

## A foglalkoztatottak napi ingázásának jelentősége a migrációs folyamatokban\*

---

**Dr. Lakatos Miklós,**  
a KSH szakmai főtanácsadója  
E-mail: Miklos.Lakatos@ksh.hu

**Váradi Rita,**  
a KSH főtanácsosa  
E-mail: Rita.Varadi@ksh.hu

A tanulmány a foglalkoztatottak napi ingázásának alakulását tekinti át az 1960 és a 2008 közötti időszakban. Leírja a napi ingázások számának jelentős növekedését, a társadalomra és a munkaerőpiacra gyakorolt hatását. Összehasonlítja a napi ingázás, illetve a helyben lakók és dolgozók foglalkoztatásának demográfiai-foglalkozási különbségeit, területi szempontból is vizsgálja a napi ingázás irányát és mértékét. Elemzi a napi ingázás, illetve a közlekedési idő és mód összefüggéseit, bemutatja a napi ingázás közlekedésének főbb irányait, és közlekedési eszközét. Együtt tárgyalja a helyben lakó és dolgozó, valamint a napi ingázásban részt vevő foglalkoztatottak közlekedési szokásait. Röviden összefoglalja a hosszabb időközönkénti ingázás helyzetét is.

TÁRGYSZÓ:  
Ingázás.  
Belföldi közlekedés.  
Vonzáskörzet.

---

\* A jelen tanulmány *dr. Fóti János* és *dr. Lakatos Miklós* „Foglalkoztatottság és munkanélküliség” kiadványsorozat „4. Területi mobilitás a munka világában” c. kötetén [2005] alapuló szöveg új információkkal kiegészített változata. A cikkben szereplő adatok a népszámlálások, a mikrocenzus és a munkaerő-felmérés adatállományából származnak. Az információk megtalálhatók a KSH honlapján ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)).

A lakosság térbeli mozgásának, migrációjának egyik sajátos formája a napi és a hosszabb időközönkénti ún. huzamos ingázás munkavégzés céljából. Általánosságban ugyanis elmondható, hogy a gazdasági-társadalmi fejlődéssel együtt jár a lakóhely és a munkahely térbeli elkülönülése, mivel nem képzelhető el olyan ideális összetételű terület, ahol a különböző foglalkozású, sajátos igényű lakók számára ugyanott minden vonatkozásban megfelelő munkahelyek állnak rendelkezésre. De még ha volna is ilyen terület, az ideális állapotot rövid időn belül megváltoztatná a fiatalok felnőtté válása, pályaválasztása, az idősebbek nyugdíjba vonulása és a lakásváltoztatás kényszere.

A régi korok mezőgazdasági típusú társadalmában egyszerűbb volt a helyzet, mivel – a mezőgazdasági termelés miatt – a lakóhely és a munkahely egy egységet képezett. (Természetesen a kereskedelem és a kézműipar fejlődése már a középkorban is a városba költözésre ösztönzött egyes rétegeket.)

Az iparosodással, az urbanizációval és a gazdasági fejlődés sok más egyéb tényezőjével összhangban, egyre intenzívebbé vált a térbeli mobilitásnak mind a két fajtája: a lakóhely-változtatás (vándorlás) és a napi ingázás. A lakóhely és a munkahely térbeli szétválasztását elősegítette a tudomány és a technika közlekedési viszonyokat is érintő ugrásszerű fejlődése, ami az infrastruktúra színvonalának emelkedését szintén maga után vonta. Így egyre inkább lehetővé vált, hogy az emberek anélkül vállalhassanak munkát, hogy megszokott környezetükből, lakóhelyükről el kellene költözniük. Magyarországon, de a világ fejlettebb régióiban is jelentősen megnőtt azoknak a száma, akiknek lakó- és munkahelye eltérő településen volt, ezért a munkába járásuk során – naponta – a közigazgatási határokat is át kellett lépniük. Az ingázóknak ezt a rétegét nevezzük naponta ingázóknak. (Az ingázóknak van egy kisebb, de jóval hátrányosabb helyzetű csoportja, az ún. huzamos ingázók. Ők azok, akik családjuktól távol élnek, csak ritkább időközönként – hetente, havonta – járnak haza, munkás- és egyéb ideiglenes szálláson laknak.)

A térbeli mozgás témakörével az szintén összefügg, hogy az ingázók (de a helyben lakók és dolgozók is) mennyi időt fordítanak a közlekedésre, és milyen fajta járművel utaznak. A települések közötti ingázás önmagában ugyanis nem tudja pontosan érzékeltetni a munkahelyre való utazással töltött „közlekedési időt”. Hiszen ezt jelentősen befolyásolja a települések közötti fizikai távolság, a közlekedési eszközök elérhetősége, fajtája stb. A közlekedésre fordított idő sokszor hosszabb egy nagyobb városban, mint amit a kisebb települések közötti ingázás igényel. Ezért öröndetes, hogy a KSH által végrehajtott lakossági felvételek (népszámlálások, mikrocenzusok, időmérleg és munkaerő-felmérések) egy része a közlekedési idő és mód témakörével is foglalkozik, melynek segítségével pontosabb képet nyerhetünk mind a településeken belüli, mind az azok közötti munkaerőmozgás főbb jellemzőiről.

## 1. A napi ingázás alakulása az elmúlt évtizedekben

A világ más, fejlettebb országaihoz hasonlóan a lakóhely és a munkahely fokozatos elkülönülése, a munkahelyek területi koncentrációja Magyarországon szintén együtt járt a társadalmi-gazdasági átalakulással a második világháborút követő évtizedekben. Az extenzív iparfejlődés időszakában a nagyobb települések, főleg a nagyvárosok, munkaerőigényüket még a növekvő számú helyi lakosságból sem tudták fedezni, ezért számot tartottak a környező településeken élő munkaerő egy részére is. Így alakult ki és indult növekedésnek azoknak a dolgozóknak a rétege, akik lakóhelyükről más településre jártak el dolgozni, vagyis egyszerűbben kifejezve: ingáztak.

Az ingázást, mint tömeges jelenséget elsősorban az erőteltetett ütemű iparosítás első nagy hulláma hozta létre. Az 1950-es évek feszített ütemű iparosítása idején a nagyarányú társadalmi mobilitás, ezen belül a mezőgazdaságból az ipar felé irányuló átrétegződés kapcsán – a lakóhely-változtatások (vándorlások) megélénkülése mellett – a napi ingázás szerepe is egyre jelentősebbé vált. 1960-ban 636 ezer volt az ingázók száma, akiknek többsége (58 százaléka) az ipar, építőipar területén dolgozott. Az 1960 és 1970 közötti időszakban az ingázók száma gyors ütemben tovább növekedett, 1970-ben már 977 ezren jártak naponta dolgozni lakóhelyüktől eltérő településen levő munkahelyre, vagyis az összes aktív kereső egyötöde ingázott (szemben a tíz évvel korábbi 13 százalékos aránnyal). (Lásd az 1. táblázatot.)

Az ingázók számának 1960-as évtizedben tapasztalt jelentős (54 százalékos) gyarapodása döntően a mezőgazdaság kollektivizálásával függött össze. 1960-ban még 1 millió 62 ezer önálló és segítő családtag dolgozott a mezőgazdaságban, akik – mivel gazdaságuk elhelyezkedése közigazgatásilag általában megegyezett a lakóhelyükkel – nem ingáztak. A termelőszövetkezetek kialakulásával, illetve elterjedésével viszont erőteljesen (1960 és 1970 között 900 ezerrel) csökkent az eleve nem ingázó önállók és a segítő családtagok száma. Egy részük a mezőgazdaságon belül – mint alkalmazásban álló vagy szövetkezeti tag – vált ingázóvá tekintettel arra, hogy a megalakult termelőszövetkezetek területe sok esetben több falu földjét foglalta magába. Emellett továbbra is jelentős számú munkaerő áramlott át a mezőgazdaságból a nemzetgazdaság más ágazataiba (elsősorban az iparba), olyan munkahelyre, amely nem a lakóhelyük településén volt. Mindezekben túl azt is figyelembe kell venni, hogy az 1960-as évtizedben még viszonylag számottevő női munkaerőtartalék állt rendelkezésre, amelynek fokozatos bevonása révén a társadalmilag szervezett munkába nagymértékben gyarapodott a foglalkoztatott nők száma 1960 és 1970 között (míg a férfiaké kismértékben csökkent). Jellemző, hogy az 1960-as évtizedben a női ingázók száma 127 százalékkal, a férfi ingázóké csak 37 százalékkal növekedett. Ugyanakkor az is tény, hogy a nők között az ingázók aránya az 1960-as adatok szerint még igen alacsony volt (7%), 1970-ben is csak 13 százalék körül alakult.

1. táblázat

*A foglalkoztatottak a napi ingázás mértéke és nemek szerint (1960–2008)\**

Megnevezés	A foglalkoztatottak száma (fő)			A foglalkoztatottak aránya (százalék)		
	Összesen	Férfi	Nő	Összesen	Férfi	Nő
1960-ban						
Helyben lakó és dolgozó	4 123 616	2 550 789	1 572 827	86,6	83,1	93,0
Naponta ingázó	636 000	517 700	118 300	13,4	16,9	7,0
Összesen	4 759 616	3 068 489	1 691 127	100,0	100,0	100,0
1970-ben						
Helyben lakó és dolgozó	4 011 943	2 225 684	1 786 259	80,4	75,9	86,9
Naponta ingázó	976 733	707 800	268 933	19,6	24,1	13,1
Összesen	4 988 676	2 933 484	2 055 192	100,0	100,0	100,0
1980-ban						
Helyben lakó és dolgozó	3 848 516	2 037 089	1 811 427	76,0	71,1	82,3
Naponta ingázó	1 217 139	828 745	388 394	24,0	28,9	17,7
Összesen	5 065 655	2 865 834	2 199 821	100,0	100,0	100,0
1990-ben						
Helyben lakó és dolgozó	3 380 216	1 768 821	1 611 395	74,7	70,4	80,1
Naponta ingázó	1 144 756	744 099	400 657	25,3	29,6	19,9
Összesen	4 524 972	2 512 920	2 012 052	100,0	100,0	100,0
2001-ben						
Helyben lakó és dolgozó	2 588 264	1 309 721	1 278 543	70,1	65,4	75,8
Naponta ingázó	1 102 005	693 235	408 770	29,9	34,6	24,2
Összesen	3 690 269	2 002 956	1 687 313	100,0	100,0	100,0
2005-ben						
Helyben lakó és dolgozó	2 625 062	1 321 091	1 303 971	68,2	63,5	78,8
Naponta ingázó	1 221 324	757 961	463 363	31,8	36,5	26,2
Összesen	3 846 386	2 079 052	1 767 334	100,0	100,0	100,0
2008-ban**						
Helyben lakó és dolgozó	2 645 200	1 375 469	1 269 731	70,9	67,8	74,6
Naponta ingázó	1 085 141	652 317	432 824	29,1	32,2	25,4
Összesen	3 730 341	2 027 786	1 702 555	100,0	100,0	100,0

\* Az 1960–1990. évi népszámlálási információk csak az ún. aktív keresők adatait tartalmazzák, akik között nincsenek számba véve a gyermekgondozási ellátás, illetve a nyugdíj mellett dolgozók.

\*\* Csak a 15 és a 64 év közötti foglalkoztatottak adatai.

