

A foglalkoztatottak munkába járási, ingázási sajátosságai

A tartalomból

- 1 Főbb megállapítások
- 2 A munkahelyre történő közlekedés formái a demográfiai és foglalkozási jellemzők tükrében
- 4 A munkába járásra fordított idő hossza
- 5 Jellemző közlekedési eszközök
- 6 A közlekedési idő és a közlekedési mód összefüggései

Főbb megállapítások

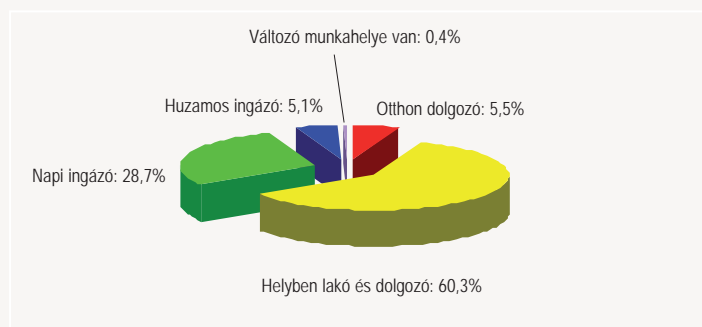
2008 I. negyedében a Munkaerő-felméréshez (MEF) kapcsolódó kiegészítő felvétel a foglalkoztatottak munkába járási, ingázási sajátosságainak megfigyelésére irányult.

A kapott adatok szerint, 2008 I. negyedében az összes foglalkoztatott 94,5%-a közlekedett, annak érdekében, hogy munkahelyére érjen, 5,5%-ának nem szükséges a munkavégzéshez közlekednie. A túlnyomó többség naponta több-kevesebb időt fordít arra, hogy lakóhelyétől munkahelyére, majd onnan hazatérjen.

A foglalkoztatottak 60,3%-ának a munkahelye eléréséhez lakóhelyének közigazgatási határát nem szükséges átlépnie. 34,2%-uk pedig a lakóhelytől eltérő településen dolgozik, vagyis ingázik. Ezen belül 4/5-ük napi rendszerességgel teszi meg a lakóhely és a munkahely közötti távolságot (napi ingázók), és a mintegy 188 ezer fő pedig otthonától, családjától távol dolgozik, így munkavállalás céljából ideiglenes lakóhellyel rendelkezik (huzamos ingázók), míg 0,4% munkahelye változó.

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése

1. ábra



Az 1273 ezer ingázó (beleértve a változó munkahellyel rendelkezőket is) többsége számára az ingázás kényszer. Elsősorban azért vállalják, mert a lakóhelyükön semmilyen munkalehetőséget nem találtak (53,8%). Az

ingázók több mint egynegyede azért jár más településre dolgozni, mert képzettségének megfelelő munkát szeretne végezni, további 10% pedig azért, mert anyagi igényeinek megfelelő munkát nem talált a lakóhelyén. Az ingázók csak kis hányada (4%) jelölte meg okként azt, hogy azért ingázik, mert ragaszkodik lakóhelyéhez, és onnan nem kíván elköltözni.

A 15–64 éves ingázók az ingázás oka és nemek szerint

1. tábla

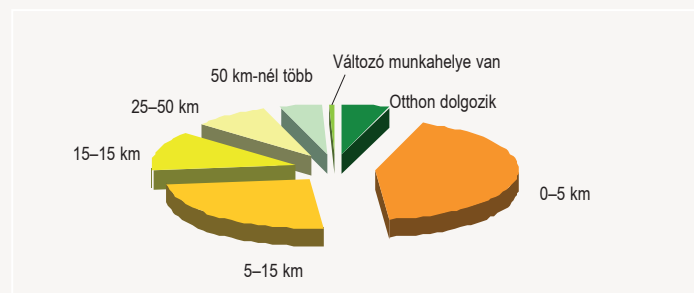
Az ingázás oka	Összesen		Férfi	Nő
	fő	%	%	
Lakóhelyén nem talált				
semmilyen munkalehetőséget, képzettségének megfelelő munkát	680 202	54,1	51,9	57,6
anyagi igényeinek megfelelő munkát	333 090	26,5	26,7	26,1
továbbfejlesztést biztosító munkahelyet	126 459	10,1	11,5	7,7
Egyéb okból dolgozik más településen	10 191	0,8	0,7	0,9
Nem kíván elköltözni lakóhelyéről	56 385	4,5	4,9	3,9
Összesen	1 257 163	100,0	100,0	100,0

A változó munkahellyel rendelkezők adatai nélkül.

A foglalkoztatottakból több mint 200 ezer főnek a lakó- és munkahelye fizikailag azonos (ők az otthon dolgozók), vagyis munkavégzés céljából nem szükséges közlekednie, további 1600 ezer fő munkahelye 5 km-nél közelebb van. A foglalkoztatottak közel egynegyede 5–15 km-t, több mint egyötöde pedig 15–50 km-t közlekedik munkahelyére, s ugyanennyit vissza otthonába. Minden huszadik munkavállalónak a munkahelye lakóhelyétől több mint 50 km távolságra található, s ezen belül minden második érintett napi rendszerességgel teszi meg a legalább 100 km-t.

A 15–64 éves foglalkoztatottak megoszlása a lakó- és munkahelyük közötti távolság szerint

2. ábra



A lakó- és munkahely közötti távolság fontos ismérv, ugyanakkor önmagában nem jelzi pontosan, hogy munkába járásra mennyi időt kell a munkavállalóknak fordítani.

Nyilvánvaló, hogy a munkahely elérésére fordítható időnek fizikai korlátai is vannak. A foglalkoztatottak közel fele kevesebb mint félórát közlekedik munkahelyére és vissza. További közel 30%-uktól fél óránál többet, de legfeljebb egy órát vesz el a napi munkába járás. A legjellemzőbb a 16–60 perc közötti közlekedési idő, a foglalkoztatottak 60%-a ezen az időtartamon belül teszi meg a lakása és a munkahelye közötti oda- és visszautat. Jóllehet, az ennél nagyobb időráfordítás már mindenképpen korlátozza a szabadon felhasználható időt, a foglalkoztatottak közel egy-negyedének mégis több mint egy órát kell a munkába járásra fordítani. A helyben lakók és dolgozók közel 90%-ának legfeljebb egy órát kell közlekednie munkahelyére, a napi ingázók több mint kétötöde azonban ennél hosszabb időt tölt közlekedéssel. A másfél óránál hosszabb időt utazással töltők száma megközelíti a félmilliót, közöttük különösen hátrányos a helyzete annak a 212 ezer foglalkoztatottnak, aki naponta két óránál is többet kénytelen utazni.

