



A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői, 2009

Tartalom

Bevezetés	2
1. A felvétel célja	2
2. A lakosság napi közlekedésének összefoglaló jellemzői...	3
3. A közösségi és egyéni közlekedés közötti választás okai, tényezői	4
4. A közlekedésre fordított idő és haladási sebesség.....	7
5. Távolságok a napi közlekedésben	8
6. A napi ingázás közlekedési vonatkozásai	9
7. A napi utazások szezonális és napi eloszlási jellemzői ...	11
8. A lakosság közlekedésre fordított kiadásai	13
9. A személygépkocsi szerepe a napi közlekedésben	14
10. A közösségi közlekedés szerepe a napi közlekedésben .	15
11. Regionális különbségek	16
12. A magyarországi mobilitás, illetve a közlekedési lehetőségek európai viszonylatban	16

Táblázatok

Módszertan

Elérhetőségek

Bevezetés

1. A felvétel célja

A közlekedéspolitikai formálásának fontos része a lakosság közlekedési szokásainak megismerése, az egyéni és tömegközlekedés iránti igények ismerete, ám ennek egy jelentős részének feltérképezése sokáig hiányzó területe volt a magyar közlekedéssziszteztikának. A távolsági helyváltoztatási igények egy fontos területét, a turisztikai indíttatású, egy napnál hosszabb távolléttel járó utazások jellemzőit a Központi Statisztikai Hivatal 2004 óta méri a „A lakosság utazási szokásai (LUSZ)” c. háztartási felvétele során, azonban a napi utazási szokások vizsgálata ennek a felvételnek eddig nem volt tárgya. Ez kétségtelen hiány, hiszen a lakosság életminőségének egyik fontos mozzanata a mindennapok közlekedési igényének kielégíthetősége, a közlekedésre fordított idő és költségek nagysága.

A téma kapcsán felmerülő információs igényt érzékelve a Központi Statisztikai Hivatal alapos előkészítés után, a 2009. évre vonatkozóan, a LUSZ-adatgyűjtés mintáját alkotó 15 ezer háztartásra, (illetve az ezeket alkotó kb. 38 ezer személyre) kiterjedően felvételt hajtott végre. Ennek során a háztartások tagjait négy alkalommal (januárban, áprilisban, júliusban és októberben) kérdezték meg az összeírók egy adott napon tett utazásaikról.

A mérés a rendszeres napi tevékenységet kiszolgáló közlekedési célok, eszközök feltérképezésére szolgál: a munkahelyre/iskolába járás, illetve más célból történő közlekedés, a városok/kistelepülések lakóinak, a különböző korosztályok, nemek, iskolai végzettségűek, gazdasági aktivitásúak közlekedési szokásai, az utazások időbeni hullámozása és az átszállások vizsgálata. Külön elemzési területe a felmérésnek a közlekedési eszközök igénybevétele, a közösségi, illetve az egyéni közlekedés vizsgálata, ezen belül a személygépkocsi használata/nem használata, kihasználtsága, a járművel futott kilométerek száma (futásteljesítmény), valamint a közlekedés költségeinek becslése. Az adatok feldolgozása során információkat kaptunk a napi közlekedés céljáról, az egyéni és a közösségi közlekedés lehetőségei között történő választásról, a közlekedés eszközéről, a közlekedési eszköz és az úti cél közötti összefüggésről, a közlekedésre fordított időről és a megtett távolságról, továbbá lehetőség adódik a közlekedési szokások, ezen belül a hétköznapi és hétvégi utazási szokások eltérése, szezonális különbszóságok megismerésére. Nem volt tárgya a vizsgálatnak a foglalkozás körében megvalósult, a munkavégzéshez kapcsolódó napi közlekedési eszközhasználat. A felvételnek nem képezték tárgyát továbbá a többnapos utazások részeként megtett utazások sem.

A felvételnek nem volt célja a tízpercesnél rövidebb gyaloglások, a (sport, egészségügyi stb. célú) séták, valamint a többnapos utazás részeként tett utak vizsgálata.

2. A lakosság napi közlekedésének összefoglaló jellemzői

A napi közlekedés életünk szerves része, sokat utazunk, sok időt töltünk el utazással, és erre jelentős anyagi forrást fordítunk. A 10 milliós lakosság évi 3,6 milliárd napi utazása, az erre fordított évi 1,2 milliárd óra, a megtett 41 milliárd kilométer és az elköltött 624 milliárd forint jelzi ennek társadalmi súlyát. A közösségi közlekedés szerepe ezekben a folyamatokban valószínűleg lényegesen kisebb annál, mint ami egy társadalomban egészséges lehet. A napi utazások 40%-a, az utazásra fordított idő 41%-a, a ráfordítások 32%-a olyan arányok, amelyek akár arra is utalhatnak, hogy pazarlóan bánunk erőforrásaikkal. A motorizáció jelenlegi fejlettsége, a 3 millió darab feletti személygépkocsi-állomány bizonyos szempontokból már-már telítettségre utal, a fenti adatok pedig arra, hogy kényszerű okokból, kényelmi megfontolásokból, vagy éppen a közösségi közlekedési szolgáltatások színvonalából következően nehezen változtatunk autózási szokásainkon. A következtetések levonása azonban a közlekedési szakemberek feladata.

Egy-egy átlagos napon a lakosság közel fele közlekedik. A lakosság az utazások 60%-ában választotta az egyéni (személygépkocsi, motorkerékpár, kerékpár stb.) és 40%-ban a közösségi (vonat, autóbusz, villamos, metró stb.) közlekedést a napi helyváltatásához.

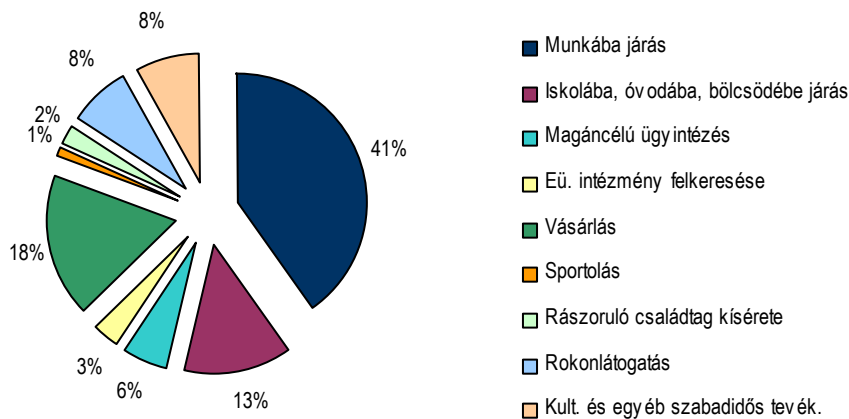
A napi közlekedési szokások településméret, társadalmi, gazdasági, demográfiai jellemzők szerint, évszakonként, a hét különböző napjain, az egyes napszakokban és az utazás céljai (motivációi), vagy éppen a választott közlekedési eszköz tekintetében jelentősen különböznek.