Az 1970-es évtizedben az összes foglalkoztatott mérsékelt (1,5 százalékos) létszámemelkedése mellett az ingázók száma viszonylag jelentősen – 240 ezer fővel (25 százalékkal) – tovább növekedett. Ez többek között azzal függött össze, hogy az 1970-es években – az akkori településfejlesztési célkitűzéseknek megfelelően – az iparosított körzetek arányosabb kialakítása, valamint a kereskedelem és a különböző jellegű szolgáltatások fejlesztése kapcsán vidéken bővült a foglalkoztatási lehetőség; a meglévő fővárosi és más ipari körzetek mellett, általában nem egy-egy település, hanem egy egész településcsoport munkaerőforrására támaszkodva vidéki centrumok alakultak ki. A különböző ipari és infrastrukturális központok munkaerő-ellátásában a helybeli munkaerőbázison túl fontos szerepe volt a környező településekről érkező munkaerőnek is. Ugyancsak az ingázók számának növekedése irányába hatott, hogy tovább erősödött a mezőgazdasági termelészövetkezetek egyesítési folyamata, aminek következtében a dolgozók egy része naponta ingázni kényszerült a termelészövetkezet által különböző községekben kínált munkahelyekre.

Az 1980-as évtizedben viszonylag stabil ingázási mutatókról adhatunk számot. A foglalkoztatottak között az ingázók aránya kismértékben nőtt, de létszámuk – hasonlóan a többi foglalkoztatotéhoz – kissé csökkent. Tovább emelkedett azonban az ingázók között a nők aránya, így 1990-ben az ingázók már több mint egyharmada a női munkavállalók közül került ki.

A rendszerváltozást követő évtized gazdasági folyamatai nemcsak a foglalkoztatottság szintjében, illetve a nemzetgazdaság szerkezetében idéztek elő jelentős változást, hanem a munkahelyek térbeli struktúráját is átrendezték. A nagy létszámú alkalmazottat foglalkoztató ipari üzemek megszűnésével az ország egyes területein erőteljesen beszűkült a munkalehetőség, a munkaerő-kínálat, különösen a fejletlenebb térségekben, általában nagyobb a keresletnél. Ez egyrészt azt eredményezi, hogy a munkáltatók meglehetősen nagy kínálatból választhatják ki a számukra megfelelő munkaerőt, másrészt arra készteti a munkavállalókat, hogy az állásajánlatok elfogadásakor háttérbe szorítsanak olyan kényelmi szempontokat, mint a lakás és a munkahely közelsége vagy a munkahely könnyű és gyors megközelíthetősége.

A 2001. évi népszámlálás adatai azt igazolják, hogy a munkaerő mobilabb lett. A gazdaságban lejátszódó folyamatok elsősorban a helybeli munkavállalás esélyét csökkentették. A foglalkoztatottak létszáma 1990 és 2001 között csaknem egyötöd-del lett kevesebb. Ezen belül a lakóhelyük településén dolgozók száma közel 25 százalékkal, a naponta ingázóké jóval mérsékeltebben, mindössze 4 százalékkal esett vissza. Míg 1990-ben a foglalkoztatottak háromnegyede ugyanazon a településen vállalt munkát, ahol lakott, és csupán minden negyedik munkavállaló járt naponta dolgozni lakóhelyétől eltérő településre, addig 2001-ben a naponta ingázók aránya már 30 százalék volt.

Ez az aránynövekedés azonban nem kizárólag a gazdasági átalakulás közvetlen következménye. Az utóbbi években ugyanis sokan költöztek ki a nagyvárosokból a környező településekre, zömében olyan, viszonylag stabil anyagi helyzetű családok, amelyekben van megfelelő jövedelemmel rendelkező, foglalkoztatott személy. Nekik viszont általában továbbra is abban a városban van a munkahelyük, ahol korábban lakott a család, következésképpen azóta bejáró dolgozóként járnak nap mint nap munkába.

A piacgazdálkodásra való áttérés ugyanakkor a térbeli mobilitás növekedésével ellentétes folyamatokat is beindított, például számos új gazdálkodási forma keletkezett, megnövekedett a legkülönbözőbb formákban működő kisvállalkozások száma. Az ezekben egyéni vagy társas vállalkozóként, illetve segítő családtagként tevékenykedők részaránya 2001-ben csaknem háromszorosa (15%) volt az 1990. évinek (5%). Az önálló vállalkozók többsége alkalmazott nélkül dolgozik. Elsősorban az ő körükben van lehetőség arra (de a néhány alkalmazottat foglalkoztató önálló és társas vállalkozók esetében is gyakran előfordul), hogy saját lakásuk, ingatlanuk vagy a lakásukkal egy épületben levő helyiség, azzal azonos telken található építmény szolgáljon a vállalkozás telephelyeként (például irodaként, üzletként). (A 2001. évi népszámlálás időpontjában az alkalmazottal dolgozó egyéni vállalkozók 20, az alkalmazottat nem foglalkoztató önálló 31 százalékának nem kellett ingáznia. Ugyanez az arány a társas vállalkozás tagjaként dolgozók körében 15, illetve 16 százalék volt.) Ebből adódik, hogy bár az otthoni munkavégzés, a távmunka még mindig kevésbé elterjedt a gazdaságban, 1990 és 2001 között mégis mind számszerűen, mind arányában növekedett az a foglalkoztatotti réteg, amelyiknek munkába járással kapcsolatos közlekedésre, utazásra egyáltalán nem kellett időt szánnia. Míg 1990-ben a foglalkoztatottak 4 százaléka volt olyan előnyös helyzetben, hogy munkáját otthonában vagy ugyanazon az ingatlanon, ugyanabban az épületben található munkahelyen (műhelyben, boltban) végezhetette, mint ahol a lakása van, 2001-ben már közel 6 százalék mentesült ilyen okból a napi közlekedés terhei alól.

A gazdasági szerkezetváltással, a piacgazdasági viszonyok kiteljesedésével van összefüggésben az is, hogy a rendszerváltozást követő években rohamos növekedésnek indult az igény olyan – elsősorban a piacgazdaságokra jellemző – tevékenységek iránt, mint például az ügynöki, az üzletszerzői vagy a hirdetésszervezői munka. Az ilyen foglalkozást választó személyek általában nem állandó helyen – tehát egy adott címen (például egy irodában) – dolgoznak, hanem tevékenységük természetes velejárója a konkrét munkavégzés folyamatosan változó helyszíne. Egy részük – főleg a nagyobb városokban – változó helyszínen, de mindig ugyanazon a településen dolgozik, mások viszont állandóan járják a városkörnyék, a megye, esetleg az ország településeit.

A korábbi népszámlálások változó munkahely esetén – tekintettel az ilyen jellegű munkát végzők kis számára – azt a települést tekintették a munkahely települé-

sének, ahonnan a dolgozó nap mint nap elindult a munkavégzés konkrét helyszínére, illetve ahol jelentkeznie kellett azért, hogy megkapja az aznapi tényleges helyszínre vonatkozó utasítást. Ez a település az esetek döntő többségében ugyanaz volt, mint az illető lakhelye, így annak ellenére, hogy magára a munkavégzésre esetleg már másik településen került sor, ezek a dolgozók nem minősültek ingázóknak. A 2001. évi népszámlálás viszont (akárcsak az 1996. évi mikrocenzus) – a nemzetközi népszámlálási ajánlásoknak megfelelően – már regisztrálta a változó munkahelyet; és azokat a foglalkoztatottakat, akik munkavégzésük helyszínéként nem tudtak egyetlen, konkrét települést megjelölni a naponta ingázók közé sorolta. (Ezt a módszert alkalmazták a 2005. évi mikrocenzus és a 2008. évi munkaerő-felmérésnél is.)

A 2005. évi mikrocenzus adatai – a 2001. évi népszámlálásból nyert információkhoz hasonlóan – szintén alátámasztják, hogy a munkaerő a rendszerváltozás óta mobilabb lett. A gazdaságban lejátszódó folyamatok elsősorban a helybeli munkavállalás esélyét csökkentették, a foglalkoztatottak közel egyharmada naponta ingázik. Ezeket az eredményeket a 2008. első negyedévi munkaerő-felmérés adatai is megerősítik.

*A Központi Statisztikai Hivatal a lakosság gazdasági aktivitásának – foglalkoztatottságának és munkanélküliségének – vizsgálatára 1992-ben vezetett be egy magánháztartásokra kiterjedő reprezentatív felvételt, az ún. munkaerő-felmérést. Az adatgyűjtés célja, hogy a gazdasági aktivitást, a foglalkoztatottság és a munkanélküliség alakulását a nemzetközi statisztikai ajánlásoknak megfelelően, a mindenkori munkaügyi szabályozástól, illetve annak változásától függetlenül, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (International Labour Organization) fogalmait felhasználva figyelje meg.*

*A mintában alkalmazott egyszerű, rotációs eljárás szerint bármely háztartás, amely valamilyen időpontban belép a mintába, hat egymást követő negyedévben szolgáltat adatokat, majd végleg elhagyja azt. A munkaerő-felmérés mintegy 38 ezer háztartást és 68 ezer személyt felölelő negyedéves mintája háromhavi részmintát tartalmaz. A mintába került lakásokban minden háztartásról és minden 15–74 év közötti személytől kérünk gazdasági aktivitásukra vonatkozó információt.*

*2008 első negyedévében „Ingázás és külföldi munkavállalási szándék” címmel kapcsolódott kiegészítő felvétel a munkaerő-felmérés adatgyűjtéséhez. Kérdőívét a munkaerő-felmérés mintájába kijelölt háztartások az alapfelvétellel egy időben töltötték ki. Amennyiben egy háztartásnál valamilyen oknál fogva meghiúsult az alapfelvétel, a kiegészítő kérdőívet sem kellett kitölteni.*

## 2. A közlekedés ideje

Az elmúlt közel ötven év ingázási adatainak vizsgálata után nézzük meg, hogy milyen összefüggés van a munkába járásra fordított idő és az ingázás között. Miután rendelkezésre állnak az 1990. évi népszámlálás húsz százalékos mintájának adatai, a rendszerváltozás időszakát is bevonhattuk az időbeli összehasonlításba. A munkaerő-felmérés 2008. évi adatai körülbelül egy százalékos mintából származnak. A 2001. évi népszámlálás információbázisa a legteljesebb, az adatok teljes körű lakossági kikérdezésen alapulnak.

A munkába járásra fordított időtartam tekintetében (amelybe beleszámít mindaz az idő, amit valaki a lakásától a munkahelyéig és onnan vissza a lakásáig megtett út során gyaloglással, utazással és járműre való várakozással tölt) kedvező helyzetben vannak azok, akik nem közlekednek (például lakásukban dolgoznak) vagy legfeljebb 15 percet töltenek utazással. Ugyancsak előnyösnek mondható azoknak a helyzete, akiknél a rendszeres napi utazási idő negyed és fél óra között mozog, tehát munkahelyük és lakóhelyük – a közlekedési idő szempontjából – közel van.

Mint már említettük 1990 és 2008 között a nem közlekedők, többnyire otthon dolgozók aránya némileg emelkedett, a legfeljebb fél órát közlekedők hányada pedig lényegében ugyanaz maradt. 30,3-ról 26,8 százalékra csökkent azoknak a hányada, akiknek szabadidejéből napi fél óránál ugyan többet, de legfeljebb egy órát vett el a munkába járással kapcsolatos közlekedés. 2008-ra 60 százalékra csökkent azoknak az aránya, akik másfél óránál hosszabb időt voltak kénytelen eltölteni az oda- és visszautazással. Közülük több mint 200 ezren napi két óránál is többet utaztak.