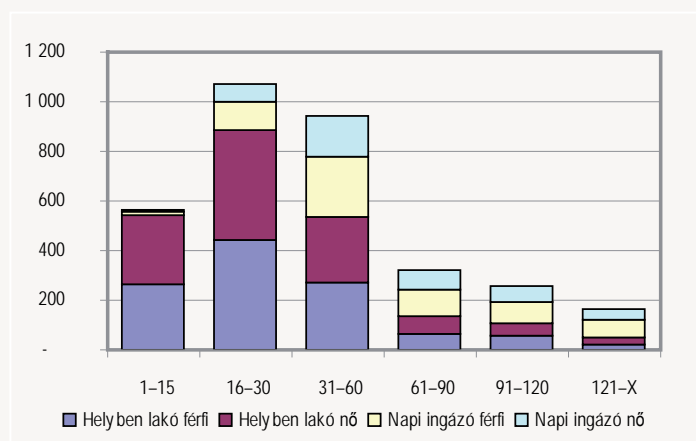
2. tábla

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése a közlekedés módja és nemek szerint

Közlekedési mód	Összesen		Férfi	Nő
	fő	%	%	
Nem közlekedik (otthon dolgozik)	206 715	5,5	5,5	5,6
Csak gyalog közlekedik	370 440	9,9	6,7	13,8
Járművel közlekedik	3 153 186	84,5	87,8	80,6
Összesen	3 730 341	100,0	100,0	100,0
Ebből:				
Egyféle járművel közlekedik	2 708 290	72,6	75,0	69,8
Ebből:				
helyi tömegközlekedési eszköz	655 359	17,6	12,6	23,5
távolsági busz	295 298	7,9	6,4	9,7
munkáltató által szervezett közlekedési eszköz	220 033	5,9	7,6	3,9
vonat	65 266	1,7	1,9	1,6
személygépkocsi	1 001 277	26,8	35,2	16,9
kerékpár	439 751	11,8	9,8	14,1
motorkerékpár	31 306	0,8	1,4	0,1
Kétféle járművel közlekedik	399 954	10,7	11,1	10,2
Ebből:				
helyi tömegközlekedés és távolsági busz	50 097	1,3	1,1	1,7
helyi tömegközlekedés és vonat	52 280	1,4	1,4	1,4
helyi tömegközlekedés és személygépkocsi	44 985	1,2	1,0	1,4
személygépkocsi és vonat	8 596	0,2	0,3	0,2
Egyéb módon	243 996	6,5	7,4	5,6
Háromféle járművel közlekedik	44 942	1,2	1,7	0,6

3. ábra

A 15–64 éves foglalkoztatottak napi közlekedésre fordított ideje



A munkaerő-mobilitás szempontjából a közlekedés módja kulcsfontosságú. A foglalkoztatottak jelentős része – 84,5%-a – (mintegy 3153 ezer fő) valamilyen közlekedési eszközt vesz igénybe, hogy munkahelyére eljusson. 10%-uk (kb. 370 ezer fő) csak gyalog közlekedik (emellett közel 207 ezer főnek egyáltalán nem kell közlekednie – otthon dolgozik), a járművel közlekedők döntő többsége, közel 86%-a egyféle, közel 13%-a kétféle járművet vesz igénybe, és „csak” másfél százalékuknak kell háromféle járművel közlekedni.

A 2250 ezer helyben lakó foglalkoztatottból 340 ezer fő kap teljes vagy részleges hozzájárulást munkáltatójától a közlekedési költségekhez, míg az 1069 ezer napi ingázó 77%-ának, és a mintegy 188 ezer huzamos ingázó közel 60%-ának közlekedését támogatja valamilyen mértékben a munkáltató. (2. tábla)

A munkahelyre történő közlekedés formái a demográfiai és foglalkozási jellemzők tükrében

A foglalkoztatott nők és férfiak közel azonos, 5 és fél százalék körüli arányban végzik munkájukat otthonukban. A munkahely megválasztására vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a nők kevésbé vállalják azt a többletmerterhelést – feltételezhetően családi kötelezettségeikből adódóan –, ami az ingázással jár. Így az ingázók aránya (napi és huzamos együtt) a nők körében 10 százalékponttal alacsonyabb (28,3%) a férfiakra jellemzőnél, és a változó munkahely is kevésbé jellemző.

Mindkét nemre igaz ugyanakkor, hogy a 30 év alattiak inkább vállalják

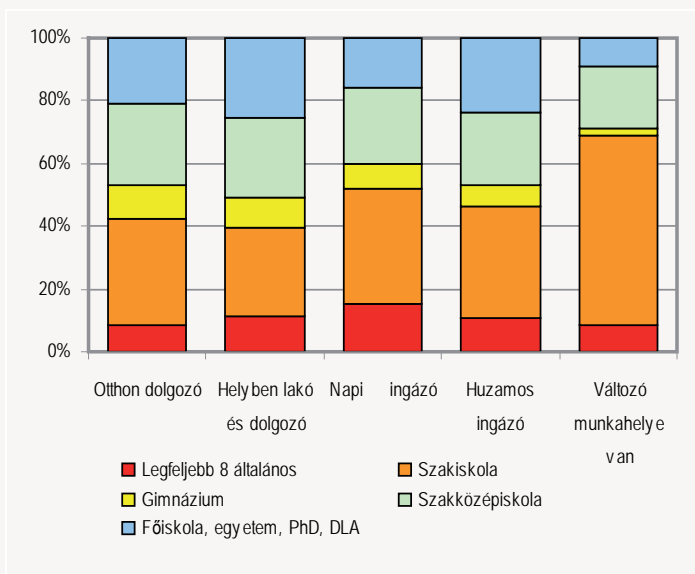
mind a napi, mind pedig a huzamos ingázást. Nekik gyakran munkatapasztalatuk hiánya, megfelelő munkába át nem konvertálható ismereteik, túlképzettségük miatt nincs is esélyük a helyben történő munkavállalásra. A kor előrehaladtával az ingázás valószínűsége mindkét nem esetében csökken, különösen igaz ez a nőkre, akik közül 30 év alatt még minden harmadik vállalja a napi ingázást, 30 év felett viszont a napi ingázók aránya fokozatosan csökken, s az 50–60 éves nők közül már csak minden 5–6. dolgozik lakóhelyétől eltérő településen. A férfiak esetében a napi ingázók közel egyharmados részaránya 50–54 éves korig viszonylag állandó, a huzamosan ingázók aránya azonban 40 éves kor körül – a fiatalabb korcsoportokat jellemző 10–11%-ról 5–6%-ra esik vissza.