A lakótelepülés mérete talán a legjelentősebb tényező a közlekedési szokások alakulásának tekintetében. Ezen belül is Budapest egy külön kategóriát jelent, az itt élők az országos átlagnál lényegesen kisebb arányban használják a személygépkocsit és gyakrabban a tömegközlekedést. Általánosságban megállapítható, hogy minél kisebb lélekszámú településen él valaki, annál hosszabb utazásokat kell tennie, de ez nincs feltétlenül arányban az utazás időigényével. A nagyobb településen lakók általában nem hagyják el a település határát, így csak lassabban tudnak haladni, mint a helyközi utazók, a fővárosban kirívóan lassú az előrejutás.

A napi közlekedések 40%-a munkába járás miatt történik. A közlekedő személyeket tekintve a munkahely a lakóhelytől átlagosan 13 kilométerre van, elérése 26 percet vesz igénybe. A fővárosiaknak, bár földrajzilag közelebb laknak a munkahelyükhöz (11 km), ennek megtétele azonban átlagosan félóránál tovább tart.

A leggyakrabban közlekedő korosztály a középkorúaké, a 25–44 évesek 59%-a volt érintett. A 15–24 évesek egy napon történő közlekedésben való részvétele – részben a hosszú nyári szünidő, valamint az oktatási/nevelési intézmények közelsége miatt – éves szinten 50% volt. A 64 évesnél idősebbeknek mindössze 30%-a közlekedik egy-egy napon. A gazdasági aktivitás szintén jelentős hatással van a közlekedésben való részvételre, a keresőtevékenységet folytatók 2/3-a, a nyugdíjasoknak azonban csak 1/3-a érintett.

Az utazások megoszlása motiváció szerint, 2009



A közlekedés időbeni hullámzására elsősorban a napszakok (a reggeli elindulás, illetve a délutáni hazatérés), a hét napjai (hétköznapokon 55% körüli, szombaton 38%, vasárnap 31%-os közlekedési aktivitás) vannak hatással, de jól érzékelhető az évszakok közötti eltérés is. Tavasszal és ősszel a legnagyobb, nyáron pedig – az iskolai szünet és a szabadságolások miatt – a legkisebb a napi közlekedésben részt vevők aránya.

3. A közösségi és egyéni közlekedés közötti választás okai, tényezői

A fenntartható fejlődés szempontjából kiemelkedően fontos a környezet-szennyezés csökkentése. A levegő tisztasága komoly hatással van a lakosság életminőségére, egészségére, illetve várható élettartamára, márpedig a légszennyezés egyik legfontosabb oka a járművek szennyezőanyag-kibocsátása.

A környezettudatos közlekedést nem lehet széles körűen elvárni a lakosságtól, de azt a környezetbarátabb közlekedési alternatívákat előtérbe helyező kormányzati és helyi intézkedésekkel vonzóvá lehet tenni. Egyelőre úgy tűnik, hogy a törekvések sokkal inkább a személygépkocsi-közlekedés megnehezítését (egyre kiterjedtebb és drágább parkolózónák létrehozásától a dugódíj esetleges bevezetéséig), mintsem a közösségi közlekedés vonzóvá tételét (P+R-parkolók létesítése, busz- és kerékpársávok kialakítása) szolgálják.

A fővárosban a tömegközlekedés használatának a jelenleginél szélesebb körben történő igénybevételének számos akadálya van. A budapesti közösségi közlekedés egyrészt drága, másrészt a szolgáltatás színvonala több szempontból rendkívül alacsony. Nem teszi vonzóvá a közösségi közlekedést a jórészt elavult, légkondicionáló berendezések nélküli járműpark, valamint az sem, hogy Budapesten nagyon kevés a buszsáv, amelyek lehetővé tennék a gyorsabb haladást, így sokszor a buszok is csak araszolnak a zsúfolt utakon.

1. tábla

**Vonaljegyárak és a jövedelemhez viszonyított arányuk
egyed-közép-európai nagyvárosokban**

Megnevezés	Budapest	Pozsony	Bécs	Prága
Vonaljegy ára, euró	1,1 ^b	0,7 ^c	1,8 ^d	1,0 ^e
Alkalmazásban állók átlagos bruttó havi keresete, euró ^a	367	399	1584	505
Vonaljegyár aránya a bruttó havi keresethez, (%)	0,31	0,18	0,11	0,11

a) Forrás: Eurostat – országos adatok.

b) Forrás: www.bkv.hu

c) Forrás: www.imhd.zoznam.sk/ba

d) Forrás: www.wien.gv.at

e) Forrás: www.czso.cz

Környezet- és egészségvédelmi szempontból üdvös lenne a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, illetve támogatása, bár a környező országok nagyvárosaihoz képest Budapesten jelenleg viszonylag kevés a kerékpárút. A KRESZ 2010. január 1-jei módosítása segíthet előmozdítani – az Európa számos városában már széles körben elterjedt – kerékpáros közlekedést.

Azok a háztartások, amelyek a személygépkocsi-használat mellett közösségi közlekedést is igénybe vesznek, ez utóbbira jellemzően csak mint kiegészítő lehetőségre tekintenek, a közlekedési költségeik és a megtett távolság közel 2/3-a a személygépkocsi használatával kapcsolatos.

A közlekedési eszközök közül 27%-os arányban közösségi közlekedési eszközt említette a lakosság, a személygépkocsi vezetőjeként megtett utazás 19%-ot képviselt. A személygépkocsit utasként igénybe vevők aránya (10%) elmarad a vezetőképtől, ami arra utal, hogy a személygépkocsikat jellemzően egy személy közlekedésére veszik igénybe. Örvendetes azonban a kerékpár országos szinten viszonylag magas, 11%-os részesedése.