A helyben lakó és dolgozó, valamint a naponta ingázó foglalkoztatottak adatait összehasonlítva megállapítható, hogy a naponta ingázók körében (érthető módon) jóval nagyobb a hosszabb ideig közlekedők aránya. Míg 2008-ban az előbbi csoportba tartozóknak országos átlagban mindössze 8,6 százaléka töltött a kritikusnak tekintett napi másfél óránál többet közlekedéssel, addig a naponta ingázók körében ez a mutató már 24,8 százalék volt. Természetesen minél nagyobb települést vizsgálunk, annál nagyobb a település határain belül közlekedők körében a hosszabb ideig közlekedők aránya. Például a 2001. évi népszámlálás adatai szerint a Budapesten lakók és dolgozók 14,8 százaléka töltött több mint másfél órát közlekedéssel.

Összességében a foglalkoztatottak kissé kevesebb, mint háromötödének napi munkába járással kapcsolatos közlekedése 16–60 percet vett igénybe 2008-ban. Figyelembe véve az otthondolgozókat, valamint azokat a közlekedési idő szempontjából ideális helyzetben levőket, akiknek erre negyedóra vagy ennél rövidebb idő is elegendő, megállapítható, hogy a foglalkoztatottak háromnegyedének nem kell fél óránál többet szánnia a lakása és a munkahelye közötti út megtételére. Tehát ez a napi legfeljebb egy órányi időráfordítás az általánosan jellemző és elfogadott. Az egy óránál hosszabb, de legfeljebb napi másfél órás közlekedés már nagyobb igénybevé-



telt jelent, de még kielégítő. A másfél óránál is hosszabb utazás azonban már mindenképpen fárasztó és megterhelő; az pedig kimondottan hátrányosnak tekinthető, ha valakinek két óránál is többet kell utaznia naponta – vagyis az általában szokásos munkaidő egynegyedénél is többlet kénytelen megnövelni a munkavégzéshez ténylegesen szükséges időmennyiséget. Aki nap mint nap ilyen hosszú időt kénytelen utazással tölteni, annak a szükségesnél, a megszokottnál kevesebb ideje jut pihenésre, kikapcsolódásra, családi és társas kapcsolatokra stb., következésképpen napi időbeosztását és ezen keresztül az egész életmódját befolyásolja az a körülmény, hogy az átlaghoz képest több időt kell fordítania a közlekedésre. A változó munkahelyen dolgozók esetében a munkavégzés helyére való eljutás és a hazautazás onnan elsősorban előre nem tervezhetőségük miatt befolyásolják az életvitelt.

2. táblázat

A foglalkoztatottak a munkába járásra fordított időtartam és a napi ingázás szerint

Közlekedési idő	1990-ben			2001-ben			2008-ban		
	az összes	a helyben lakó és dolgozó	a naponta ingázó	az összes	a helyben lakó és dolgozó	a naponta ingázó	az összes	a helyben lakó és dolgozó	a naponta ingázó
	foglalkoztatott								
	száma (fő)								
Nem közlekedik	195 070	195 070	–	229 927	229 927	–	206 712	206 712	–
Legfeljebb 15 percet	585 025	565 070	19 955	457 420	434 847	22 573	575 662	550 929	24 733
16–30 percet	1 335 735	1 171 860	163 875	1 034 445	870 323	164 122	1 100 093	916 884	183 209
31–60 percet	1 372 040	967 100	404 940	1 030 645	648 956	381 689	998 337	591 349	406 988
61–90 percet	311 415	189 080	122 335	271 942	142 454	129 488	338 322	153 410	184 912
91–120 percet	447 580	203 370	244 210	347 027	145 030	201 997	282 698	131 807	150 891
121–X percet	236 355	67 835	168 520	209 791	61 555	148 236	212 358	94 109	118 249
Nagyon változó vagy ismeretlen	38 720	23 210	15 510	109 072	55 172	53 900	16 159	–	16 159
<i>Összesen</i>	<i>4 521 940</i>	<i>3 382 595</i>	<i>1 139 345</i>	<i>3 690 269</i>	<i>2 588 264</i>	<i>1 102 005</i>	<i>3 730 341</i>	<i>2 645 200</i>	<i>1 085 141</i>
	aránya (százalék)								
Nem közlekedik	4,3	5,8	–	6,2	8,9	–	5,5	7,8	–
Legfeljebb 15 percet	12,9	16,7	1,8	12,4	16,8	2,0	15,4	20,8	2,3
16–30 percet	29,5	34,6	14,4	28,0	33,6	14,9	29,5	34,7	16,9
31–60 percet	30,3	28,6	35,5	27,9	25,1	34,6	26,8	22,4	37,5
61–90 percet	6,9	5,6	10,7	7,4	5,5	11,8	9,1	5,8	17,0
91–120 percet	9,9	6,0	21,4	9,4	5,6	18,3	7,6	5,0	13,9
121–X percet	5,2	2,0	14,8	5,7	2,4	13,5	5,7	3,6	10,9
Nagyon változó vagy ismeretlen	0,9	0,7	1,4	3,0	2,1	4,9	0,4	–	1,5
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Míg a helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak közlekedési idejét a lakóhelyük közigazgatási határain belüli közlekedési viszonyok határozzák meg, addig a naponta ingázóknak mind a lakóhelyük, mind a munkahelyük településén közlekedniük kell, és emellett természetesen még a két település közötti távolságot is meg kell tenniük. A nagyvárosokból kifelé ingázók, illetve a közeli településekről oda beutazók esetében néha az is előfordul, hogy a két település közötti utat rövidebb idő alatt teszi meg a vonat vagy a távolsági autóbusz, mint amennyit azután a városon belüli (a lakás vagy a munkahely és a vasútállomás, autóbusz-pályaudvar közötti) közlekedés igényel. Nyilvánvalóan a budapesti közlekedés is szerepet játszik abban, hogy a főváros agglomerációs övezetéből bejárók felének idejéből 2001-ben napi másfél (hús százaléknak napi két) óránál is többet vesz el a bejárás a munkahelyre. Bár – mint ahogy az előzőkben leírtuk – a kiinduló és a céltelepülésen belüli közlekedés kisebb-nagyobb mértékben növeli az ingázók munkába járáshoz szükséges idejét, a fő arányokat azonban elsősorban a lakóhely és a munkahely települése közötti távolság határozza meg.

Az adatok értékelésénél figyelembe kell venni a közlekedés körülményeit is. Sokak szerint a helyi közlekedést az különbözteti meg a távolsági közlekedéstől, hogy – nagy általánosságban – rendszeresebben, rövidebb időközönként lehet igénybe venni a közlekedési eszközöket, azaz kisebb a várakozási idő. A távolsági közlekedésnél (például vonat) ugyanakkor a menetrendhez kell igazodni, és az utasok egész napi-rendjét ehhez kell igazítani. Szélsőséges példával élve, a hatos villamossal közlekedők Budapesten másfajta közlekedési stratégiát alkalmaznak, mint a Budapest és Székesfehérvár között vonattal ingázók. (Természetesen az autóval közlekedőkre ez az okfejtés nem érvényes.) Összefoglalva elmondható, hogy – általában – az adott településen belül közlekedők nagyobb rugalmassággal, élethelyzetükhöz jobban igazodva tudnak közlekedni, mint azok, akik települések között ingáznak.

### 3. A közlekedés módja

Fontos információt nyújtanak a közlekedés módjára vonatkozó adatok is. A 3. táblázat az 1990 óta jelentősen megváltozott közlekedési szokásokat mutatja be.

Az elmúlt tizennyolc évben jelentősen megnőtt azoknak az aránya, akik járművel járnak munkába. Ez nyilvánvalóan összefügg azzal, hogy az ingázók száma – akik kizárólag járművel közlekednek – szintén számottevően emelkedett. 1990 és 2001 között csökkent, ezt követően gyarapodott az egyféle járművel közlekedők aránya is, ami főképp a gépkocsi-használat széleskörű elterjedésével magyarázható: aki autóval közlekedik a lakóhelye és munkahelye között, ritkán vesz igénybe más közlekedési

eszközt. (Sajnos „a parkolj és menj tovább” közlekedési módszer még nem terjedt el jelentős mértékben.) (Lásd a 3. táblázatot.)

3. táblázat

## A foglalkoztatottak közlekedési módjuk szerint

Közlekedési mód	1990	2001	2008
<i>Foglalkoztatottak összesen (fő) (100,0 százalék)</i>	<i>4 521 940</i>	<i>3 690 269</i>	<i>3 730 341</i>
Nem közlekedik	4,3	6,2	5,5
Csak gyalog közlekedik	17,2	13,1	9,9
Járművel közlekedik	78,4	80,7	84,5
<i>Járművel közlekedik (fő) (100,0 százalék)</i>	<i>3 547 155</i>	<i>2 978 669</i>	<i>3 153 186</i>
Egyféle járművel	91,7	79,9	85,9
Kétféle járművel	7,7	12,6	12,7
Háromféle járművel	0,6	4,0	1,4
<i>Egyféle járművel közlekedik (fő) (100,0 százalék)</i>	<i>3 252 950</i>	<i>2 381 213</i>	<i>2 708 290</i>
Helyi tömegközlekedési járművel	37,1	20,6	24,2
Távolsági autóbusszal	22,3	16,1	10,9*
Autóval	13,8	36,6	37,0
Vonattal	4,2	3,3	2,4
Kerékpárral, motorkerékpárral	21,4	20,3	17,4
Egyéb járművel	1,2	3,1	8,1*

\* Az 1990. évi adatoknál a munkáltató által biztosított eszköz a távolsági autóbussz, 2008-ban az egyéb jármű sorban szerepel. 2001-ben nem kérdeztek rá erre a közlekedési eszközre.

A gépkocsival közlekedők aránya az egyféle járművet használók között az 1990. évi 13,8 százalékról 2008-ra 37,0 százalékra nőtt. Ebben a körben mind a távolsági autóbusszt, mind a vonatot használók aránya is csökkent. Bár, ha 2008-ban a munkáltató által biztosított eszközt (melynek nagy része autóbussz) a távolsági autóbussz közé lehetett volna számítani, az utóbbit igénybe vevők aránya kevésbé csökkent volna. 1990-hez képest a helyi tömegközlekedést használó foglalkoztatottak arányának mérséklődése mögött elsősorban az autóval közlekedők arányának növekedése áll. De az ingázók számának emelkedése is befolyásolja az erre vonatkozó adatokat, mivel ők kevésbé vesznek igénybe helyi tömegközlekedési eszközöket.

A 2008. évi adatok szerint a helyben lakók és dolgozók között érthető módon viszonylag magas a gyalog közlekedők aránya (15,0%), a naponta ingázók viszont szinte kivétel nélkül járművel közlekednek. (Lásd a 4. táblázatot.) A járművet használók körében a naponta ingázók nagyobb arányban vesznek igénybe több közlekedési eszközt, mint a nem ingázók; és a két csoport lényeges eltérést mutat a

lakás és a munkahely közötti út megtételéhez használt közlekedési eszköz tekintetében is.

4. táblázat

*A foglalkoztatottak száma a közlekedési mód és a munkába járás típusa szerint, 2008\**

Közlekedési mód	Az összes	A helyben lakó és dolgozó	A naponta ingázó	Az összes	A helyben lakó és dolgozó	A naponta ingázó
	foglalkoztatott száma (fő)			foglalkoztatott megoszlása (százalék)		
Csak gyalog közlekedik	370 440	364 840	5 600	10,5	15,0	0,5
Járművel közlekedik	3 153 186	2 073 646	1 079 540	89,5	85,0	99,5
Egyféle járművel közlekedik	2 708 290	1 831 708	876 582	85,9	88,3	81,2
Helyi tömegközlekedési járművel	655 359	627 947	27 412	24,2	34,3	3,1
Távolsági autóbusszal	295 298	26 977	268 321	10,9	1,5	30,6
Autóval	1 001 277	640 619	360 658	37,0	35,0	41,1
Vonattal	65 266	15 993	49 273	2,4	0,9	5,6
Kerékpárral, motorkerékpárral	471 057	452 151	18 906	17,4	24,7	2,2
Munkáltató által biztosított eszközzel	220 033	68 021	152 012	8,1	3,7	17,3
Két vagy többféle járművel közlekedik	444 896	241 937	202 959	14,1	11,7	18,8
<i>Összesen</i>	<i>3 523 626</i>	<i>2 438 486</i>	<i>1 085 140</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

\* A nem közlekedők nélkül.