A nőtlenekre, hajadonokra hasonló megállapítások érvényesek, mint amit a fiatalok munkahely választásánál említettünk. A gyermeknevelés, a családi kötelezettségek egyáltalán nem, vagy kevésbé korlátozzák őket abban, hogy távolabbi településeken dolgozzanak, az átlagosnál jóval gyakrabban vállalják az ingázást. A házasságban élőket az egyéb családi állapotukhoz képest az otthoni munkavégzés magasabb részaránya (6,8%) jellemzi, s közülük kerül ki az otthon dolgozók mintegy 70%-a.

A helyben lakók és dolgozók iskolázottsági szintje magasabb az ingázókénál. A legfeljebb szakmunkás, illetve szakiskolai végzettséggel rendelkezők több mint fele (54–55%) talál helyben munkát, a felsőfokú végzettségűeknél ez az arány megközelíti a 70%-ot. Mind a nők, mind a férfiak esetében az iskolai végzettség emelkedésével csökken a napi ingázás valószínűsége. Az alapfokú, illetve legfeljebb szakmunkás végzettségűek közül minden harmadiknak, az érettségivel rendelkezők közül minden negyediknek, a felsőfokú végzettségűek közül pedig már csak minden ötödiknek kell naponta ingázni. A felsőfokú végzettségű nők az átlagosnál 6 százalékponttal, a férfiak közel 10 százalékponttal kisebb arányban hagyják el napi rendszerességgel lakóhelyüket munkavállalás céljára.

4. ábra

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése legmagasabb iskolai végzettség szerint



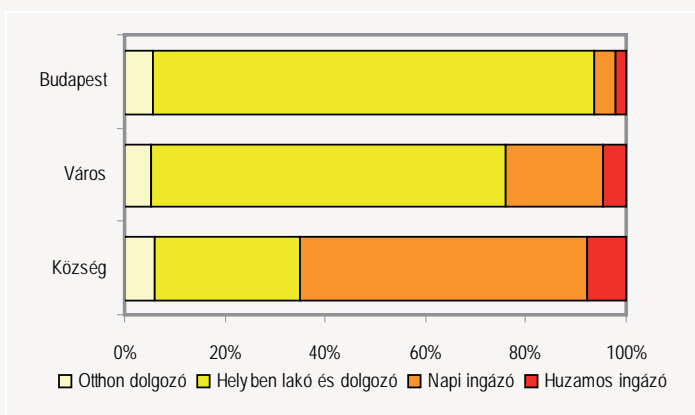
ból. Ugyanakkor tény, hogy az ingázási arány a magasabb iskolai végzettségűek között is emelkedik, a megfelelő munkához jutás érdekében ugyanis már ennek a körnek is egyre növekvő arányban kell vállalnia az ingázással járó nehézségeket.

A pedagógusok háromnegyede, a humán tudományok és művészetek, a társadalomtudomány, a gazdaság és jog, illetve az egészségügy és szociális gondoskodás területeken szakirányú végzettséget szerettek kétharmada lakóhelyén dolgozik. A műszaki, ipari és építőipari végzettségűek esetében viszont minden harmadiknak naponta kell ingáznia a munkába jutás érdekében a lakóhelyéről a munkahelyére és vissza.

A lakóhely településének típusa nagymértékben befolyásolja azt, hogy milyen módon és mértékben szükséges a foglalkoztatottnak munkavégzés céljából közlekedniük. A 15–64 éves foglalkoztatottak 18,8%-a Budapesten, 49%-a egyéb városokban, 32,2%-a pedig községekben él. Amíg azonban a Budapesten lakók 88%-a és az egyéb városokban lakóknak is több mint 70%-a lakóhelyén, illetve további 5–6% saját otthonában dolgozik, addig a községekben élőknek alig több mint a negyede tud csak lakóhelyén elhelyezkedni, és az előbbieknél csak némileg magasabb arányban dolgozik otthonában.

5. ábra

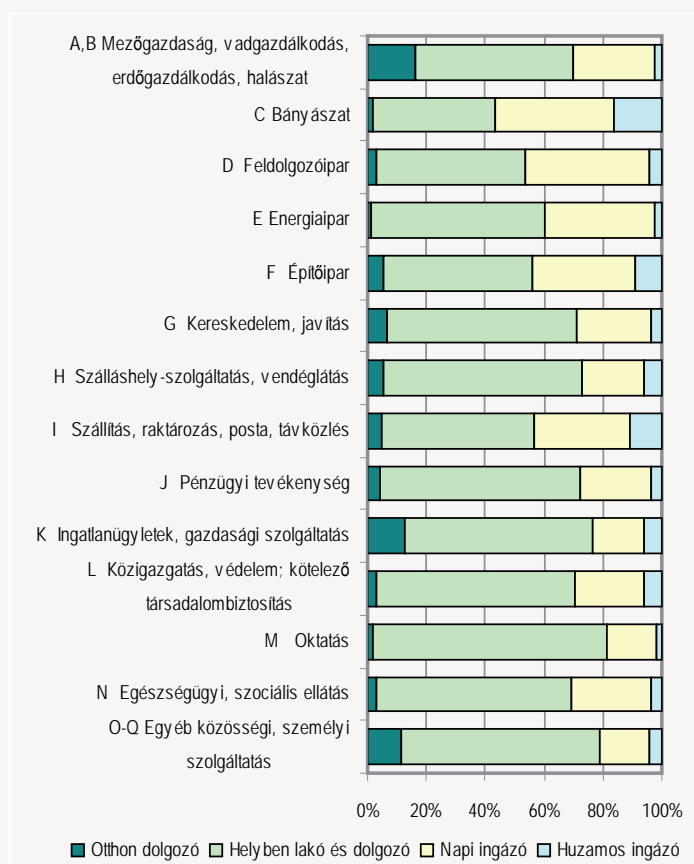
A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése a lakóhely településtípusa szerint