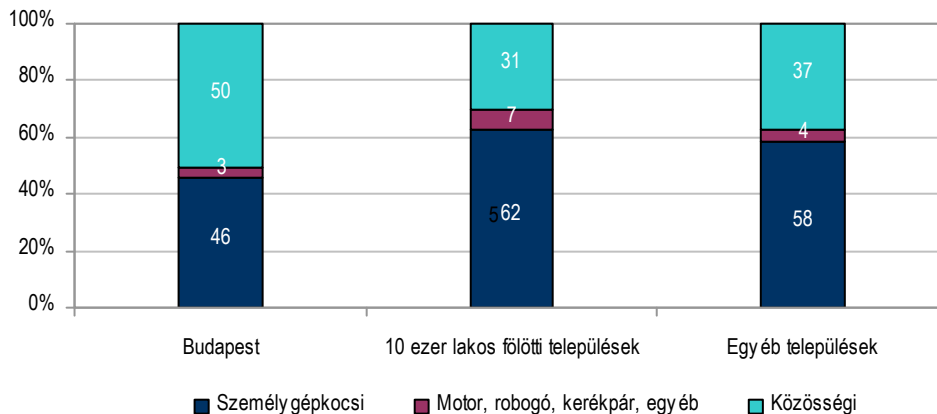
A közlekedési eszközök igénybevétele a főváros viszonylatában az országos átlaghoz képest jelentős eltéréseket mutat. Az itt élők a személygépkocsit kisebb (20%), a közösségi közlekedést nagyobb (46%) arányban említették, a kerékpáros közlekedés (1%) azonban itt messze nem éri el az országos szintet. A budapestiek autóhasználati szokásai abban is eltérnek az ország más területeitől, hogy az itt élők másoknál nagyobb arányban használják egyedül a személygépkocsit.

A fenti adatokat nagymértékben árnyalja, hogy az egyéni közlekedés (elsősorban személygépkocsi) esetében egyáltalán nem jellemző a közlekedési eszköz/mód váltása az utazás során, míg a közösségi közlekedés (pl. busz, villamos, metró) esetében igen.

A megtett távolság tekintetében a budapestiek közel fele-fele arányban veszik igénybe a közösségi közlekedés lehetőségét, illetve a személygépkocsit. A fővároson kívül a személygépkocsi-használat aránya 60% körüli.

2. ábra

A megtett távolság megoszlása közlekedési eszközhasználat és településnagyság szerint, 2009

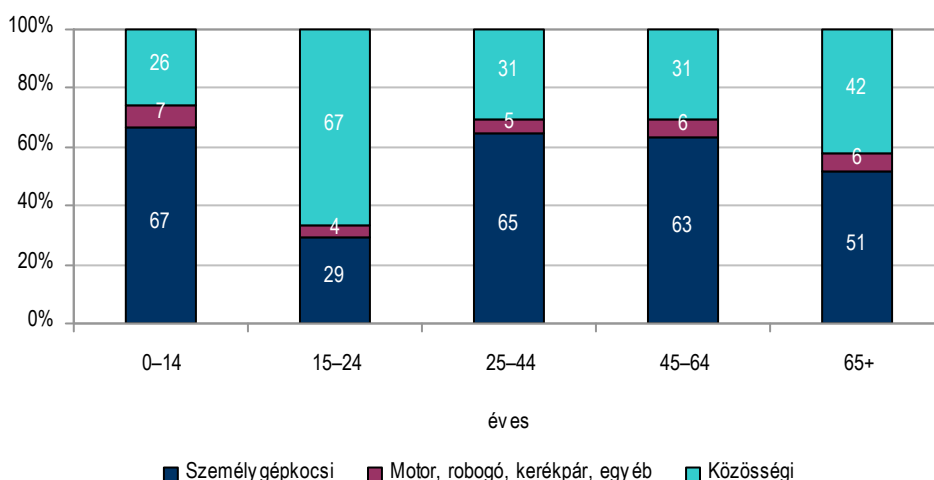


A munkába járást országosan az aktív népesség 43%-a, a fővárosban lakók 36%-a oldja meg személygépkocsival.

A budapestiek személygépkocsi-használati szokásairól megállapítható, hogy az összes közlekedéshez mért arányát tekintve lényegében állandó, személygépkocsi-vezetőként a megtett utazások a hét minden napján, illetve minden napszakban 20–30% közötti részesedést tesznek ki. Lényeges különbség a kocsik kihasználtságában mutatkozik, mivel hétköznapokon többnyire csak a gépkocsivezető ül az autóban, a hétvégék a családi programoké, ezzel együtt a közös utazásoké a főszerep. A budapestiek 32%-a jut el munkahelyére a személygépkocsi vezetőjeként, míg az utasként közlekedők aránya ennél a motivációnál igen alacsony. A személygépkocsi tulajdonosai a legzsúfoltabb időszakokban sem hajlandók megválni járművüktől, erre utal az, hogy a személygépkocsi vezetőjeként tett utazások aránya a reggeli, illetve a délutáni csúcsforgalmi időszakban sem esik az átlagos szint alá.

Érdekes megállapításokra ad lehetőséget az adatok korcsoportok szerinti vizsgálata. A 15 év alatti korosztályba tartozókat jellemzően személygépkocsival viszik az úti céljukhoz, iskolába, óvodába, ők a távolság több mint 2/3-át így teszik meg, 15–24 éves korban a közösségi közlekedés válik meghatározóvá, majd 25–64 év közötti korban a személygépkocsi használata (64%), ezen belül annak vezetése kerül túlsúlyba, ezt követően kiegyenlítettebb képet mutat az egyes közlekedési eszközökkel megtett távolság eloszlása.

A megtett távolság megoszlása a közlekedési eszközök használata és korcsoportok szerint, 2009



Jelentős különbség mutatkozik a férfiak és a nők közlekedési szokásai között, a kormány többnyire még mindig a férfiak kezében van. A férfiak a megtett távolság közel felét személygépkocsi vezetőjeként teszik meg, a nők körében ez az arány 17%. Ők gyakrabban veszik igénybe az autót utasként, és lényegesen többet használgják a közösségi közlekedést.

Az átszállások a helyi, nagyvárosi, így elsősorban a budapesti közlekedésre jellemzőek, az itt élők utazásainak negyedében van legalább egyszeri érintettség, az ország más területein élőknel nagyon csekély (4%) ez az arány. A budapestiek elsősorban a munkába járás esetén nem tudják elkerülni az átszállást, az utazások több mint 1/3-a esetén legalább egyszer szükség van erre. A Pest megyében élők Budapestre személygépkocsival történő utazásaik során jellemzően nem váltanak közlekedési eszközt, nem „teszik le” az autójukat, hogy a fővárosi tömegközlekedést vegyék igénybe.

Az 50 ezernél nagyobb lakosságszámú településeken (beleértve Budapestet is) élők az utazásaik 91%-át településen belül tették meg, a kisebb településeken élőknel ez az arány 57%.

4. A közlekedésre fordított idő és haladási sebesség

A közlekedésre fordított időnek kevesebb mint a fele, 46%-a jut személygépkocsira és 11%-a a kerékpárra. A budapestiek a közlekedésre fordított idejük 37%-át töltik autóban, ennél jóval többet (59%) közösségi közlekedési eszközön.