2008-ban az egyféle járművel közlekedő nem ingázók 34,3 százaléka valamilyen helyi tömegközlekedési eszközzel, 35,0 százaléka személygépkocsival, 24,7 százaléka pedig kerékpárral vagy motorkerékpárral járt munkába. Az egyféle járművel utazó ingázók leggyakrabban (41,1%) autóval utaztak, többen, mint távolsági autóbusszal (30,6%). Vonattal közlekedett 5,6 százalékuk, és kevesebb, mint 3,1 százalékuk helyi tömegközlekedési eszközzel jutott el a munkahelyére. (Helyi tömegközlekedési eszközzel a település határain túl is lehet utazni, Budapesten például számos olyan autóbusszjárat közlekedik, amelyeknek az egyik végállomása főváros környéki településen van.)

Az egynél többfajta járművet használók legnagyobb része többféle helyi tömegközlekedési eszközzel utazik, de jelentős azoknak az aránya is, akik a távolsági autóbussz vagy vonat után valamilyen helyi tömegközlekedési eszközzel folytatják útjukat. A kétfajta járművel közlekedők kevesebb, mint egytizede jár autó mellett valamilyen tömegközlekedési eszközzel. (Jó példa erre, mikor a családi autóval együtt indulnak el a családtagok, a járművet vezető személy azonban nem fuvarozza el őket egészen a munkahelyükig, így a közös utazás csak addig tart, ameddig közös az út-

irány. Előfordul az is, hogy ugyan munkába jövet együtt utazik gépkocsival a család, visszafelé már csak az egyik családtag használja az autót.) Nem jellemző, de a nagyvárosokban azért előfordul, hogy a település távoli, külső részéből vagy más településekről bejárók az autót valamilyen biztonságos parkolóhelyen hagyják, és a város belső részében már tömegközlekedési eszközzel közlekednek.

A foglalkoztatottak közlekedési módjának különbözősége az egyes járműfajták igénybevételében is megnyilvánul. Az ilyen jellegű adatok azt mutatják, hogy a járművel utazók közül egy adott közlekedési eszközt összesen mennyien vesznek igénybe (vagyis például az, aki vonattal és helyi autóbusszal jut el a munkahelyére, szerepel mind a vonattal, mind a helyi autóbusszal utazók között is).

A helyben lakók és dolgozók 2008-ban jóval nagyobb arányban vették igénybe a helyi tömegközlekedési eszközöket (34,3%), mint a naponta ingázók (3,1%). Az ingázók jellemző közlekedési eszköze viszont a távolsági autóbusz és a vonat volt. Így míg 30,6 százalékuk használt távolsági autóbust, a helyben lakók és dolgozók csoportjának csak 1,5 százaléka. A vonattal közlekedők tekintetében is hasonló nagyságrendű eltéréseket tapasztalunk (5,6, illetve 0,9 százalék). A két csoport autóhasználatára már kiegyenlítettebb arányokat mutat: a helyben lakók és dolgozók 35, a naponta ingázók 41,1 százaléka utazott ezzel a közlekedési eszközzel.

A járművek használatát legnagyobb mértékben nem kényelmi szempontok indokolják, hanem az, hogy segítségükkel az emberek azokra az otthonuktól távol eső munkahelyekre is elviselhető időráfordítással elérhetnek, ahova gyalogosan csak aránytalanul hosszú idő alatt vagy napi rendszerességgel egyáltalán nem juthatnának el. Kerékpárral, motorkerékpárral, gépkocsival való közlekedés esetén (az utóbbinál átlagos forgalmi viszonyokat feltételezve) már a rövid utazási idő is viszonylag nagy távolság megtételét és nem elhanyagolható időmegtakarítást jelent. Azoknak viszont, akik tömegközlekedési eszközöket vesznek igénybe, el kell jutniuk a lakásuktól azok megállóhelyére és általában várakozniuk is kell ott. Maguk a járművek sem haladnak folyamatosan, hiszen menetrend szerinti megállóik vannak. Számottevő időnyereség így elsősorban aránylag nagyobb távolság megtétele esetén jelentkezik, rövidebb utazási távolság mellett inkább csak akkor, ha zavartalan a forgalom. A foglalkoztatottak járműfajtánkénti időadatai azt mutatják, hogy a tömegközlekedési eszközökkel utazók nem túl nagy hányadának sikerül félórás időhatáron belül „letudnia” a napi munkába járást.

A közlekedési idő nagymértékben függ attól is, hogy valakinek hányféle közlekedési eszközt kell igénybe vennie. Aki csak egyféle járművel utazik (tehát kizárólag villamossal, autóbusszal stb. jut el a munkahelyére), a közlekedési idő szempontjából sokkal előnyösebb helyzetben van, mint az, 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 céljához. Akinek ugyanis a helyi autóbuszjáratok valamelyikéről egy másik járatra vagy a vasúti csomóponton egy

másik vonatra kell átszállnia, az egyféle, de nem egyetlen járművel közlekedik. Aki pedig valamilyen helyi tömegközlekedési eszköz után vonattal, távolsági autóbusszal közlekedik, vagy különböző helyi tömegközlekedési eszközöket vesz igénybe – például autóbusról metróra, villamosra száll –, az egynél többféle közlekedési eszközzel utazik.

Az ingázásról szóló adatokból is jól látható, hogy a településük közigazgatási határát átlépő személyek – függetlenül a közlekedés módjától – az átlagot tekintve huzamosabb ideig utaznak, mint a helyben lakók és dolgozók.

5. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása a közlekedési mód és a napi ingázás szerint, 2008\**  
(százalék)

Közlekedési mód	Helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott, aki				Naponta ingázó foglalkoztatott, aki			
	legfeljebb 30	31–60	61–90	91–X	legfeljebb 30	30–60	61–90	91–X
	percet közlekedik							
	az összes helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott százalékában				az összes naponta ingázó százalékában			
Járművel közlekedik	54,8	27,0	7,3	10,9	19,0	37,5	17,1	24,8
Csak helyi tömegközlekedési eszközzel	26,9	40,4	15,2	17,5	13,4	32,7	24,0	30,0
Csak távolsági autóbusszal	26,5	35,4	13,8	24,4	12,4	41,2	24,6	21,7
Csak személygépkocsival	61,0	25,0	4,7	9,3	28,5	41,6	13,3	13,8
Csak vonattal	18,4	21,1	7,8	52,7	6,5	33,6	15,9	44,0
Csak kerékpárral, motorkerékpárral	88,7	10,6	0,3	0,4	58,7	36,2	3,0	1,4
Csak a munkáltató által szervezett közlekedési eszközzel	42,7	31,4	8,5	17,3	15,4	39,0	15,1	27,3
Helyi tömegközlekedési eszközzel és távolsági autóbusszal	9,8	24,0	29,5	36,6	1,8	14,4	19,2	64,6
Helyi tömegközlekedési eszközzel és autóval	38,5	34,4	12,3	14,8	14,1	20,4	38,8	26,7
Helyi tömegközlekedési eszközzel és vonattal	7,3	11,4	13,4	67,9	0,5	7,2	13,3	79,1
Egyféle járművel közlekedik	54,6	27,1	7,5	10,8	20,3	40,2	17,3	20,5
Kétféle járművel közlekedik	57,4	24,5	6,6	11,5	12,8	25,1	16,4	45,4
Három- vagy többféle járművel közlekedik	49,2	39,3	2,2	9,3	21,3	35,7	13,2	28,5

\* A csak gyalog közlekedők, a nem közlekedők és a nagyon változó időtartamban közlekedők nélkül.

## **4. A naponta ingázók demográfiai-foglalkozási jellemzői, és közlekedésük**

A naponta ingázók legfontosabb demográfiai-foglalkozási jellemzőinek vizsgálata azt mutatja, hogy sajátos összetételű, a helyben lakók és dolgozókétól eltérő társadalmi csoportról van szó.

### **4.1. Nemek szerint**

A naponta ingázók között a nők aránya jobban emelkedett, mint a nem ingázók körében. 1960-ban ugyanis a helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak 38,1, míg a naponta ingázók 18,6 százaléka tartozott a gyengébbik nemhez. 2008-ban viszont a nem ingázók 48 és az ingázók 40 százaléka volt nő, mert egyre inkább jellemzővé vált részvételük a napi ingázásban.

### **4.2. Korcsoportok szerint**

Az ingázók korösszetételére mindig jellemző volt a 30 éven aluli fiatalok magas száma és aránya, mivel általában könnyebben képesek vállalni az ingázással járó kényelmetlenségeket, mint az idősebb korosztályokhoz tartozók. Különösen érvényes ez a családot még nem alapított fiatalokra, akik bizonyos szempontból függetlenebb életformát tudnak kialakítani. Az általános iskolát elvégzők többsége tovább tanul, így a kisebb, nem centrum-szerepű településeken lakó fiatalok egy része már iskolás korában ingázik, mivel a közép-, illetve felsőfokú iskolák általában a vonzási központként funkcionáló településeken találhatóak. Később, tanulmányaik befejezése után e fiatalok rendszerint azokban a városokban kívánnak elhelyezkedni, ahol korábban tanultak. Ez utóbbi említett munkahely-választásban a szóban forgó települések – rendszerint városok – magasabb fokú infrastrukturális fejlettsége és a nagyobb választási szabadságot biztosító, mobilabb városi életkörülmény játszik szerepet.

A foglalkoztatottak korösszetétele az 1970-es évektől – az egész népességre jellemző demográfiai folyamatokkal párhuzamosan – jelentősen változott, azaz csökkent a fiatalabb és nőtt a középgenerációba tartozók aránya. Ez a tendencia az ingázók korösszetételét is befolyásolta: egyrészt az ingázók között is alacsonyabb lett a fiatalok aránya, másrészt fokozatosan csökkent a korösszetételbeli különbség a helyben lakó és dolgozó, illetve az ingázó foglalkoztatottak között. Míg 1990-ben a helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak között 25,0 és az ingázók körében 33,8 százalék volt a fiatalok aránya, 2008-ra ezek a mutatók 19,0, illetve 22,9 százalékra változtak; a különbség tehát jelentősen, 9 százalékponttól 4 százalékpontra csökkent.

6. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása korcsoport és a napi ingázás szerint  
(százalék)*

Megnevezés	Összesen	15–29	30–39	40–49	50–59	60–X*
		éves				
		1990-ben				
Helyben lakó és dolgozó	100,0	25,0	32,0	28,1	14,2	0,7
Naponta ingázó	100,0	33,8	29,7	23,4	12,9	0,2
<i>Összesen</i>	100,0	27,2	31,4	26,9	13,9	0,6
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	25,3	31,4	23,9	22,0	23,5	10,1
		2001-ben				
Helyben lakó és dolgozó	100,0	24,8	24,5	30,5	18,3	2,0
Naponta ingázó	100,0	31,4	26,5	27,8	13,5	0,7
<i>Összesen</i>	100,0	26,8	25,1	29,7	16,9	1,6
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	29,9	35,0	31,6	28,0	23,9	13,8
		2008-ban				
Helyben lakó és dolgozó	100,0	19,0	29,9	24,9	24,1	2,1
Naponta ingázó	100,0	22,9	31,9	24,4	19,9	0,8
<i>Összesen</i>	100,0	20,1	30,5	24,8	22,9	1,8
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	29,1	33,1	30,5	28,7	25,3	13,6

\* A 2008. évi adatok a 60–64 éves korcsoportra vonatkoznak.