A napi ingázás főként a nagyvárosok vonzáskörzetébe tartozó településeken jelentős, különösen igaz ez Budapest agglomerációs térségére. Az összes napi ingázó közel egynegyede Pest megyében él, innen jár el – főként Budapestre – dolgozni. A napi ingázás a megye foglalkoztatottainak több mint a felét, negyed milliónál is több embert érint. Ebből pedig egyenesen következik, hogy a helyben lakók és dolgozók aránya a 60%-os országos átlagnál jóval alacsonyabb, mindössze 34,2%. Budapest munkaerővonzása a viszonylag fejlett közlekedési hálózattal rendelkező, nem túl távoli megyékre – Fejér és Nógrád megye – is hat. Az ingázás mértékét jelentősen befolyásolja a térség gazdasági szerkezete, a településstruktúra, a vonzásközpontoknak a munkaerőmozgásra gyakorolt hatása, illetve egy-egy nagyobb beruházás megvalósulása. A napi ingázás leginkább Pest megyét jellemzi (53,5%). A rangsorban következő megyék – Nógrád és Fejér megye – munkavállalóinak 42–43%-a napi rendszerességgel jár el lakóhelyéről munkavállalás céljából, részben ugyancsak a főváros „vonzerejének áldozatul esve”. Legkevésbé az alföldi, főként a dél-alföldi régióban élők ingáznak. Csongrád megyében a munkavállalók több mint háromnegyede, Békés, illetve Hajdú-Bihar megyében mintegy 70%-uk, de a többi alföldi megyében is közel kétharmaduk dolgozik a lakóhely településén, mely részben a végzett munka – mezőgazdasági vagy szolgáltatási munka – jellegével van összefüggésben.

6. ábra

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése nemzetgazdasági ágak szerint



Mind az átalakult, mind pedig az újonnan létrejött ipari üzemek, vállalkozások munkáltatóinak szakképzett munkaerőre van szükségük, amit gyakran helyben nem találnak meg. A szakképzett munkaerő pedig gyakran csak úgy tud szakmájában elhelyezkedni, ha vállalja a napi ingázással járó terheket. Az ipar, ezen belül különösen a feldolgozóipar a szakmunka mellett nagy arányban biztosít betanított munkavégzési lehetősé-

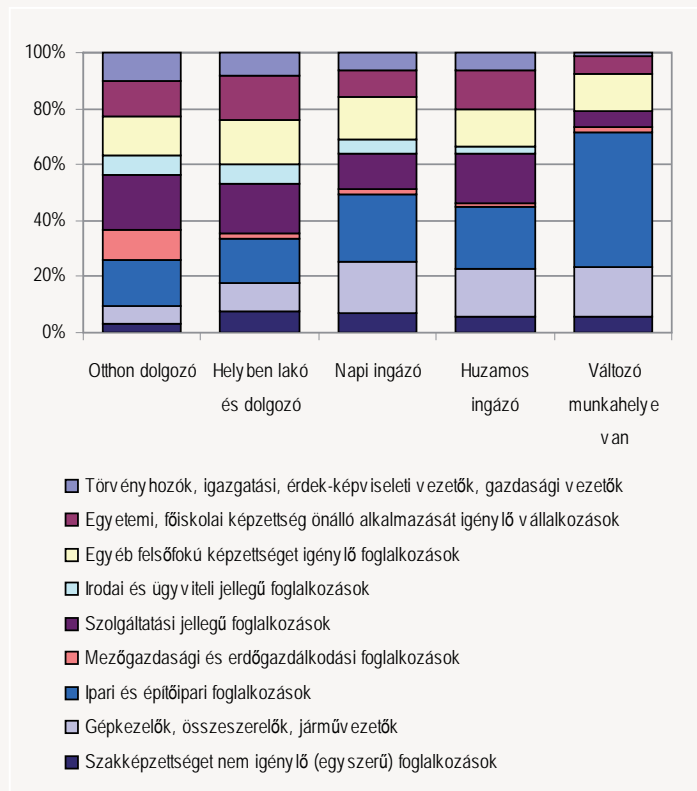
get, segédmunkát. Jó néhány, főként alapfokú iskolai végzettségű, illetve szakképzettség nélküli munkavállaló számára ez az egyetlen jövedelemszerzési lehetőség, s amennyiben vállalhatók az ingázás – elsősorban anyagi – terhei, ezt a munkalehetőséget el is fogadják.

Így, az ingázás leginkább az ipari, építőipari nemzetgazdasági ágakban dolgozókat jellemzi, ahol a napi ingázók aránya kb. 1/3. Ezen belül a legnagyobb arányban (41,8%) a feldolgozóipar munkavállalói járnak el lakóhelyükről munkavállalás céljából.

A szolgáltatási szektorba tartozó munkahelyek jóval egyenletesebben oszlanak el az ország területén, ráadásul ennek a szektornak számos olyan területe van, ahol elég valamilyen általános végzettség, illetve, ahol a szakmai végzettség sem olyan szigorúan előírt. A közszolgáltatások – az oktatás, közigazgatás és egészségügy – helyi intézményei jelentős foglalkoztatók, így az oktatásban dolgozók 4/5-e, az utóbb említett két nemzetgazdasági ágban foglalkoztatottaknak pedig több mint 2/3-a tud a lakóhelyén dolgozni.