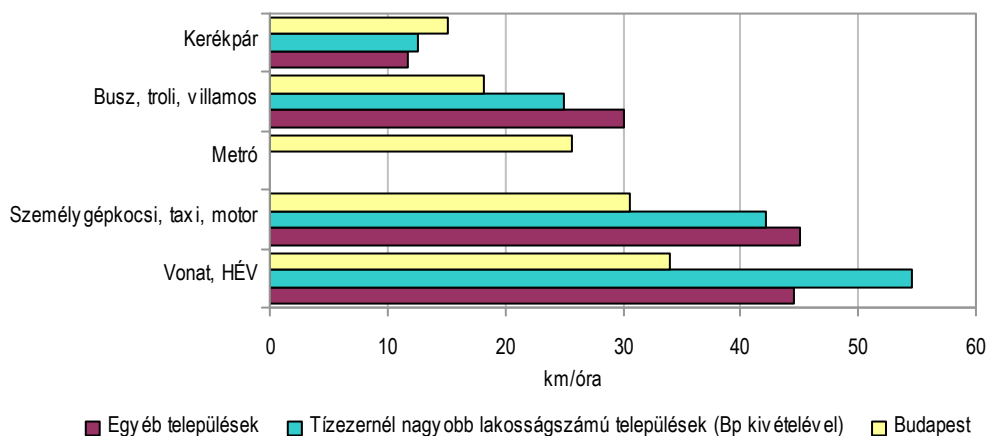
Az úti cél elérése átlagosan 24 perc, ezen belül Budapesten 29, az ország más településein 21–26 perc. A munkába járás szempontjából a legkedvezőbb helyzetben a nagyvárosokban – Budapest kivételével – élők vannak, akiknek 22–23 percig tart elérni a munkahelyükre, a 10 ezer lakosnál kisebb településeken ez 26–27 perc, a fővárosban 33 perc.

Gépkocsivezetőként a Budapesten kívüli településeken élők 45 km/óra átlagsebességgel tudnak haladni, míg a zsúfolt fővárosban ez mindössze 29 km/óra. Igaz, ez is lényegesen gyorsabb tempót jelent, mint a 18 km/óra átlagsebességet mutató buszok, trolis és villamosok. (Utóbbi kategóriába beleértendő a közlekedési eszközre történő várakozási idő is.) Megközelítőleg ilyen tempót (15 km/óra) lehet elérni kerékpárral is a fővárosban, míg a leggyorsabb haladás motorral, illetve robogóval érhető el. Utóbbiak népszerűsége azonban egyelőre rendkívül alacsony.

A csúcsforgalmi időszakra koncentrálódó munkába járási célú utazások esetében sokkal lassabban (34 km/óra) lehet haladni, mint a – jellemzően hétvégén megvalósuló – rokonlátogatás esetében, amelyeknél 42 km/órás átlagsebesség érhető el.

4. ábra

Közlekedési eszközökkel elérhető átlagsebesség lakóhely szerint, 2009



5. Távolságok a napi közlekedésben

A napi közlekedés során a távolság 58%-át személygépkocsival tették meg, a közösségi közlekedés részesedése 37%, a kerékpáré 4% volt. A fővárosban lakók fele-fele arányban használtak egyéni, illetve közösségi közlekedési eszközt.

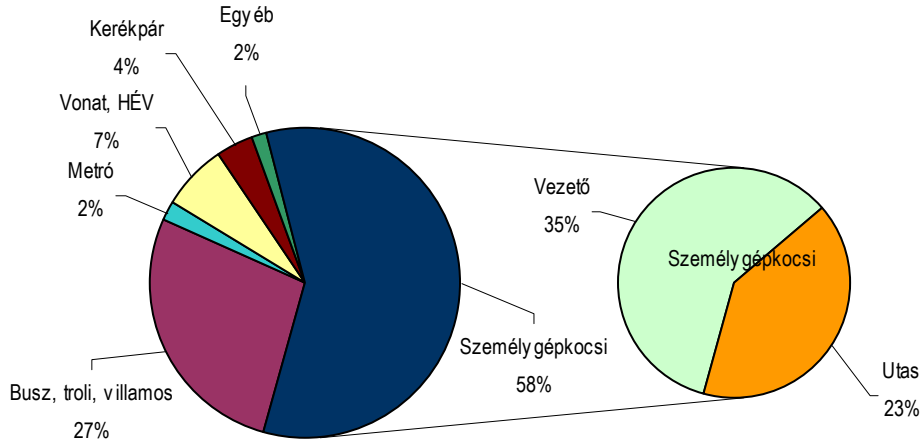
Munkába járás miatt tették meg a közlekedők a távolság közel felét, iskolába, óvodába, bölcsődébe járás miatt pedig további 9%-át, a rokonlátogatás, illetve a vásárlás részaránya 12, illetve 9% volt.

Az egy közlekedő által megtett átlagos távolság jellemzően szorosan összefügg a lakótelepülés nagyságával, így ez az 50 ezernél nagyobb lélekszámú települések esetében (Budapestet is beleértve) 8–9 km, a kisebb településeken élők azonban ennél hosszabb (10–15 km-es) utazásokra kényszerülnek.

A személygépkocsi vezetőjeként megtett átlagos távolság országosan 16 km volt, a nagyobb városokban élőkénél ennél rövidebb (Budapesten 13 km), a kistelepüléseken lakóknál pedig hosszabb. A vonattal megtett átlagos távolság 29 km volt, a buszt, trolit, villamost és taxit átlagosan 10 km távolságra vették igénybe az utazók. Bár a kerékpár – elsősorban a Budapesten kívüli területeken – népszerű közlekedési eszköz, az ilyen módon megtett átlagos távolság mindössze 3 km.

5. ábra

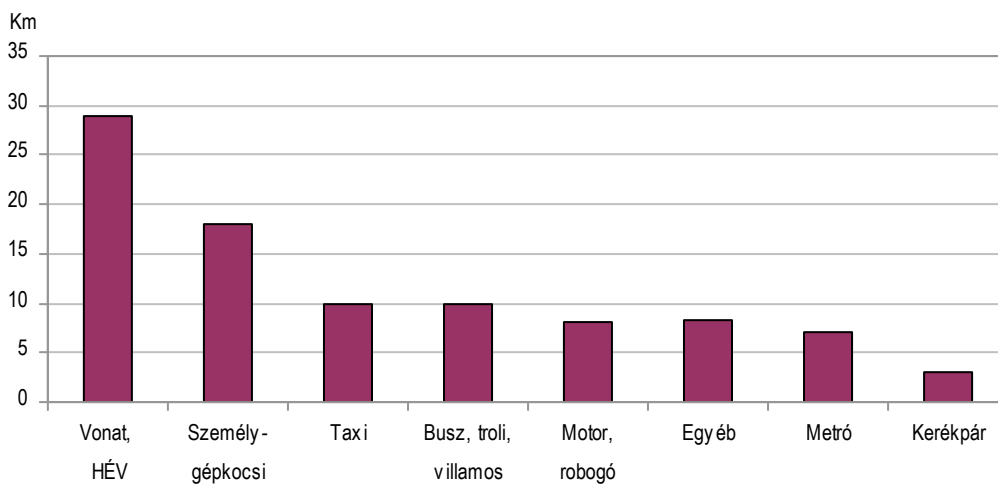
A megtett távolság megoszlása a közlekedési eszközök használata szerint, 2009



Az utazások 44%-a mindössze legfeljebb 3 km távolságra történt, 16%-a pedig 4–6 km-re. A munkahely 31%-ban 4 km-nél közelebb, 19%-ban 4–6 km-re, 16%-ban azonban 20 km-nél is távolabb van.