2008-ban ugyanúgy, mint 1990-ben, a legfiatalabb és a legidősebb korosztály időráfordítás szerinti megoszlása tér el leginkább a foglalkoztatottak egészét jellemző arányoktól. A 30 évesnél fiatalabbak körében akár a helyben lakókat és dolgozókat, akár az ingázókat tekintve viszonylag magas azoknak az aránya, akik több mint egy vagy másfél órát fordítanak közlekedésre. Ezzel párhuzamosan az ingázást vállaló idősebb korosztályok (például az 50–59 évesek) esetében is nagy a másfél óránál több időt közlekedésre fordítók aránya. Ez azt jelzi, hogy a nyugdíj előtt álló korcsoportokba tartozók – amennyiben vállalják az ingázást – hajlandók hosszabb ideig is utazni annak érdekében, hogy dolgozhassanak.

#### 4.3. Iskolai végzettség szerint

Az ingázók és a nem ingázók tekintetében egyaránt igaz, hogy az iskolázottsági szint folyamatosan emelkedett. 1990-ben a foglalkoztatottak jelentős része (38,6 szá-



zaléka) még nem rendelkezett általános iskolai szintet meghaladó végzettséggel, 2008-ban viszont már 87,7 százalékuknak ennél magasabb végzettsége volt. Az ingázók iskolázottsági szintje 1990-ben és 2008-ban egyaránt alacsonyabb volt a helyben lakók és dolgozókénál, de ebben az összefüggésben is igaz, hogy 1990 és 2008 között a magasabb iskolai végzettségük körében látványosan emelkedett az ingázók aránya. Például 1990-ben a diplomások 14,6 százaléka, 2008-ban már 20,7 százaléka ingázott. A magasabb iskolai végzettségük közötti ingázási arány emelkedése is jelzi, hogy a munkához jutás érdekében már ebben a körben is nagy arányban vállalják az ingázással járó nehézségeket.

7. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása a legmagasabb befejezett iskolai végzettség és a napi ingázás szerint (százalék)*

Megnevezés	Összesen	A foglalkoztatott iskolai végzettsége				
		általános iskola 8. évfolyamánál alacsonyabb	általános iskola 8. évfolyama *	középiskola érettségi nélkül, szakmai oklevéllel	középiskola érettségivel	egyetem, főiskola stb.
1990-ben						
Helyben lakó és dolgozó	100,0	4,7	32,4	22,4	26,5	14,0
Naponta ingázó	100,0	6,7	36,3	30,3	19,7	7,1
<i>Összesen</i>	100,0	5,2	33,4	24,4	24,8	12,3
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	25,3	32,4	27,5	31,5	20,1	14,6
2001-ben						
Helyben lakó és dolgozó	100,0	0,9	18,8	25,9	34	20,4
Naponta ingázó	100,0	0,7	21,3	35,7	28,9	13,4
<i>Összesen</i>	100,0	0,8	19,6	28,8	32,5	18,3
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	29,9	24,4	32,5	36,9	26,6	21,9
2008-ban						
Helyben lakó és dolgozó	100,0	–	11,1	29,3	34,5	25,1
Naponta ingázó	100,0	–	15,2	37,2	31,6	16,0
<i>Összesen</i>	100,0	–	12,3	31,6	33,7	22,4
Ingázók a foglalkoztatottak százalékában	29,1	–	36,1	34,2	27,4	20,7

\* 2008-ban az általános iskola 8. évfolyamánál alacsonyabb végzettségűekkel együtt.

Az 1990-es évtized elején a munkába járás céljából közlekedésre fordított idő tekintetében azok a naponta ingázó munkavállalók voltak valamivel előnyösebb helyzetben, akik valamilyen felsőfokú iskolai végzettséggel – egyetemi diplomával, főiskolai oklevéllel – rendelkeztek. Az átlagosnál magasabb volt ugyanis közöttük az egészen kis időráfordítással utazók aránya. Ez az alacsonyabb végzettségűekhez képest kedvezőbb helyzet főként abból adódott, hogy a diplomások közlekedési szokásai jelentősen eltértek az átlagostól (például jóval gyakoribb volt körükben a személygépkocsi használata, mint az alacsonyabb iskolázottaknál). Bár ez az állapot 2008-ra is megmaradt, közben az alacsonyabb iskolai végzettségűek autóhasználata is növekedett, következésképpen ebben a körben is csökkent az utazási idő. (Míg például 1990-ben a csak egyféle járművet igénybe vevő, legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkező ingázóknak mindössze 5 százaléka használt autót a munkába járáshoz, 2008-ban már 19 százalékuk vette igénybe ezt a közlekedési eszközt.) Közben a diplomások körében is – az alacsonyabb iskolai végzettségűeknél valamivel nagyobb mértékben, de – növekedett ez a mutató.

#### 4.4. Foglalkozás szerint

A foglalkoztatottak között folyamatosan növekszik a szellemi foglalkozásúak hányada. 1990-ben a foglalkoztatottak egyharmada, 2008-ban már 42,5 százaléka folytatott szellemi tevékenységet. Különösen az 1990-es évtizedben volt jelentős ez az emelkedés. Az ingázók körében 1990-ben 23,2, 2008-ban 35,3 százalék volt a szellemi foglalkozásúak aránya. Míg 1990-ben körülbelül 13 százalékpont volt az eltérés a szellemi foglalkozású ingázók és nem ingázók között, addig 2008-ra ez a mutató 10 százalékpontra változott. (Ezek az adatok harmonizálnak az iskolai végzettséggel kapcsolatos adatokkal, hiszen ott is kimutatható volt a magasabb iskolai végzettségűek egyre nagyobb mértékű ingázása.)

A szellemi foglalkozásúak növekvő ingázási hajlandósága összefügg a megváltozott munkaerő-piaci körülményekkel, melyek következtében a munkavállalók egyre inkább hajlandók kedvezőtlenebb feltételeket is elfogadni. Így például azt, hogy lakóhelyüktől eltérő településen helyezkedjenek el, és idejük korábbiánál nagyobb részét áldozzák oda- és visszautazásra. A magasabban képzett, szellemi munkaköröket kereső munkavállalók egyfelől akár kompromisszumok vagy nehézségek vállalása árán is igyekeznek hasznosítani értékes tudásukat, tapasztalatukat, szakmai hozzáértésüket, másfelől gyakran szakmai ismertségük, kapcsolataik segítenek abban, hogy távolabbi településen találják meg a számukra megfelelő munkahelyet. Bár a szellemi foglalkozásúakra hagyományosan a „kijárás” a jellemző (vagyis városi lakóhelyükről ingáznak ki kisebb településekre), az utóbbi időben a „bejárás” is növekszik. A nagyvárosok lakói közül ugyanis egy jelentős réteg, köztük számos szellemi foglalkozású kiköltözik a városból, sokan feladják korábbi lakásukat, és a városkörnyék községeinek valame-

lyikében telepednek le. Többségük munkahelye azonban továbbra is a korábbi lakhelyükön van, következésképpen a lakóhely-változtatással ingázóvá válnak.

8. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása az összevont foglalkozási főcsoport és a napi ingázás szerint (százalék)*

Összevont foglalkozási főcsoport	Az összes	A helyben lakó és dolgozó	A naponta ingázó	Az összes	A helyben lakó és dolgozó	A naponta ingázó	Az összes	A helyben lakó és dolgozó	A naponta ingázó
	foglalkoztatott megoszlása								
	1990-ben			2001-ben			2008-ban		
Vezető, értelmiségi foglalkozású	16,2	18,0	10,8	20,5	22,3	16,1	21,2	23,4	15,8
Egyéb szellemi foglalkozású	17,0	18,5	12,4	20,3	21,4	17,8	21,3	22,1	19,5
Szolgáltatási foglalkozású	8,6	9,1	7,2	15,8	17,7	11,2	16,2	17,6	12,7
Mezőgazdasági foglalkozású	4,0	4,3	3,3	3,1	3,8	1,6	2,4	2,7	1,8
Ipari, építőipari foglalkozású	40,2	36,4	51,3	31,5	25,7	45,0	31,0	26,3	42,3
Egyéb foglalkozású	14,0	13,7	15,0	8,8	9,0	8,4	7,9	8,0	7,9
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Az ingázás mértékének különbözőségéből adódóan az ingázók és a nem ingázók foglalkozási struktúrája jelentősen eltér egymástól. A szellemi munkakörökben dolgozók aránya – annak ellenére, hogy e mutató nagysága folyamatosan nő a szellemi munkakörökben dolgozó ingázók esetén – 1990-hez hasonlóan 2008-ban is a helyben lakók és dolgozók között volt magasabb. A közlekedési idő azonban nem kis mértékben a foglalkozástól, a végzett tevékenység jellegétől függ. Az ingázás körében 1990-ben és 2008-ban egyaránt a legkevesebb időt a mezőgazdasági foglalkozásúak fordították közlekedésre (2008-ban például az ingázók között is kiugróan magas volt a mezőgazdasági foglalkozásúak körében a rövid ideig (legfeljebb 30 percet) közlekedők hányada (34%)).

Már az iskolai végzettségi adatoknál is láttuk, hogy a magasabb képzettségű ingázók körében 1990 és 2008 között nőtt a másfél óránál hosszabb ideig közlekedők aránya, ami a foglalkozás oldaláról még inkább bizonyítható. Hiszen a vezető, értelmiségi és az egyéb szellemi foglalkozásúaknál emelkedett, míg a többi összevont foglalkozási főcsoportban egyértelműen csökkent az egy óránál többet utazó ingázók aránya.

9. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása az összevont foglalkozási főcsoport,  
a közlekedési idő és a napi ingázás szerint \*  
(százalék)*

Összevont foglalkoztatási főcsoport	Helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott, aki				Naponta ingázó foglalkoztatott, aki			
	legfél- jebb 30	31–60	61–90	91–X	legfél- jebb 30	30–60	61–90	91–X
	percet közlekedik							
	az összes helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott százalékában				az összes naponta ingázó százalékában			
	1990-ben							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	53,7	28,4	7,5	8,1	21,6	37,2	11,2	29,3
Egyéb szellemi foglalkozású	50,0	31,7	7,6	9,2	16,6	35,7	12,0	34,9
Szolgáltatási foglalkozású	55,9	24,3	4,4	6,2	17,5	37,2	10,3	33,4
Mezőgazdasági foglalkozású	45,5	21,6	1,6	3,0	26,1	43,2	7,7	18,7
Ipari, építőipari foglalkozású	49,3	29,3	4,8	8,5	14,7	34,8	10,6	38,4
Egyéb foglalkozású	54,4	27,8	4,4	8,0	13,9	34,3	10,7	40,4
<i>Összesen</i>	51,3	28,6	5,6	8,0	16,1	35,5	10,7	36,2
	2001-ben							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	50,6	25,3	7,0	8,7	18,4	33,6	12,4	31,0
Egyéb szellemi foglalkozású	46,8	28,3	7,5	10,4	14,5	32,9	12,6	36,2
Szolgáltatási foglalkozású	52,9	20,6	4,2	6,9	19,3	36,3	11,2	30,8
Mezőgazdasági foglalkozású	35,8	17,4	1,8	3,9	30,8	42,1	7,9	15,5
Ipari, építőipari foglalkozású	52,1	26,3	4,3	7,0	16,7	35,0	11,5	30,8
Egyéb foglalkozású	54,9	25,3	4,4	6,9	14,9	34,6	11,3	33,5
<i>Összesen</i>	50,4	25,1	5,5	8,0	16,9	34,6	11,8	31,8
	2008-ben							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	52,8	22,1	7,4	10,1	20,6	34,1	18,9	25,6
Egyéb szellemi foglalkozású	50,5	24,6	7,6	9,8	16,7	35,1	17,2	30,0
Szolgáltatási foglalkozású	60,9	18,9	4,6	7,1	19,6	39,9	17,8	22,1
Mezőgazdasági foglalkozású	50,1	14,4	1,7	2,3	34,3	40,1	11,0	13,2
Ipari, építőipari foglalkozású	56,7	23,7	4,8	8,0	18,5	39,2	16,8	23,2
Egyéb foglalkozású	63,0	22,9	3,5	7,7	22,0	36,8	14,3	25,9
<i>Összesen</i>	55,5	22,4	5,8	8,5	19,2	37,5	17,0	24,8

\* A nem közlekedők és a nagyon változó időtartamban közlekedők nélkül.

10. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása az összevont foglalkozási főcsoport és a napi ingázás szerint  
(százalék)*

Összevont foglalkozási főcsoport	A helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott, aki				A naponta ingázó foglalkoztatott, aki			
	egyféle járművel			két- vagy többféle járművel	egyféle járművel			két- vagy többféle járművel
	összesen	ebből:			összesen	ebből:		
		távolsági autóbusszal	autóval	távolsági autóbusszal		autóval		
	közlekedik az összes járművel közlekedő százalékában							
	1990-ben							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	91,4	2,2	26,5	8,6	84,1	38,0	27,2	15,9
Egyéb szellemi foglalkozású	93,7	3,2	10,9	6,3	83,1	50,0	10,4	16,9
Szolgáltatási foglalkozású	95,5	1,9	16,1	4,5	84,9	39,7	16,9	15,1
Mezőgazdasági foglalkozású	95,9	15,9	8,5	4,1	94,0	52,0	11,9	6,0
Ipari, építőipari foglalkozású	94,9	6,9	11,0	5,1	87,8	57,9	8,2	12,2
Egyéb foglalkozású	95,3	7,1	5,5	4,7	86,1	56,6	4,6	13,9
<i>Összesen</i>	94,1	5,2	13,5	5,9	86,5	53,0	10,8	13,5
	2001-ben*							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	77,0	0,6	45,3	8,9	78,9	20,3	49,6	17,4
Egyéb szellemi foglalkozású	73,3	1,2	22,9	7,0	74,1	35,0	25,8	22,6
Szolgáltatási foglalkozású	80,5	1,3	29,7	2,9	78,7	31,1	31,7	18,7
Mezőgazdasági foglalkozású	89,6	1,7	33,3	6,5	88,4	21,6	38,2	7,4
Ipari, építőipari foglalkozású	86,5	2,3	22,5	9,2	82,8	35,5	28,1	12,5
Egyéb foglalkozású	81,6	2,5	10,7	8,9	76,2	38,0	18,0	18,6
<i>Összesen</i>	80,1	1,5	28,3	7,5	79,7	32,5	30,8	16,2
	2008-ban**							
Vezető, értelmiségi foglalkozású	70,8	0,4	37,1	8,1	82,0	14,6	56,0	16,2
Egyéb szellemi foglalkozású	69,7	1,2	20,7	8,7	73,0	28,0	29,3	25,8
Szolgáltatási foglalkozású	63,4	1,1	18,5	8,4	80,3	28,4	36,0	18,5
Mezőgazdasági foglalkozású	51,4	0,2	18,8	8,4	83,8	15,4	36,3	14,1
Ipari, építőipari foglalkozású	72,7	1,4	24,4	11,4	80,9	24,7	26,1	16,3
Egyéb foglalkozású	71,0	1,0	9,9	7,8	79,2	33,1	18,7	19,7
<i>Összesen</i>	69,2	1,0	24,2	9,1	79,4	24,7	32,3	18,6

\* Nem tartalmazza az ismeretlen vagy a nagyon változó módon közlekedők arányát.

\*\* A nem közlekedők, a csak gyalog és a nagyon változó módon közlekedők nélkül.

A járműhasználat is erősen függ a tevékenység jellegétől, különösen az autóhasználatban vannak lényeges eltérések. Mint korábban jeleztük, e közlekedési eszköz használata élénkült meg a legnagyobb mértékben 1990 és 2008 között. A már amúgy is gyakori autóhasználat a vezető, értelmiségi foglalkozásúak körében tovább fokozódott, de más foglalkozási főcsoportok esetében is jelentős növekedés mutatható ki. Különösen az ingázók autóhasználatára emelkedett, 10,8-ról 32,3 százalékra. A járművel közlekedő vezető és értelmiségi foglalkozású ingázóknak 2008-ban már több mint a fele autóval járt a munkahelyére és onnan haza. A viszonylag kis létszámú, járművet használó mezőgazdasági foglalkozású ingázóknak is 36,3 százaléka autóval közlekedett, ezzel is segítve a rövidebb utazási idő elérését. Miután a mezőgazdasági foglalkozásúak zömmel szomszédos faluba ingáznak, érthető, hogy ebben a körben a legrövidebb az utazási idő hossza. Az autóhasználat növekedésével párhuzamosan az 1990. évi 53,0 százalékról 24,7 százalékra csökkent a távolsági autóbusz igénybevétele a járművet használó ingázók körében.

#### 4.5. Településtípus szerint

Az adatokat településtípus szerint vizsgálva általánosságban megállapítható, hogy a falvak munkaerőt kibocsátó, a városok és még inkább a nagyvárosok munkaerőt befogadó települések.

Budapest munkaerő-nyeresége a megyeszékhely-városokéval összevetve arányában nem kiemelkedő, de valójában igen nagy létszámú munkaerőt jelent. Az elmúlt évtizedekben átlagosan a bejárók közel 20 százaléka ugyanis a fővárosba jár dolgozni. A megyeszékhelyek szintén nagy hatást gyakorolnak az őket körülvevő térségre, erős a munkaerő-vonzási képességük, ezeknek a városoknak van a legnagyobb munkaerő-nyeresége, bár a tizennyolc megyeszékhely azért mutat különbségeket.

A kisebb városokra az jellemző, hogy az el-, illetve bejárók száma közel egyensúlyban van, ami azt jelenti, hogy legalább olyan mértékben vonzanak munkaerőt, mint amilyen mértékben kibocsátanak. Ez a fajta munkaerőmozgásuk azonban még szélsőségesebben eltérhet egymástól, mint a megyeszékhelyek esetében.

A falvak munkaerőt kibocsátó képessége jelentős, mivel a községekben lakó foglalkoztatottak több mint 58 százaléka jár el más településre dolgozni. Egyes községek ugyanakkor nemcsak kibocsátanak, hanem be is fogadnak munkaerőt.

A helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak napi munkába járásra fordított idejében településtípusonként markáns különbségek mutatkoznak. A közlekedéshez szükséges időtartamot tekintve a községi lakosok és a kisebb városok lakói vannak a legkedvezőbb helyzetben. Túlnyomó többségüknek legfeljebb fél órát kell közlekednie. Az en-

nél hosszabb közlekedési idő igen ritka. Az igazgatási rang növekedésével általában emelkedik a munkába járásra fordított időtartam is: minél városiasabb egy település, annál kedvezőtlenebbül alakul a településen belül közlekedők napi utazási ideje. A naponta ingázók napi közlekedési ideje és lakóhelyük típusa, igazgatási rangja között nincs ilyen egyértelmű összefüggés. Viszont jól megfigyelhető, hogy minél nagyobb, minél városiasabb egy település, annál kisebb a különbség az ott lakó és ott is dolgozó, illetve az onnan más településre eljáró foglalkoztatottak közlekedési idejében.

Azok, akik a községekből a megyeszékhelyre járnak dolgozni átlagosan hosszabb ideig utaznak, mint azok, akiknek a kisebb városok valamelyikében van a munkahelyük. A megyeszékhelyek munkaerő-feltevő képessége, munkaerő-vonzása nagyobb, mint a kisebb városoké, így a községekből eljárók egy része nem a lakóhelyéhez közelebb eső városban dolgozik, hanem az esetleg távolabbi megyeszékhelyen.

11. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása a településtípus és a napi ingázás,  
valamint a közlekedési idő szerint, 2008\*  
(százalék)*

Településtípus	Helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott, aki				Naponta ingázó foglalkoztatott, aki			
	legfeljebb 30	31–60	61–90	91–X	legfeljebb 30	30–60	61–90	91–X
	percet közlekedik							
	az összes helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott százalékában				az összes naponta ingázó százalékában			
Főváros	30,5	29,9	14,2	19,6	11,8	28,3	21,1	37,5
Megyei jogú város	52,4	34,1	5,0	4,8	10,4	40,1	18,0	25,6
Többi város	72,7	13,2	1,4	3,3	16,8	34,5	18,4	28,9
Városok együtt	52,7	25,4	6,6	8,9	15,6	34,7	18,5	29,2
Községek, nagyközségek	67,2	9,5	2,4	6,9	21,2	39,1	16,2	22,3
<i>Ország összesen</i>	55,5	22,4	5,8	8,5	19,2	37,5	17,0	24,8

\* A nem közlekedők és a nagyon változó időtartamban közlekedők nélkül.

A nagyvárosok, de főleg Budapest lakói erősen tömegközlekedés-függők. A fővárosban lakó és ott is dolgozó foglalkoztatottaknak kevesebb, mint egytizede jár gyalog a munkahelyére; nagyon sokan még akkor is felszállnak valamilyen járműre, ha rövid, mindössze egy-két megállónyi távolságot kell megtenniük. A budapestiek a város szinte minden pontjára eljuthatnak tömegközlekedési eszközzel, és általában – főként a belső kerületekben – többféle járat között is választhatnak. Viszont ki van-

nak szolgáltatva a forgalom nagyságától függő menetidőnek. Sokan csak átszállással, sőt többszöri átszállással érik el munkahelyüket, így a járművekre is többet kell várakozniuk. Bár sokan járnak dolgozni személygépkocsival, egyáltalán nem biztos, hogy a reggeli és a délutáni csúcsgalomban rövidebb idő alatt érnek el céljukhoz, mintha tömegközlekedési eszközzel utaznának. A forgalmi viszonyoknak jóval kevésbé kiszolgáltatva, kerékpárral, motorkerékpárral alig néhány ezren közlekednek.

Pécs, Debrecen, Szeged, Miskolc és még néhány nagyváros, de főleg Budapest fejlett tömegközlekedéséhez képest városaink jelentős részében csak kisebb, kevésbé kiépített hálózat áll a munkába járók rendelkezésére. Vannak olyan városok, ahol nincs is helyi tömegközlekedés – viszont a távolságok is jóval rövidebbek.

A községek legnagyobb részében a települést érintő, azon áthaladó tömegközlekedési eszközök jelentik a helyi tömegközlekedést. E településtípusokban természetes és megszokott a gyalogos közlekedés. Akinek pedig nagyobb távolságot kell megtennie, az általában autóba, motorkerékpárra ül, azaz nem kell járműre várakoznia, indulási időhöz igazodnia.

12. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása a településtípus, a napi ingázás, és a közlekedés módja szerint, 2008 (százalék)*

Településtípus	A helyben lakó és dolgozó foglalkoztatott, aki				A naponta ingázó foglalkoztatott, aki			
	egyféle járművel			két- vagy többféle járművel	egyféle járművel			két- vagy többféle járművel
	összesen	ebből:			összesen	ebből:		
		távolsági autóbusszal	autóval	távolsági autóbusszal		autóval		
közlekedik az összes járművel közlekedő százalékában								
Főváros	82,1	0,1	25,7	4,6	84,0	1,8	45,6	15,0
Megyei jogú város	72,8	0,5	31,7	10,5	83,0	8,6	49,8	17,0
Többi város	61,7	1,1	20,7	11,9	79,0	18,9	35,9	20,3
Városok	71,8	0,6	26,0	9,1	79,9	16,2	38,5	19,5
Község, nagyközség	58,6	2,9	16,9	9,2	81,3	29,5	30,3	18,3
Ország	69,2	1,0	24,2	9,1	80,8	24,7	33,2	18,7

A városokból „kiingázók” magasabb társadalmi státusát jelzi, hogy körükben jóval nagyobb arányú az autóhasználat, mint a falvakból dolgozni eljárók között. Az egyféle járművet igénybe vevőket tekintve 2008-ban a megyei jogú városokból



eljárók 49,8 százaléka közlekedett gépkocsival, míg ugyanez a mutató a községek esetében csak 30,3 százalék. Az autóhasználat egyébként a helyben lakók és dolgozók körében is jelentős, az egyfajta járművet igénybevevők között a gépkocsival közlekedők aránya Budapesten 25,7, a megyei jogú városokban 31,7 százalék volt, majdnem olyan mértékű, mint a falvakból dolgozni eljárók körében. (Lásd a 12. táblázatot.)

A 2008. évi munkaerő-felmérés adatai reprezentatív adatfelvételtől származnak, ezért nem alkalmasak a napi ingázás témakörének településszintű vizsgálatára. Úgy gondoljuk, hogy bár nyolc év eltelt a 2001. évi népszámlálás végrehajtása óta, annak a megyeszékhelyekre vonatkozó napi ingázási adatai – a nagyságrendet tekintve – még mindig aktuálisak. Ezért röviden összefoglaljuk e népszámlálás ezekre vonatkozó főbb információit. Tesszük ezt annak bemutatására, hogy mennyire fontos a napi ingázásra vonatkozó kérdések feltüntetése a mindenkori népszámlálás, így a 2011. évben végrehajtandó népszámlálás kérdőíveiben is. Vannak olyan témák (például a naponta ingázók adatainak vizsgálata), amelyek az átlagosnál jobban igénylik a területi vonatkozású elemzést. Így nem véletlen, hogy az utóbbi évtizedek népszámlálási programjaiban mindig szerepelt ez a tárgykör, de ezt igényelték a népszámlálási adatok helyi településszintű felhasználói is. A helyi munkaerő-gazdálkodás felelőseinek ugyanis fontos tudni, hogy egy adott terület milyen mértékben vonz, illetve bocsát ki munkaerőt, mik ennek a következményei, milyen összetételű, minőségű foglalkoztatotti tömegről van szó. Ezzel párhuzamosan viszont a munkaerőt befogadó településeknek – elsősorban az infrastrukturális fejlesztéseiknél – azzal kell számolniuk, hogy a helyi szolgáltatásokat a beáramló munkaerő is igénybe veszi. A város és vonzáskörzete – többek között ezért is – egymásra van utalva, aminek következtében célszerű a fejlesztési forrásokat együtt felhasználniuk.

Az előzőekben láttuk, a megyeszékhelyek kulcsfontosságúak az ingázási adatok értékelésében, mivel egy-egy térség fő munkaerő-vonzási központjai. Az összes eljáró 12 százalékának a lakóhelye, a bejárók 44 százalékának a munkahelye volt valamelyik megyeszékhely (illetve a főváros). Tehát az ingázók jelentős rétege kapcsolódik e városokhoz, ezért érdemes az adatokat megyeszékhelyenként is bemutatni. Az ingázási egyenleg alapján megállapíthatjuk, hogy közülük Tatabánya kivételével mindegyik munkaerő-nyereségre tett szert. Ennek mértéke 2001-ben általában nem volt összefüggésben az adott város nagyságával, inkább az adott térség környékbeli lakossága számára kínált foglalkoztatási lehetőségektől függött. Természetesen a városok ingázási viszonyait az őket körülvevő településszerkezeti kapcsolatok is befolyásolják. Így például Dél-Alföld település-struktúrájával, mezőgazdasági jellegével is összefügg, hogy Szegeden csak 10,7, míg a hasonló szerepkörű és népességű Pécsen 16,8 százalékos volt a munkaerő-nyereség. Az 1990-es évek drámai változásait jól mutatja Tatabánya esete: a város 1980. évi 17 százalékos munkaerő-nyeresége

2001-re 1,4 százalékos munkaerő-veszteséggé változott. Jól jellemzi a magyarországi viszonyokat, hogy az ország területének kicsinyisége, a földrajzi távolságok nem számottevő volta ellenére az ennek közelében fekvő Székesfehérvár munkaerő-nyeresége viszont a legnagyobb (47,5%) volt 2001-ben a megyeszékhelyek közül. A 13. táblázat adatai alapján megállapítható, hogy nemcsak a Székesfehérvárra bejárók száma jelentős, hanem azoknak a foglalkoztatottaknak a száma és aránya is, akik onnan járnak el – többnyire a fővárosba – dolgozni. A helyi sajátosságokkal függ szintén össze, hogy Szekszárdnak 1980-ban (60%) és 2001-ben (37,3%) is nagy volt a munkaerő-nyeresége.

13. táblázat

*A foglalkoztatottak napi ingázásának mértéke megyeszékhelyenként, 2001  
(százalék)*

Megyészékhely	Megyészékhelyről eljáró a helyben lakó	Megyészékhelyre bejáró a helyben dolgozó	Vonzáskörzetből bejáró a bejáró	Helyben dolgozó a helyben lakó
	foglalkoztatottak százalékában			
Budapest	8,7	20,5	63,0	114,8
Békéscsaba	8,2	25,1	58,8	122,6
Debrecen	7,6	17,2	30,1	111,6
Eger	10,0	32,1	43,4	132,7
Győr	8,1	33,2	44,8	137,4
Kaposvár	10,5	25,2	33,9	119,6
Kecskemét	7,4	18,1	37,1	113,1
Miskolc	8,8	27,4	33,2	125,6
Nyíregyháza	8,6	23,3	21,6	119,2
Pécs	7,6	20,9	28,7	116,8
Salgótarján	11,9	28,2	33,4	122,7
Szeged	8,6	17,4	52,7	110,7
Székesfehérvár	10,6	39,4	18,9	147,5
Szekszárd	12,9	36,6	33,9	137,3
Szolnok	9,6	26,7	33,5	123,3
Szombathely	11,2	28,1	53,0	123,5
Tatabánya	25,4	24,3	66,4	98,6
Veszprém	16,3	34,2	22,8	127,1
Zalaegerszeg	10,6	29,3	34,3	126,4

*Megjegyzés.* A táblázat a 2001. évi népszámlálás adataira épül.

Az észak-magyarországi számottevő munkanélküliség ellenére Miskolc, Salgótarján és Eger még 2001-ben is nagy munkaerővonzó képességgel rendelkezett. Eger-

nek például 1980-ban, a teljes foglalkoztatottság időszakában 40 százalék volt a munkaerő-nyeresége, ami 2001-re is csak 32,7 százalékra esett vissza.

A város és vonzaskörzetének kapcsolatát jól jelzik azok az adatok, melyek a vonzaskörzetekből bejárók arányát mutatják. Ebből a szempontból kiemelt helyzetben van Budapest, hiszen az ide ingázó munkaerő jelentős többsége a fővárost körülvevő agglomerációs térségből érkezik. Szeged bejáróinak is több mint a fele a megyeszékhely térségében lakik. Ezzel szemben Székesfehérvár, Nyíregyháza, Veszprém összes bejárójának negyedét sem érik el azok, akik e városok vonzaskörzetében laknak.

## 5. A 2008. évi munkaerő-felmérés további kiegészítő információi

A 2008. év első negyedévének munkaerő-felmérése több speciális, az ingázás területéhez tartozó információt is felvett. A legfontosabbnak tartott témák közül néhányat röviden ismertetünk.

### 5.1. A napi ingázás oka

A napi ingázással foglalkozó lakossági felvételek – alkalmanként – a napi ingázás okát is vizsgálják. Felvette ezt a témát adatgyűjtési programjába az 1984. évi mikrocenzus, és szerepelt a kérdés a 2008. évi munkaerő-felmérés kiegészítő ingázási blokkjában is.

Érdeemes összehasonlítani a két adatfelvétel eredményeit, mert a két adatgyűjtés nagyon eltérő társadalmi, gazdasági és politikai környezetben valósult meg. Az ingázás okai közül néhány nagyon hasonló arányban jelentkezik mindkét adatfelvételnél, más okoknál viszont jelentős eltéréseket tapasztalunk.

A napi ingázás alapvető oka nyilvánvalóan az, hogy a lakóhely településén nincs munka, és ezért vállalják az ott lakók a napi ingázással járó nehézségeket. Az sem mindegy, hogy a helyben kínálgató munka megfelel-e a munkavállaló képzettségének. Ez a szempont 1984-ben még kevésbé, 2008-ban már jelentős mértékben szerepelt a napi ingázás okai között. (Az eltérés valószínűleg abból adódik, hogy 1984 és 2008 között a magyar társadalom képzettségi színvonala jelentősen emelkedett, így nagyobb erőfeszítést kell tenni a munkavállalóknak, hogy képzettségüknek megfelelő munkát találjanak.) 2008-ban az anyagi motiváltság és a lakóhelyhez való ragaszkodás kisebb arányban szerepelt a napi ingázás okaként, mint 1984-ben.

14. táblázat

*A napi ingázók főbb demográfiai adatai az ingázás oka szerint, 2008*  
(százalék)

Ingázás oka	Össze- sen	Férfi	Nő	14–29	30–39	40–49	50–X	Legmagasabb iskolai végzettség		
				éves				alapfok	közép- fok	felső- fok
1984*										
Lakóhelye településén nem talált										
munkalehetőséget	53,4	50,8	58,5	57,1	50,2	52,1	51,7	57,0	51,7	34,3
képzettségének megfelelő munkát	6,5	7,3	5,1	7,8	6,9	5,1	5,0	2,5	9,5	19,5
anyagilag megfelelő munkát	14,5	16,6	10,3	13,0	16,2	15,1	14,5	15,2	14,5	8,2
Ragaszkodik lakóhelyéhez	14,1	14,4	13,4	11,8	14,1	15,9	16,7	14,8	13,1	15,0
2008**										
Lakóhelye településén nem talált										
munkalehetőséget	55,9	54,3	58,4	58,5	54,1	55,6	56,4	68,4	49,4	28,4
képzettségének megfelelő munkát	26,2	26,2	26,2	26,6	26,6	25,8	25,8	16,3	30,2	50,7
anyagilag megfelelő munkát	9,3	10,6	7,3	7,8	10,6	9,4	9,0	8,6	11,1	8,1
Ragaszkodik lakóhelyéhez	3,9	4,0	3,8	2,9	4,0	4,7	3,9	3,3	4,0	5,7

\* Az 1984. évi mikrocenzus a 14 éves és annál idősebb napi ingázók adatait tartalmazza.

\*\* A 2008. évi munkaerő-felmérés a 15–64 éves napi ingázók adatait vette fel.