7. ábra

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése foglalkozási főcsoportok (FEOR) szerint



A munkába járásra fordított idő hossza

A szellemi foglalkozásúak valamennyi főcsoportjára jellemző, hogy 2/3 részük helyben el tud helyezkedni, s hasonló arányban dolgoznak lakóhelyükön a szolgáltatási jellegű foglalkozásokban dolgozók is.

A mezőgazdasági foglalkozásúak közel egynegyede otthon, a családi gazdaságban, további több mint 50%-uk a lakóhely településén dolgozik. A szakképzettséget igénylő ipari jellegű fizikai foglalkozásokban dolgozók kb. fele talál helyben végezhető munkát. Az ipari és építőipari foglalkozásúak 37,1%-a, illetve a gépkezelők, összeszerelők, járművezetők 41,4%-a naponta ingázik, s a huzamos ingázók aránya is ugyancsak e körben a legmagasabb (5,7%, illetve 6,8%).

Jóllehet a legfeljebb szakmunkás, ill. szakiskolai végzettségűek nagyobb arányban (45–46%) ingáznak, mint az érettségivel vagy diplomával rendelkezők, az előbb említett csoporton belül azonban az elavult szakmai

végzettséggel rendelkezők, illetve azok, akiknek egyáltalán nincs semmiféle szakirányú végzettségük, igen hátrányos helyzetben vannak a munkaerőpiacon. Elsősorban ők azok, akik a szakképzettséget nem igénylő, ún. egyszerű foglalkozásokban helyezkednek el, akiknek 2/3-a a lakóhely településén dolgozik, feltételezhetően kényszerből. Számukra az ingázás nem kifizetődő, ezért helyben bármiféle adódó munkalehetőséget elválnak.

A foglalkoztatottaknak nagyon kis hányada van abban a kedvező helyzetben, hogy munkáját otthonában végezheti. A túlnyomó többségnek (94,5%) több-kevesebb időt kell fordítania a munkába járásra. Azoknak a munkavállalóknak közel a fele (47,8%), akik bármiféle módon napi rendszerességgel otthonukból egy meghatározott munkahelyre közlekednek, legfeljebb napi fél órát vesz igénybe a munkába járás (a visszaúttal együtt). További 28,5% fél óránál többet, de legfeljebb egy órát közlekedik. A foglalkoztatottak mintegy negyede azonban egy óránál nagyobb időráfordítással jut el munkahelyére, s ez mindenképpen megterhelést jelent, hiszen szabad-, illetve pihenőidejükből kell a közlekedésre áldozniuk. Ezen belül 40,6%-uk összességében egy-másfél óra alatt, 59,4%-uk pedig ennél hosszabb idő alatt éri el munkahelyét, illetve jut haza onnan. A másfél óránál többet utazók száma közel félmillió, – többségük, 68,8% – ingázó, egynegyedük viszont a főváros határain belül kényszerül ilyen hosszú időt tölteni a közlekedéssel. Igazán azonban annak a 212 ezer foglalkoztatottnak a helyzete hátrányos, aki naponta két óránál is többet kénytelen utazni.

A közlekedési időre vonatkozó nemenkénti adatok azt mutatják, hogy a nők kevésbé vállalják azt a megterhelést, amit a napi rendszerességgel ismétlődő utazás és az ehhez szükséges időráfordítás jelent. A legfeljebb napi fél órát közlekedők aránya körülben 4 százalékponttal magasabb, a másfél óránál többet utazók aránya viszont 2,3 százalékponttal alacsonyabb, mint a férfiaknál. A nőknél a változó munkahellyel együtt járó, nagyon változó, gyakran kiszámíthatatlan, előre nem tervezhető közlekedési idő is ritkább.

A munkahely megválasztását jelentősen befolyásolja az életkor és a családi állapot. A 30 év alatti fiatalok esetében, illetve a nőtlen férfiaknál és a hajdon nőknél kevésbé fontos szempont, hogy viszonylag rövid idő alatt megközelíthető legyen a munkahelyük, gyakrabban vállalják a nagyobb idővesztést és a hosszadalmasabb utazás kényelmetlenségeit, mint a középső és az idősebb korosztályokhoz tartozók, illetve azok, akik már családot alapítottak. Utóbbiak esetében – főként a gyermekneveléssel kapcsolatos feladatok, illetve egyéb családi kötelezettségek miatt – az egy órát meghaladó utazási idő 5,5 százalékponttal alacsonyabb, mint a nőtlenek, hajdonok között.

A közlekedésre fordított idő azoknál a legrövidebb, akiknek legfeljebb alapfokú végzettségük van, valamint, akik szakmunkás, illetve szakiskolai bizonyítvánnyal rendelkeznek, míg a felsőfokú végzettségűek esetében a leghosszabb. Az egy óránál hosszabb ideig közlekedők aránya az utóbbiak körében a legmagasabb, 25,8%. Az alacsonyabb – elsősorban középfokú – végzettségűekhez viszonyítva viszont kisebb hányaduk dolgozik otthonában, vagyis úgy, hogy egyáltalán nem kell közlekednie.

A foglalkoztatottak napi munkába járásra fordított idejében településtípusonként markáns különbségek mutatkoznak. A városban élők többsége (56,8%) legfeljebb félórát közlekedik, és itt a legkisebb (9,4%) a másfél óránál hosszabb időt közlekedők aránya. A legtöbb időt a munkahelyre jutással a budapestiek töltik. Míg az egyéb városokban élők több mint fele és a községekben élőknek is közel fele legfeljebb félórát közlekedik naponta, addig a fővárosban élők kevesebb mint harmadának van erre lehetősége. Fél és egy óra időtartam közötti idő alatt további közel egyharmaduk jut el munkahelyére és haza. Közel 250 ezer fővárosi munkavállalónak több mint egy órát, ezen belül mintegy 50 ezernek két óránál is többet kell naponta közlekedéssel tölteni.