6. ábra

Egy utazás során megtett átlagos távolság, 2009



6. A napi ingázás közlekedési vonatkozásai

A lakosság közel egyharmada napi utazásai során elhagyja lakóhelyének közigazgatási határait, vagyis ingázik. Az ingázás a vizsgált kilenc legfontosabb motiváció mindegyikének esetében, különböző súllyal ugyan, de előfordul. Egyértelmű az összefüggés a települések nagysága és az ingázás megjelenése között, szinte minden motívum esetén.

Ezek közül a munkába járás kiemelkedő jelentőségű, hiszen az ország egészét illetően a foglalkoztatottak 35%-a kénytelen naponta lakóhelyétől távolra ingázva munkát végezni. Még Budapest esetében is meghaladja az 5%-ot ez az arány, igazán figyelemreméltó – ha nem is meglepő – az a tapasztalat, hogy a település méretének csökkenésével drámaian növekszik az ingázók aránya. A 10 ezer lélekszám alatti települések esetében meghaladja az 50%-ot, a 2000 fő alatti településeken pedig meghaladja a kétharmados arányt. Vagyis a felvételtől is kitűnik, hogy a kistelepüléseken nincs helyben elegendő munkahely, aki egyáltalán talál munkát, az is ingázni kénytelen.

Hasonló a helyzet a vásárlásokkal is, melyek esetében a munkába járásnál is szélsőségesebb az eloszlás. Az 50 ezer fő feletti településeken – Budapestet nem számolva – lényegében nincs jelen a vásárlás miatti ingázás, ám a kereskedelmi ellátottság hiánya a kistelepülések lakóit arra kényszeríti, hogy ingázzanak. Budapestnél érdemes kiemelni, hogy mivel számos bevásárlóközpont települt ki az agglomerációba (Budaörs, Fót stb.), a fővárosiak napi vásárláscélú utazásaik több mint egytizedét Budapesten kívül valósítják meg.

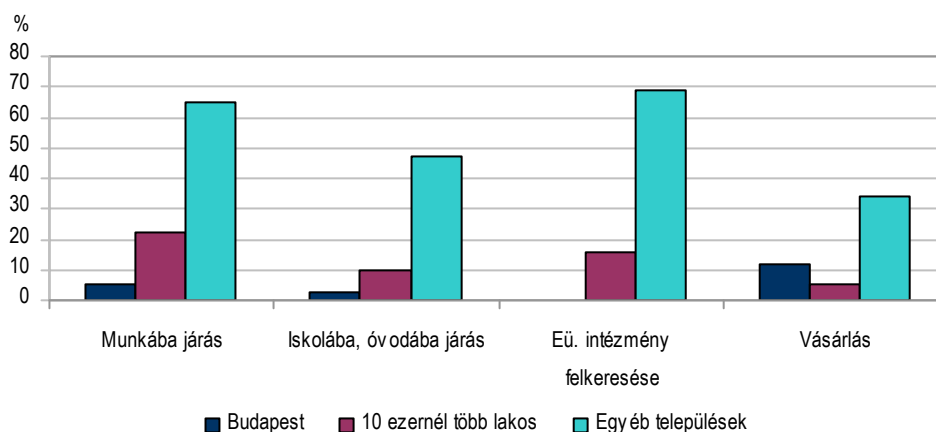
Az egészségügyi szolgáltatások igénybevételének több mint egyharmadánál ingázni kell, és ez a 10 ezer lélekszámnál kisebb településeken már jóval meghaladja az 50%-ot, a 2000 ezer főnél kisebb településeken pedig megközelíti a 80%-os arányt.

Valamivel jobb a helyzet az iskolába, óvodába, bölcsődébe járás esetében, a lakosság egynegyede ingázik ilyen okból, hátrányosnak mondható helyzetben itt is a 10 ezer lakosnál kisebb települések vannak, a maguk 30–60%-os ingázó arányukkal. Az utóbbi két esetben is nyilvánvalóan az ellátórendszerek hiánya a magyarázó tényező.

Mindezek mellett természetesnek mondható, hogy a rokonlátogatások és a szabadidős, kulturális tevékenységekkel összefüggő napi utazások 33–40%-a irányul más településre, és bár ez is településnagyság függő, az eltérések itt nem olyan szembeszökőek.

7. ábra

Ingázás aránya motiváció és településnagyság szerint, 2009



A 2008. évi Munkaerő-felmérés is foglalkozott a foglalkoztatottak ingázásával, és lényegében ugyanerre a következtetésre jutott, a munkába járások egyharmada irányult más településre.

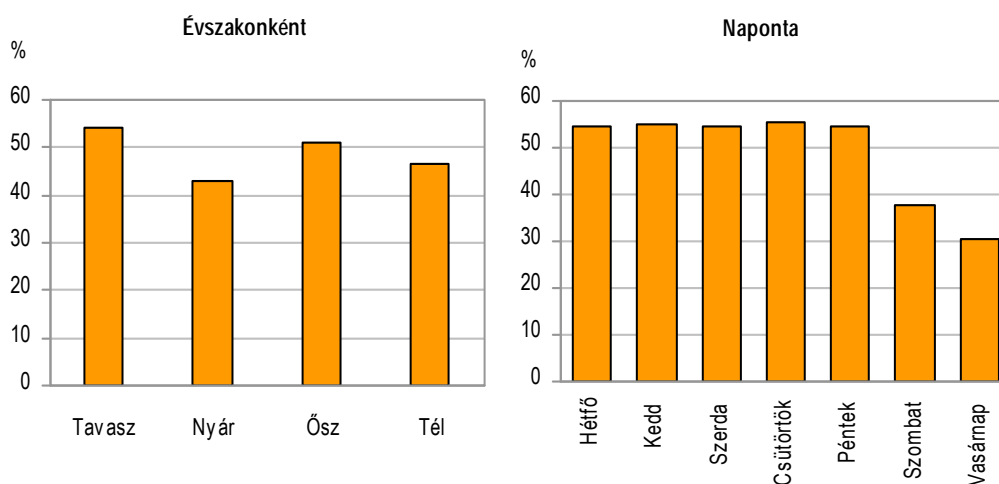
7. A napi utazások szezonális és napi eloszlási jellemzői

A napi közlekedési szokásokra is jellemző a szezonalitás, de a hét napjai is erősen befolyásolják a közlekedések számát és céljait.