A demográfiai adatok azt mutatják, hogy a férfiak és az idősebbek körében az anyagi motiváció ingázási okként erőteljesebben jelentkezik, mint a nőknél, illetve a fiatalabb korosztályoknál. A 14–29 éveseknél és az alapfokú iskolai végzettséggel rendelkezőknél magas azoknak az aránya, akik a napi ingázás okaként a munkalehetőség hiányát jelölték meg (2008-ban 58,5, illetve 68,4 százalék). 2008-ban a felsőfokú végzettségű napi ingázók több mint fele azért választotta az ingázást, mert lakóhelyén nem volt a képzettségének megfelelő munkalehetőség. Ha az adatokat településtípus szerint vizsgáljuk megállapítható, hogy a városokból eljárók körében jóval nagyobb azoknak az aránya, akik nem találnak a képzettségüknek megfelelő munkát, illetve ragaszkodnak lakóhelyükhöz, mint a falvakból eljárók között. (Ha az adatokat településtípus és iskolai végzettség kombinációjában nézzük, akkor ezt a megállapítást azzal kell kiegészíteni, hogy a falvakból ingázó felsőfokú végzettségűek tekintetében is magas azoknak az aránya, akik azért vállalják az ingázást, mert a lakóhelyükön nincs a képzettségüknek megfelelő munkahely.) A foglalkozási adatok is azt mutatják, hogy az ingázó szellemi foglalkozásúak nagyobb arányban jelölték meg ingázás okaként a képzettségüknek nem megfelelő munkalehetőséget mint a fizikai munkát végzők.

## 5.2. Munkáltatói hozzájárulás

A közlekedés költségei egyre jobban megterhelik a háztartások költségvetését, ezért nem mindegy, hogy a munkáltató hozzájárul-e vagy sem a munkavégzéssel kapcsolatos utazási költségekhez. A 2008. évi munkaerő-felmérés szerint a foglalkoztatottak több mint harmada részesül valamilyen közlekedési támogatásban. A naponta ingázók nagyobb arányban kapnak költségtérítést, mint a helyben lakók és dolgozók.

15. táblázat

*A foglalkoztatottak megoszlása a napi ingázás és a munkáltató hozzájárulása szerint, 2008  
(százalék)*

Megnevezés	Összesen	Nem járul hozzá	Hozzájárul a közlekedés költségeihez			
			együtt	ebből:		
				részlegesen		a teljes összeget fizeti
			legfeljebb a felét fizeti	több mint a felét fizeti		
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	63,6	36,4	7,1	15,7	13,6
Helyben lakó és dolgozó	100,0	84,9	15,1	2,6	2,8	9,7
Naponta ingázó	100,0	22,9	77,1	15,3	41,6	20,1
Ebből:						
Nem						
Férfi	100,0	24,7	75,3	15,8	36,4	23,1
Nő	100,0	20,3	79,7	14,7	49,3	15,7
Lakóhely						
Budapest	100,0	54,7	45,3	9,9	15,1	20,4
Város	100,0	24,3	75,7	15,0	37,4	23,3
Község	100,0	20,8	79,2	15,8	45,0	18,4

A munkáltatók a napi ingázók több mint háromnegyedének adnak közlekedési költségtérítést, a teljes összegű hozzájárulás viszont ennél jóval kisebb arányú. Nagyon valószínű, hogy a munkáltatói hozzájárulás mértékének jelentős szerepe lehet abban, hogy a foglalkoztatottak vállalják-e az ingázással járó nehézségeket. A városokból és községekből ingázóknál a munkáltatók a budapesti ingázókhoz képest nagyobb arányban járulnak hozzá a közlekedés költségeihez. Az idősebb korcsoportokba tartozó napi ingázók pedig valamivel nagyobb részben kapnak munkáltatói hozzájárulást mint a fiatalabb korosztályba tartozók.

### 5.3. Huzamos ingázás

Van a lakóhelyüktől eltérő településen dolgozóknak egy csoportja, akik nem naponta vállalják az ingázással járó nehézségeket, hanem heti, havi rendszerességgel ingáznak. A népszámlálások általában nem figyelték meg az ingázóknak ezt a csoportját, hiszen csak egy-egy népszámlálásnál (például az 1970. évinél) próbálták az ideiglenes lakásbejelentés jogcíménél megkérdezni azt, hogy a munkavállaló munkavégzés céljából lakik-e ideiglenesen az adott településen, és ebből próbálták következtetni a huzamos ingázás tényére.

16. táblázat

*A foglalkoztatottak főbb jellemzői az ingázás formája szerint, 2008*

Megnevezés	Helyben lakó és dolgozó	Napi ingázó	Huzamos ingázó	Helyben lakó és dolgozó	Napi ingázó	Huzamos ingázó
	foglalkoztatottak száma (ezer fő)			foglalkoztatottak aránya (százalék)		
<i>Összesen</i>	2 250 303	1 068 983	188 183	100,0	100,0	100,0
Nem						
Férfi	1 124 768	637 029	139 616	50,0	59,6	74,2
Nő	1 125 535	431 954	48 567	50,0	40,4	25,8
Korcsoport						
15–29 éves	418 681	246 629	65 046	18,6	23,1	34,6
30–39 éves	677 662	339 756	57 780	30,1	31,8	30,7
40–49 éves	559 866	262 108	35 709	24,9	24,5	19,0
50–59 éves	549 263	211 732	27 391	24,4	19,8	14,6
60–64 éves	44 831	8 758	2 257	2,0	0,8	1,2
Iskolai végzettség						
Általános iskola	255 992	164 033	19 719	11,4	15,3	10,5
Középfiskola	1 417 595	733 286	124 331	63,0	68,6	66,1
Felsőfokú iskola	576 716	171 664	44 133	25,6	16,1	23,5
Foglalkozás						
Szellemi foglalkozású	1 045 525	379 135	65 731	46,5	35,5	34,9
Fizikai foglalkozású	1 188 097	679 844	116 898	52,8	63,6	62,1
Lakóhely						
Budapest	618 676	31 179	14 076	27,5	2,9	7,5
Város	1 284 937	352 016	82 809	57,1	32,9	44,0
Község	346 690	685 788	91 298	15,4	64,2	48,5

A 2008. évi munkaerő-felmérés kísérletet tett e sajátos helyzetű ingázói csoport lehatárolására. A felvétel során a huzamos ingázók közé azokat sorolták, akik lakó-

helyüktől eltérő településen dolgoznak és családjuktól távol élnek, csak időközönként – hetente, havonta vagy még ritkábban – járnak haza, egyedül vagy többedmagukkal laknak bérelt lakásban vagy házban. A felvétel során nehéz volt megállapítani, hogy az ideiglenes lakóhely mennyire ideiglenes és a távol levő állandó lakóhely mennyire tekinthető állandó otthonnak.

A 2008. évi munkaerő-felmérés végül a foglalkoztatottak 5 százalékát, több mint 188 ezer személyt tekintett huzamos ingázónak. A huzamos ingázókat jellemző sajátosságok főként a nemenkénti összetételben és a korstruktúrában mutatkoznak.

A huzamos ingázók döntő többsége férfi, arányuk 2008-ban még a naponta ingázók körében tapasztaltnál (59,6%) is magasabb (74,2%) volt. A 15–29 éves fiatalok – többek között életkoruknál fogva – jobban tudják vállalni a huzamosabb ingázás nehézségeit, tekintettel arra, hogy egy részük még nem alapított családot. A felsőfokú végzettségük aránya is magas ebben a csoportban (23,5%), szemben a napi ingázók körében tapasztalt értékkel (16,1%). A huzamos ingázók, akiknek állandó lakóhelye főleg községekben található, nagyobb arányban laknak Borsod, Szabolcs és Nógrád megyékben, mint a helyben lakók és dolgozók.

\*

A vizsgált adatok azt mutatják, hogy hazánkban a napi ingázás sokak életformájává vált. Az utóbbi tíz év adatfelvételei alapján megállapítható, hogy a foglalkoztatottak körülbelül egyharmada vállalja az ezzel járó nehézségeket.

A közlekedésre fordított idő megoszlása meglepő állandóságot mutat a lakossági felvételek közötti időpontokban. Ennek lehetséges oka egyebek mellett az, hogy az emberek csak korlátozott időmennyiséget hajlandók fordítani utazásra munkavégzés céljából. Ha ez az idő meghaladja a számukra még elfogadható mértéket, akkor inkább munkahelyük településére vagy annak közelébe költöznek.

Alapvető változás történt viszont a közlekedés módjában. A rendszerváltozás óta ugyanis ugrásszerűen megnőtt a gépkocsival közlekedők száma, ami jelentősen megváltoztatta a településen belüli, illetve a települések közötti utazási szokásokat.

## Irodalom

- FÓTI J. – LAKATOS M. [2004a]: *A munkaerőpiac múltja, jelene*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 1. OFA. Budapest.
- FÓTI J. – LAKATOS M. [2004b]: *A foglalkoztatottak főbb jellemzői*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 2. OFA. Budapest.
- FÓTI J. – LAKATOS M. [2004c]: *Munka nélkül*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 3. OFA. Budapest.
- FÓTI J. – LAKATOS M. [2004d]: *Területi mobilitás a munka világában*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 4. OFA. Budapest.

- FÓTI J. – LAKATOS M. [2005a]: *Értékelések, következtetések, jövőkép*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 5. OFA. Budapest.
- FÓTI J. – LAKATOS M. [2005b]: *A foglalkoztatottak strukturális jellemzői*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 6. OFA. Budapest.
- FÓTI J. – LAKATOS M. [2006]: *A munkaerőpiac változásai 2001 és 2005 között*. Foglalkoztatottság és munkanélküliség. 7. OFA. Budapest.
- KAPITÁNY G. – LAKATOS M. [1993]: A munkaerő napi mozgása Budapesten és a fővárosi agglomerációban, 1970–1990. *Statisztikai Szemle*. 71. évf. 8–9. sz. 651–685. old.
- KAPITÁNY G. – LAKATOS M. [2005]: A munkaerő napi mozgása és közlekedése a budapesti kerületekben és a fővárosi agglomerációban I–II. *Területi Statisztika*. 45. évf. 2. sz. 115–128 old. 3. sz. 216–233. old.
- LAKATOS M. [1983a]: A budapesti kerületekben lakó és dolgozó aktív keresők napi ingavándorforgalmának mértéke és iránya 1970 és 1980 között. *Területi Statisztika*. 33. évf. 5. sz. 503–520. old.
- LAKATOS M. [1983b]: Az ingázás alakulásának néhány főbb területi jellemzője az 1970-es évtizedben. *Területi Statisztika*. 33. évf. 3. sz. 243–259. old.
- LAKATOS M. [1985a]: A budapesti agglomerációba tartozó települések és a főváros kerületeinek ingázási kapcsolata az 1970-es évtizedben. *Területi Statisztika*. 35. évf. 2. sz. 191–209. old.
- LAKATOS M. [1985b]: Ingázás Magyarországon 1979–1984 között. *Munkaügyi Szemle*. 29. évf. 12. sz. 18–29. old.
- LAKATOS M. [1987]: Az aktív keresők utazási szokásai. *Területi Statisztika*. 38. évf. 1–2–3. sz. 100–113. old.

## Summary

The study examines the daily commuting of the employed for the period of 1960 and 2008. It provides an overview of the significant growth of daily commuting and its impact on society and labour market. It compares the demographic-occupational differences in the employment of daily commuters and those who live and work locally, and examines the direction and extent of daily commuting in respect of territory. The paper analyses the relationship of daily commuting, as well as the time and method of transport, and introduces the main directions of daily commuting and its means of transport. It presents the transport habits of employees living and working locally together with those of daily commuters. The authors briefly summarize the context of longer-interval commuting too.