A közlekedés módja és a munkába járás időráfordítása kölcsönös viszonyban van. Míg azonban a helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak közlekedési idejét a helyi közlekedési lehetőségek határozzák meg,

addig a naponta ingázókat a távolsági közlekedés is. Azoknak, akik ugyanazon a településen találnak munkát, mint ahol laknak, kevesebb időt kell munkába járásra fordítaniuk, mint a naponta más településre eljáróknak. Az előbbieket közel kétharmadának legfeljebb fél óráját, további mintegy egynegyedüknek ennél több idejét, de legfeljebb egy óráját veszi igénybe a napi munkába járás, s csak mintegy 7%-uk jut el, illetve haza másfél óránál hosszabb idő alatt. A naponta ingázók közül viszont csak azok kalkulálhatnak viszonylag rövid közlekedési idővel, akik szomszédos vagy közel fekvő települések között közlekednek. Száz, naponta ingázó közül mindössze 20 jut el fél órán belül munkahelyére, 14-nek másfél-két órát, 11-nek pedig több mint két órát kell közlekednie. A nemzetgazdaság különböző területein dolgozók közül a mezőgazdaságban foglalkoztatottaknak kell a legkevesebb időt fordítaniuk a napi munkába járásra. Körükben igen magas azoknak az aránya (16,2%), akiket egyáltalán nem terhel napi közlekedés, de a napi közlekedők több mint 90%-ának is legfeljebb egy órájába kerül eljutni munkahelyére és onnan haza. Az ágazatban foglalkoztatottak közel egynegyedének 1–15 percet, több mint 40%-ának 16–30 percet, s további mintegy egynegyed részének 31–60 percet kell naponta közlekedéssel töltenie. Másfél órát meghaladó közlekedési idő mindössze 4,1%-uknál fordul elő. Az ipar, illetve a szolgáltatások területén dolgozók közlekedési idejében fellelhető különbséget főként az magyarázza, hogy az ipari munkahelyek koncentráltabban helyezkednek el, mint a szolgáltatásiak. A nemzetgazdasági ágak profiljának megfelelő foglalkozásokban többé-kevésbé az adott ágra jellemzően alakul a közlekedési idő. A legkevesebb időt így a mezőgazdasági foglalkozásúaknak kell közlekedésre fordítaniuk, közel egynegyedük egyáltalán nem közlekedik, de a közlekedőknel is csak 11,2%-nak kell egy órát meghaladó napi utazási idővel számolniuk. Ugyancsak kedvező a szolgáltatási jellegű foglalkozásúak helyzete, 4/5-ük legfeljebb napi 1 órát közlekedik (70%-uk eleve lakóhelye településén dolgozik), s mindössze 10%-uk utazik másfél óránál többet naponta, ők is elsősorban a fővárosban belül.

Jellemző közlekedési eszközök

Hogy ki milyen helyi vagy távolsági közlekedési eszközt vesz igénybe, az elsősorban és meghatározó módon a lakása és a munkahelye közötti távolságtól, illetve a közlekedési lehetőségektől függ.

A foglalkoztatottak a munkába járáshoz a leggyakrabban személygépkocsit vesznek igénybe. A gépkocsihasználat gyakoriságát tekintve még a gyalogos közlekedést is megelőzi. A munkahelyükre közlekedni kényszerülő foglalkoztatottak több mint egyharmada (1228 ezer fő) valamilyen formában – kizárólagosan vagy egyéb közlekedési eszköz használata mellett – ezzel jut el a munkahelyére, amíg csak gyalog, illetve valamilyen közlekedési eszköz igénybevétele mellett gyalogosan is, mindössze a foglalkoztatottak valamivel több mint egynegyede. A harmadik leggyakoribb közlekedési mód a helyi tömegközlekedési eszköz használata. Ez a Budapesten és az egyéb városokban élők, illetve oda más településről munkavállalás céljából bejáró dolgozók jellemző közlekedési módja. A foglalkoztatottak közel egynegyede jut el így munkahelyére. Kerékpárt 4 százalékponttal nagyobb arányban (17%) használnak a munkavállalók, mint távolsági buszt. Ha a munkáltató által biztosított szállítást is figyelembe vesszük – ami jellemzően autóbust jelent –, akkor (a helyi autóbust használaton kívül) minden ötödik munkavállaló vesz igénybe autóbust munkába járáshoz.

A foglalkoztatottak legkisebb arányban motorkerékpárral, illetve vonattal – beleértve a helyi érdekű vasutakat is – járnak dolgozni. Az előbbi a foglalkoztatottak 2,3%-a használja, utóbbival pedig – kizárólagosan, vagy más közlekedési eszköz igénybevétele mellett – 4,3%-uk jut el munkahelye településére, illetve munkahelyére.

3. tábla

A 15–64 éves foglalkoztatott 1000 főre jutó közlekedési eszköz használata a lakóhely településtípusa szerint

Közlekedési mód, eszköz	A lakóhely			Összesen
	Budapest	egyéb város	község	
	1000 főre jutó közlekedési eszközhasználat			
	Együtt			
Gyalog	254	281	227	259
Kerékpár	13	218	185	169
Motorkerékpár	6	33	28	26
Személygépkocsi	323	369	333	349
Távolsági autóbusz	5	76	281	128
Vonat, HÉV	10	41	66	43
Helyi tömegközlekedési eszköz	601	221	65	243
Munkáltató által biztosított közlekedési eszköz	19	60	118	71
	Férfi			
Gyalog	212	200	172	193
Motorkerékpár	17	203	153	153
Motor	10	57	45	44
Személygépkocsi	438	470	411	444
Távolsági autóbusz	3	66	234	112
Vonat, HÉV	13	40	65	44
Helyi tömegközlekedési eszköz	507	159	54	186
Munkáltató által biztosított közlekedési eszköz	30	80	143	92
	Nő			
Gyalog	299	376	300	338
Kerékpár	8	236	227	188
Motorkerékpár	2	5	6	5
Személygépkocsi	200	252	229	235
Távolsági autóbusz	7	87	344	149
Vonat, HÉV	7	41	68	42
Helyi tömegközlekedési eszköz	702	294	81	311
Munkáltató által biztosított közlekedési eszköz	8	36	85	45