Tavasszal és ősszel 50%-nál nagyobb a közlekedési aktivitás, télen azonban elmarad ettől, nyáron pedig – az iskolai szünet, valamint a szabadságolások következtében – 43%-ra csökken.

8. ábra

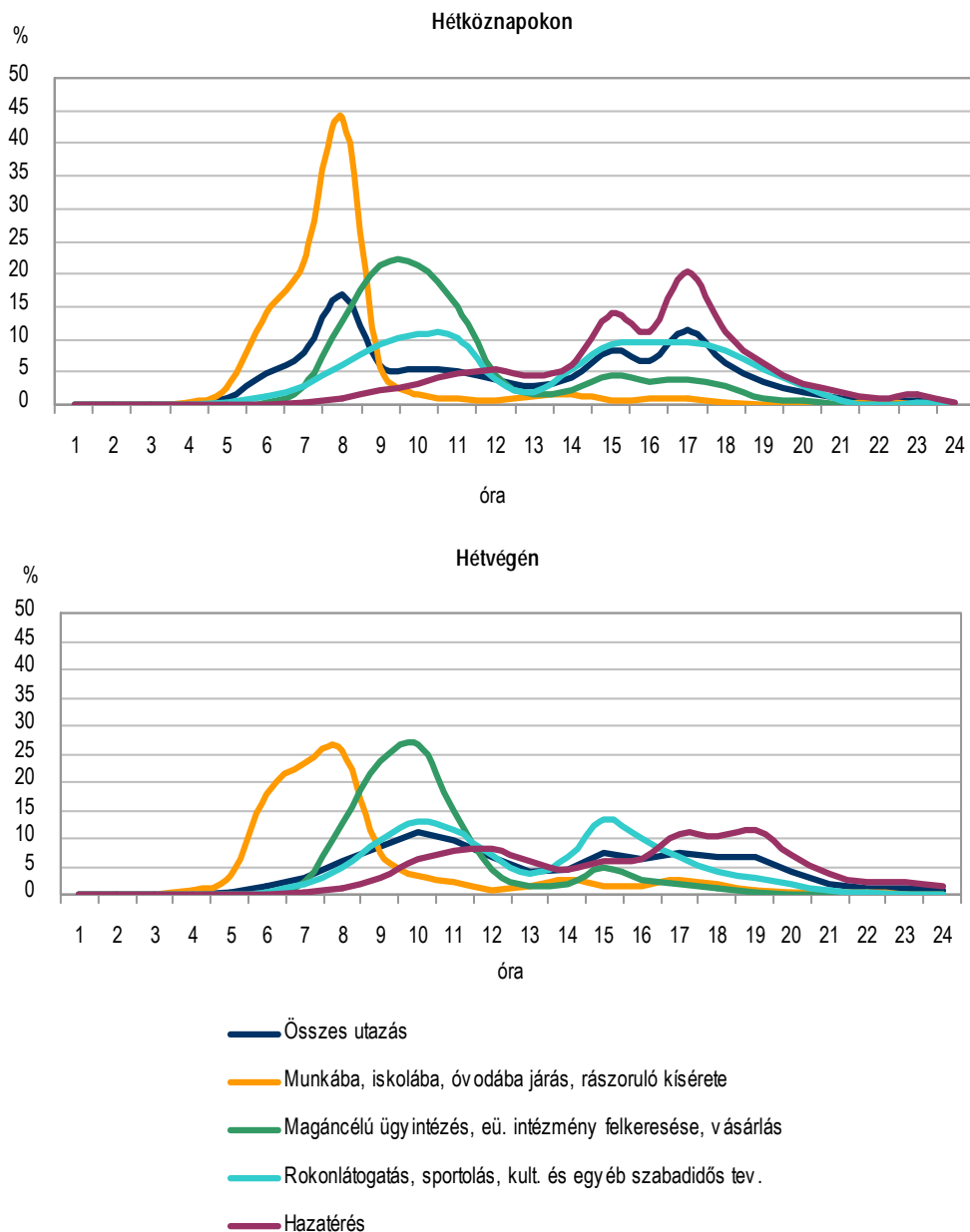
Közlekedési aktivitás, 2009



Egy-egy napon a lakosság közel fele tesz egynaposnál rövidebb utazást. A hétköznapokon ennél magasabb, 55% körüli, szombatonként 38%, vasárnaponként mindössze 31% az arány.

Az utazások számának napon belüli hullámszerűségére a lakótelepülés mérete szinte semmilyen hatással nincs, ezzel szemben a közlekedő személy kora, illetve ezzel összhangban a motiváció meghatározó szerepet játszik abban. A 0–14 év közötti gyermekek jellemzően 7–8 óra között indulnak el otthonról, és 16–17 óra között indulnak haza, nem függetlenül attól, hogy ez egybeesik a 25–44 évesek utazásainak napi ritmusával. Ezeknek az utazásoknak a jelentős része a bölcsődébe/óvodába/iskolába járó gyerekekhez, valamint az őket kísérő szülőkhöz kötődik. A 15–24 éves korosztályba tartozók már önállóan közlekednek, és bár az indulásaik többnyire egybeesnek a korábban említettekével, a hazatérésük azonban annál korábbi, ők gyakran már 14–15 óra között hazaindulnak. Az idős korosztályba tartozók elsősorban a délelőtti órákban indulnak el, a nap további részében már inkább otthon maradnak.

Utazások megoszlása az indulások időpontja szerint



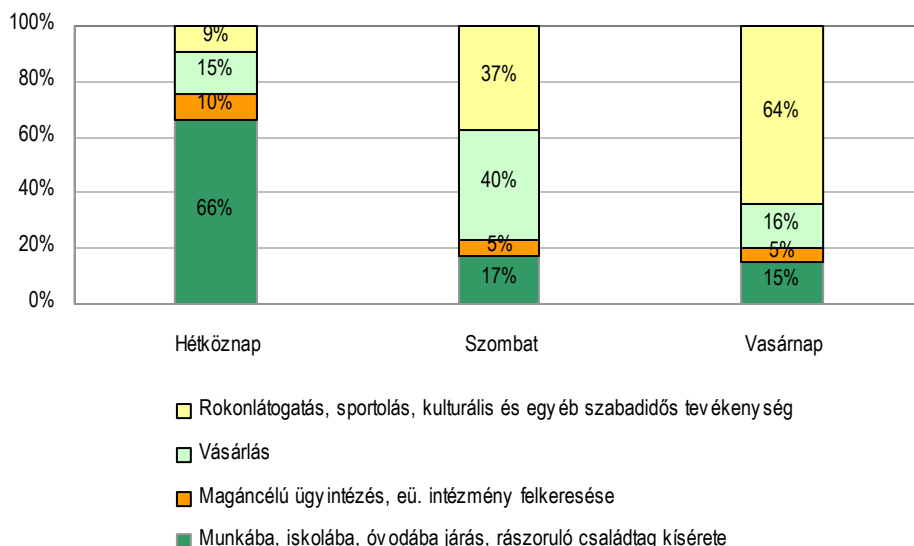
Az év során megtett 3,6 milliárd utazás 80%-a a hétköznapokra esik. Az utazások 40%-ára (a megtett távolság közel felére) munkavégzés miatt került sor, amelyek bár a hétköznapokra koncentrálnak, de nem elhanyagolható – az ilyen célú utazások 7%-a – a hétvégi munkavégzés aránya sem.

