha kimarad mégis. Bosszantó! Gyerekkel várakozni a legnehezebb, főleg rossz időjárás esetén.**
- eZ NEM A JÁRMŰVEKEN MŰLIK, HANEM AZ UTAZÓ KÖZÖSSÉGEN.
- Sajnos nincs, a DKV nem tehet az emberek figyelmetlenségéről
- A megálló bementéskor felhívni a figyelmet arra, hogy ők is a járművön utaznak, adják át nekik a helyet.
- Ha a gépjárművezető felszólítaná az utasokat a babakocsinak fenntartott hely átadására, vagy ülőhely átadásra. PL. a villamoson 90%-ban ülnek a lehelyezhető üléseken és nem adják át a babakocsinak a helyet.
- A sofőr fokozottan figyeljen erre. Pl. addig ne induljon el, míg a kisgyermekkel utazó biztonságosan le nem ült vagy a babakocsit rendben a helyére tudta állítani.
- Lassabb elindulás, mert lehet még nem sikerült helyet találni. és a meglődülő buszban nehéz megállni a lábunkon.
- Amennyiben baleset van a villamos útvonalán nem múlnak az információs csatornák. Az utasok céltalanul bolyonganak. A vezetők sem tudnak csak réz információkat. Mire lemegy a rendőri intézkedés akkorra áll fel a rendszer h tájékoztassa az utasokat, ami már késő. A buszvezetőket beültetném hogy tapasztalják meg a gázadás és fékezés milyen érzés utas szemmel látható piros lámpánál 20 méteren belül háromszori padlófékkel.
- Ha a sofőr látja hogy babakocsival szállna le vagy az anyuka, miért nem áll közelebb egy kicsit a padkához és miért nem "engedik" lejjebb a buszt? Gyakran járok sajnos így 😞 és ez szomorú. Főleg amikor le kell cipelni a babakocsit és alig nyitja ki az ajtót és már csenget is hogy siessek. Eddig 2 sofőrrel találkoztam aki figyelembe vette hogy babakocsival vagyok!
- Ha a sofőr lenyitná a rámpát, ha nem 30 centire állna meg a padkától (így mit ér az alacsony padló?) és ha nem kiabálna utánam mikor próbálom leszenvedni a babakocsit a buszról, hogy "majd a negyediknél (gyerek) menni fog".
- Néhány buszon nagyon hangosan csapódnak az ajtók, ami felettébb zavaró és ijesztő egy babának, kis gyermeknek. Ezek karbantartása javíthatná az utazási élményt.
- A buszsofőr kicsit több időt is hagyhatna, hogy a gyerekekkel leszálljunk. Sajnos nemegyszer előfordult, hogy ránk záródott az ajtó. Az új buszok hátsó részei teljesen alkalmatlanok arra, hogy kisgyermekkel utazzunk

rajta. A feljutás, illetve a leszállás is nehéz. A hátsó, egyszárnyú ajtón két kisgyermekkel leszállni nagyon körülményes.