A foglalkoztatottak közlekedési idejét jelentősen befolyásolja a választott – vagy lehetséges – közlekedési eszköz. Azok, akik saját járművet vesznek igénybe, a tömegközlekedési eszközökkel utazókhöz képest rövidebb idő alatt tudják megtenni ugyanazt az utat, hiszen nem kell eljutniuk a járművek megállójához, nem kell várakozniuk, s nem növelik menetrend szerinti megállások sem a tényleges menetidőt. Nem meglepő tehát a gépkocsihasználat népszerűsége. A Budapesten lakók is a tömegközlekedési eszközök mellett leginkább személygépkocsit vesznek igénybe, s csak a harmadik leggyakoribb közlekedési forma a gyalogos közlekedés. Az egyéb városokban élők főként személygépkocsival közlekednek, ők azonban gyakrabban jutnak el gyalogosan munkahelyükre, és közel azonos arányban veszik igénybe a munkába járáshoz a kerékpárt, mint amennyien a helyi tömegközlekedési eszközöket. A községekben lakók is leggyakrabban a személygépkocsit használják munkába járásra, ezt a távolsági autóbusz követi, s csak harmadik mód a gyalogos közlekedés. Körükben – elsősorban a lakóhelyükön dolgozók körében – kedvelt közlekedési forma a kerékpár, minden ötödik munkavállaló használja munkahelyre jutásához.

2008-ban összesen mintegy 1 millió 230 ezer foglalkoztatott közlekedett autóval munkahelyére, ebből egy millió úgy, hogy a lakása és a munkahelye közötti teljes oda- és visszautat személygépkocsival tette meg, közel 230 ezren pedig csak munkába menet vagy jövet ültek kocsiba, vagy nem autóval tették meg a teljes utat.

Száz autóval (is) dolgozni járó foglalkoztatottból 31 a nő. A személygépkocsival való utazás a 24 év felettek valamennyi korcsoportjában meghaladja a 30%-ot. Különösen a 30–40 év közöttiek körében magas, ahol közel 40%-ot ér el. (A férfiak esetében 25. évtől kezdődően a munkába járáshoz gépkocsit (is) használók aránya minden korcsoportban 40% feletti, a 35–49 évesek körében pedig megközelíti az 50%-ot.) Ugyanakkor az is figyelmet érdemel, hogy a 25 év alattiak közül is minden ötödik használ autót a munkába járáshoz.

A legfeljebb általános iskolát végzett közlekedő foglalkoztatottaknak – a változó munkahellyel rendelkezőkön kívül, akik esetében feltételezhető a gépkocsival történő közlekedés – 16,5%-a használt autót a munkahelyi közlekedéshez. A szakmunkásképzőt, illetve szakiskolát végzetek, valamint a gimnáziumi érettségivel rendelkezők közel kétszer ekkora (32,6%, ill. 31,5%) arányban közlekedtek autóval, míg a szakközépiskolai érettségivel rendelkezők 37,4%-a, a diplomásoknak pedig 47,5%-a tette ugyanezt.

A közlekedési idő és a közlekedési mód összefüggései

A foglalkoztatottak közlekedési idejét jelentősen befolyásolja a választott – vagy lehetséges – közlekedési mód. A gyalogosan munkába járóknak általában nem kell túl nagy távolságot megtenniük otthonuk és munkahelyük között. 90%-uk összességében legfeljebb 30 perc alatt teszi meg az utat munkahelyére és onnan haza. A maradék 10%-nak is legfeljebb egy órát kell gyalogolnia naponta. Ennél hosszabb időráfordítás a közlekedési eszköz igénybevétele nélkül közlekedőknél csak nagyon ritkán fordul elő (kevesebb mint 1%).

A közlekedési eszközök használatát elsősorban nem kényelmi szempontok indokolják, hanem az, hogy segítségükkel az emberek azokra az otthonuktól távol eső munkahelyekre is elviselhető időráfordítással közlekedhessenek, ahova gyalogosan egyáltalán nem, vagy csak aránytalanul hosszú idő alatt juthatnának el.

A gépkocsival, motorkerékpárral történő közlekedés már rövid utazási idő alatt is viszonylag nagy távolság megtételét jelenti, de nem elhanyagolható az az időmegtakarítás sem, mely a kerékpáros közlekedéssel érhető el.

A tömegközlekedési eszközöket használók esetében időnyereség elsősorban a viszonylag nagyobb távolság megtétele esetén jelentkezik, a tömegközlekedés olyan „terhei” ugyanis, mint a menetrendszerinti megálló, a közlekedési eszközre való várakozás a rövidebb távolságra közlekedőket is terhelik. A foglalkoztatottak járműfajtánkénti időadatai azt mutatják, hogy a csak tömegközlekedési eszközökkel utazók mindössze negyedének sikerül félórás időtartamon belül letudnia a napi munkába járást, egyharmaduknak pedig legalább egy órát kell utazásra szánni.

A közlekedési idő nagymértékben függ attól is, hogy valakinek hányféle közlekedési eszközt kell igénybe venni, hányszor kell munkahelyre történő közlekedése során átszállni egyik járműről a másikra. Aki csak egyféle közlekedési eszközzel utazik, ott a közlekedési idő általában rövidebb, mint annál, akinek többféle közlekedési eszközt kell használnia. A „csak egyféle jármű” használata azonban nem azt jelenti, hogy valaki feltétlenül egyetlen járművel, átszállás nélkül jut el a munkahelyére. Akinek a helyi autóbusszjáratok valamelyikéről át kell szállnia egy másik járatra, vagy a vasúti csomóponton egy másik vonatra, az egyféle, de nem egyetlen járművel közlekedik. Akik valamilyen helyi tömegközlekedési eszközről szállnak át vonatra, távolsági autóbusszra, vagy különböző helyi tömegközlekedési eszközöket vesznek igénybe stb., azok már egynél többféle közlekedési eszközzel utaznak. Az átszállások számára vonatkozó kérdés azonban nem szerepelt a kiegészítő felvétel kérdőívén.

A helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak több mint háromnegyed része (76,9%) vesz igénybe közlekedési eszközt ahhoz, hogy otthonából a munkahelyére, majd onnan haza jusson. 14,7%-uk gyalog jár

dolgozni, 8,4%-uknak pedig egyáltalán nem kell közlekednie. A naponta ingázók szinte kivétel nélkül járművel közlekednek, a gyalog közlekedők aránya alig éri el a fél százalékot.