A napi vásárlások mellett a lakosság jelentős számban használja ki a szombati szabadnapot élelmiszerek és más áruk beszerzésére, a vásárlási célú utazások közel negyedére ezen a napon kerül sor, ehhez képest csekély, 8% a vasárnapi vásárlási célú utazások aránya. A vasárnap elsősorban a rokonlátogatások, a sportolás, a kulturális és egyéb szabadidős tevékenységek ideje, ekkor főként ilyen célból közlekednek az emberek, bár a többség (a lakosság 70%-a) inkább otthoni környezetben

tölti a hét utolsó napját. Szezonális eltérések annyiban figyelhetők meg, hogy tavasszal és télen az átlagosnál nagyobb a vasárnapi rokonlátogatási célú utazások aránya.

10. ábra

Az utazások megoszlása motivációk szerint hétköznapokon és a hétvégén, 2009



8. A lakosság közlekedésre fordított kiadásai

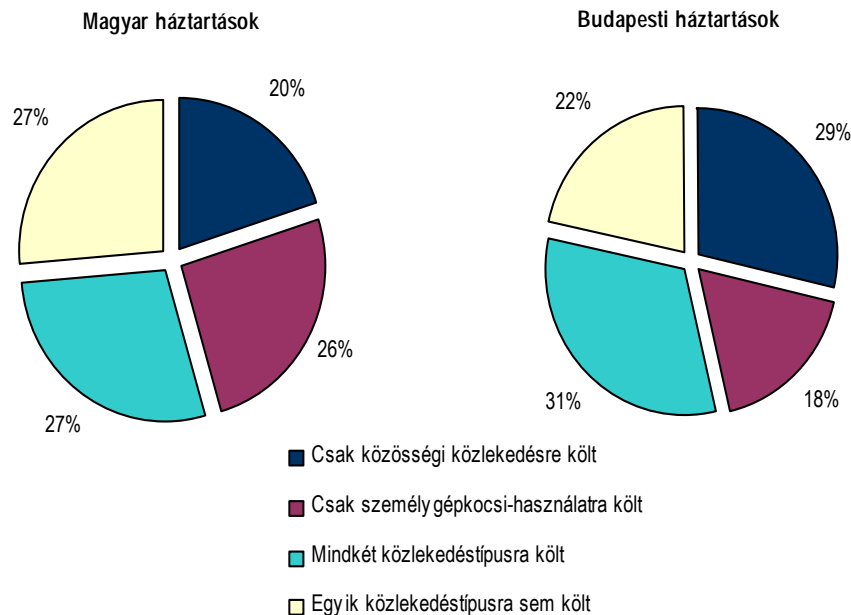
A lakosság havonta, átlagosan 52 milliárd Ft-ot (vagyis évi 624 milliárd Ft) költött közlekedésre, ez a fogyasztási kiadás 5–5,5%-a. Ebből 35,5 milliárdot személygépkocsi-használatra költöttek, mely magába foglalja az üzemanyagköltség mellett az autópályadíjat és a parkolási díjat is. Közösségi közlekedésre 16,5 milliárd Ft jutott. Ha ezt összevetjük az egyes közlekedési eszközökkel megtett távolsággal, akkor látható, hogy a személygépkocsi-használat költsége (18 Ft/utaskm) több mint harmadával magasabb, mint a közösségi közlekedés átlagos költsége (13 Ft/utaskm).

A fővárosban lakóknak mélyebben kell a zsebükbe nyúlni a közlekedési költségek miatt, Budapesten 320 Ft, más nagyvárosokban (Debrecen, Miskolc, Szeged) 250–270 Ft, de Nagykanizsán, Zalaegerszegen, Ózdon, Kaposváron vagy Szolnokon 200–210 Ft egy vonaljegy ára elővételen. A budapestiek havi átlagban 7,2 milliárd Ft-ot költenek személygépkocsi-használatra, 5,3 milliárd Ft-ot pedig közösségi közlekedésre, így a fajlagos költés esetükben 32, illetve 22 forint utaskilométerenként. A budapestiek a közlekedési költségeik 42%-át a közösségi közlekedésre fordítják, az ország más területein élők a lakótelepülésük nagyságának függvényében 24–33%-át.

A magyar háztartások közel háromnegyedénél jelentkezik közlekedési költség, a többiek vagy nem, vagy pedig díjmentesen utaznak. A lakosság 26%-a csak személygépkocsi-használatra, 20%-a viszont csak közösségi közlekedésre költ. Budapesten ez az arány fordított, ott azok a háztartások vannak relatív többségben (29%), amelyek csak közösségi közlekedésre költenek.

11. ábra

A háztartások megoszlása a közlekedési költségek szerint, 2009



A tömegközlekedést elsősorban a kedvezőtlenebb anyagi helyzetben levők használják. Az átlagosnál rosszabb anyagi helyzetűek közlekedési költségeik 40, az átlagos anyagi helyzetűek 28, a jó körülmények között élők pedig 19%-át költik közösségi közlekedésre.

9. A személygépkocsi szerepe a napi közlekedésben

A motorizáció hazai elterjedtségére jellemző, hogy a személygépkocsi-állomány meghaladja a 3 milliót, ezek 92%-át magánszemélyek üzemeltetik, 8%-át jogi személyek, azonban ezek egy része is olyan személygépkocsi, amelyet magán-célra is használnak. Mindez azt jelenti, hogy a magyar háztartások 80–85%-a használ személygépkocsit.

A napi utazás során **megtett távolság** 58%-a történik személygépkocsival, a budapestiek körében ez nem éri el az 50%-ot, a többi 50 ezernél több lakossal rendelkező városban megközelíti a 2/3-os arányt, a többi településkategóriában pedig 60% körül alakul. A legnagyobb arányban (66%) a 15 év alattiak használnak személygépkocsit (természetesen utasként), ezt megközelíti a 25–64 évesek személy-

gépkocsi-használata, az ennél idősebbek, illetve fiatalabbak (15–24 évesek) pedig az utazással megtett távolságnak mindössze 51, illetve 29%-át teszik meg személygépkocsival.