4. tábla

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése a közlekedés módja és a közlekedés jellege szerint

Közlekedési mód, eszköz	Helyben lakó és dolgozó	Napi ingázó	15–64 éves közlekedő foglalkoztatottak
			%
Egyféle járművel közlekedik	100,0	100,0	100,0
Ebből:			
helyi tömegközlekedési eszköz	36,6	3,2	24,2
távolsági busz	0,6	31,1	10,9
munkáltató által biztosított közlekedési eszköz	2,6	17,1	8,1
vonat	0,2	5,7	2,4
személygépkocsi	33,2	40,7	37,0
kerékpár	25,3	1,5	16,2
motorkerékpár	1,5	0,7	1,2
Kétféle járművel közlekedik	100,0	100,0	100,0
Ebből:			
helyi tömegközlekedési eszköz és távolsági busz	1,2	23,9	12,5
helyi tömegközlekedési eszköz és személygépkocsi	24,6	2,3	13,1
helyi tömegközlekedési eszköz és vonat	0,6	21,6	11,2
személygépkocsi és vonat	0,2	3,1	2,1
egyéb módon	73,4	49,0	61,0

A csupán egyfajta járművel utazók arányában a helyben lakók és dolgozók, illetve a napi ingázók között mintegy 6 százalékpontos különbség mutatkozik. A járművel közlekedő nem ingázóknak közel háromnegyede, a napi rendszerességgel ingázóknak pedig több mint négyötöde utazik csupán egyféle járművel. Abban viszont már lényeges eltérést mutat a két csoport, hogy melyik az a közlekedési eszköz, amellyel megteszik a lakásuk és a munkahelyük közötti utat. Az egyféle járművel közlekedő nem ingázók 40%-a valamilyen helyi tömegközlekedési eszközzel – ideértve a munkáltató által szervezett közlekedési eszközöket, a településen belül egy-két megállónyi távolságra vonattal, illetve távolsági autóbusszal történő közlekedést is –, 33%-a személygépkocsival, 27%-a pedig kerékpárral vagy motorkerékpárral jár munkába.

Az egyféle járművel utazó ingázók leggyakrabban használt közlekedési eszköze az autóbussz, amennyiben a munkáltató által biztosított közlekedési eszközöket is idesoroljuk (31,1+17,1%). Csak másodsorban, de ugyancsak magas arányban (40,7%) jellemzi őket a személygépkocsival történő napi ingázás. Vonattal kevesebb mint 6%-uk közlekedik, és mintegy 3%-uk jut el helyi tömegközlekedési eszközzel a munkahelyére.

Kétfajta közlekedési eszközzel pontosan 400 ezren utaznak, 45%-uk napi rendszerességgel ingázik. A kétfajta járművel használók körében viszonylag magas azoknak az aránya, akik távolsági autóbusszal, vonattal történő utazás után szállnak valamilyen helyi tömegközlekedési eszközre. Az előbbieknél 12–13% körül, az utóbbiaknak pedig 11% körül alakul az összes kétfajta járművel közlekedőkön belüli arányuk. Helyi tömegközlekedési eszközzel és gépkocsival mintegy 13%-uk, személygépkocsival és vonattal pedig alig több mint 2%-uk közlekedik.

5. tábla

A 15–64 éves foglalkoztatottak munkahelyre történő közlekedése a közlekedés módja és a lakóhely településtípusa szerint

Közlekedési mód, eszköz	A lakóhely			Összesen
	Budapest	egyéb város	község	
	%			
Egyféle járművel közlekedik	100,0	100,0	100,0	100,0
Ebből:				
helyi tömegközlekedési eszköz	63,6	21,5	1,7	24,2
távolsági busz	0,2	5,9	25,5	10,9
munkáltató által biztosított közlekedési eszköz	1,9	7,0	14,0	8,1
vonat	0,6	2,3	3,8	2,4
személygépkocsi	32,4	40,8	34,4	37,0
kerékpár	1,0	21,1	19,3	16,2
motorkerékpár	0,3	1,5	1,3	1,2
Kétféle járművel közlekedik	100,0	100,0	100,0	100,0
Ebből:				
helyi tömegközlekedési eszköz és távolsági busz	2,0	10,0	18,1	12,5
helyi tömegközlekedési eszköz és személygépkocsi	71,5	12,4	1,6	13,1
helyi tömegközlekedési eszköz és vonat	6,1	10,0	14,0	11,2
személygépkocsi és vonat	0,8	1,9	2,8	2,1
egyéb módon	19,7	65,7	63,4	61,0

Háromfajta közlekedési módot majdnem 45 ezren vesznek igénybe a napi utazásuk során a foglalkoztatottak, s az így közlekedőknek valamivel kevesebb mint a fele ingázó.

A járműhasználatban mutatkozó településtípusonkénti eltérések jellegzetesek. Az egyféle járművel közlekedők aránya – amennyiben a helyi tömegközlekedési eszköz igénybevételét egyféle közlekedési eszköznnek számítjuk – Budapesten a legmagasabb, több mint 8 százalékponttal haladja meg az országos, 86%-os értéket.

Csak személygépkocsival leggyakrabban a Budapestről eljárók közlekednek (53,6%), legritkábban pedig a községen belül közlekedők (21,7%). Kizárólag helyi tömegközlekedési eszközöket leginkább a Budapest határát át nem lépő foglalkoztatottak vesznek igénybe (66%), de nagy szerepe van (36,4%) ennek a közlekedési módnak a főváros határát átlépők esetében is. A távolsági autóbusz leginkább a községekből eljárókra jellemző, míg a vonat a városokból eljárókra. A munkáltató által biztosított közlekedési eszközzel a városokból és a községekből eljárók közel azonos arányban utaznak a munkahelyükre (17–18%).

További információk, adatok (linkek)

[Táblázatok](#)

[Módszertan](#)

Elérhetőségek:

rita.varadi@ksh.hu Telefon: 345-6468

[Információs szolgálat](#) Telefon: 345-6789

www.ksh.hu