Munkába járáshoz viszonylag kevesebben (55%) ülnek autóba a magyarok, a vásárlás és a rokonlátogatás esetében 70% körüli az arány.

A személygépkocsi a napi közlekedés során használt járművek közül a leggyorsabb, így természetes, hogy amennyiben a megtett távolság helyett **az utazással töltött időt** vizsgáljuk, egészen más (alacsonyabb) ennek a járműfajtának a részesedése. E tekintetben a személygépkocsi-használat csupán a 10–50 ezer lakosú városokban haladja meg némileg az 50%-ot, országosan mindössze 46%, Budapesten pedig 37%.

A munkába járásra fordított közlekedési idő 45, a vásárlásra, illetve rokonlátogatásra fordított közlekedési idő 52, illetve 59%-a kötődik a személygépkocsihoz.

A személygépkocsival tett utazások átlagos távolsága 18 km, melyet átlagosan 24 perc alatt lehet megtenni, így az átlagos haladási sebesség 44 km/óra. A kisebb településeken jellemzően hosszabb utazásokra veszik igénybe a személygépkocsit, melyek során nagy távolságokat tesznek meg lakott területeken kívül is, így a 10 ezer lakosnál kisebb települések lakóinál az átlagsebesség 50 km/óra körül alakul, míg a fővárosban ez csak 30 km/óra.

10. A közösségi közlekedés szerepe a napi közlekedésben

A közösségi közlekedési eszközök közé tartoznak a busz, trolis, villamos, metró, vonat, HÉV és a taxi, amelyek egy meglehetősen heterogén csoportot alkotnak. Ezeket a közlekedési eszközöket használta a lakosság a **megtett távolság** 37%-ánál. Budapesten ez az arány 50% volt, a legalacsonyabb (26%) az 50–100 ezer lakosú városok lakói körében. A fővárosiak közlekedésében nagy segítséget jelent a metró, a megtett távolság 11%-a a föld felszíne alatt történik.

A közösségi közlekedési eszközök használatának aránya kirívóan magas (67%) a 15–24 éves korosztályban, valamint a 64 évesnél idősebbek körében (42%), míg a 25–64 évesek csak 31%-ban veszik igénybe ezt a lehetőséget, elsősorban munkába járás miatt.

Tekintettel arra, hogy a közösségi közlekedés használata lassabb haladást tesz lehetővé, így időigényesebb. Amennyiben a **közlekedésre fordított időt** vizsgáljuk, ezek részesedése magasabb, országosan 41, Budapesten 59%. A 15–24 évesek 70, a 64 évesnél idősebbek 46, a 25–64 évesek 36%-ban töltik a közlekedésre fordított idejüket közösségi közlekedéssel. A munkába járásra fordított idő 44%-a telik közösségi közlekedéssel.

11. Regionális különbségek

A főváros – és ennek következtében a közép-magyarországi régió – a napi közlekedési szokások tekintetében (is) jelentősen eltér az ország többi területétől. Mivel ezekre a különbségekre a korábbi fejezetek kitérnek, így itt most csak néhány összefoglaló megjegyzés szerepel. A budapestiek utazási gyakorisága (354 utazás/fő/év) nem tér el jelentősen az országos átlagtól (369 utazás/fő/év), ám ezek jellemzői specifikusak. A budapestiek napi utazásaik során rendkívül ritkán (mindössze az utazások 8%-ánál) hagyják el a fővárost, az utazásaik átlagos távolsága így nagyon alacsony (8 km), egy utazás átlagos ideje (20 perc) azonban közelít az országos átlaghoz. Az egy főre jutó közlekedési költség itt a legmagasabb, ami elsősorban a közösségi közlekedés relatív magas arányának, illetve annak drágasága miatt van így. A budapestiek – az országos átlagot megközelítő arányban – használnak személygépkocsit a napi közlekedéshez.

A napi közlekedések számára és jellemzőire a lakótelepülés régiója viszonylag kis hatással van, néhány jellegzetesség azonban megfigyelhető. A dunántúli megyékben lakók némileg többször utaznak, mint a Dunától keletre élők. A településen kívüli utazások aránya Közép- és Nyugat-Dunántúlon, illetve Észak-Magyarországon a legmagasabb (37–40%). Ebből is következik, hogy egy utazás átlagos távolsága és időtartama is ezeken a területeken a legnagyobb. Az egy főre jutó éves közlekedési költség Közép- és Nyugat-Dunántúlon haladja meg a 70 ezer Ft-ot. A személygépkocsi-használatra fordított költségnek az összes közlekedési költségen belüli aránya Észak-Magyarországon a legalacsonyabb, 67%. Az itt élők ritkábban, de akkor nagyobb távolság megtételére használják a személygépkocsit.

12. A magyarországi mobilitás, illetve a közlekedési lehetőségek európai viszonylatban

A lakosság napi közlekedési szokásainak statisztikai vizsgálatára kevés ismert példa van az európai gyakorlatban. A Studio Metropolitana Urbanisztikai és Kutató Kht. 2003-ban összeállítást tett közzé az egyes európai nagyvárosok (Budapest, Berlin, Ljubljana, Prága, Bécs, Zágráb) közlekedési infrastruktúrájáról, melyből kiderül, hogy Budapest jó pozícióban van a hálózat nagyságát tekintve, ám annak struktúrája rendkívül kedvezőtlen, mivel a földalatti és a kerékpárutak hossza jelentősen elmarad a hasonló méretű, sőt sok esetben a kisebb városokétól is.

Nemzetközi összehasonlításban megállapítható, hogy a magyar háztartások személygépkocsi-használata elmarad a más országokban tapasztaltaktól, míg a buszok és villamosok használata jelentősen meghaladja azt.

2. tábla

**A megtett távolság megoszlása közlekedési eszköz szerint
egyed országokban, 2006^{a)}**

Közlekedési eszköz	Magyar- ország ^{b)}	Cseh- ország	Hollandia	Portugália	Egyesült Királyság	Svájc	Norvégia
Kerékpár	3,9	–	7,6	–	–	2,7	1,3
Személygépkocsi	58,5	63,0	80,3	60,4	85,0	71,1	79,2
Motorkerékpár	0,6	–	0,5	0,2	1,3	6,0	0,3
Busz, villamos	27,0	13,4	3,6	11,8	6,0	3,3	7,3
Vonat	7,2	13,8	8,0	5,1	6,5	15,9	5,3
Légi jármű	–	8,9	–	20,3	1,2	0,9	5,1
Vízi jármű	–	0,0	–	0,1	–	0,1	1,6
Egyéb	2,9	0,9	–	2,2	–	0,0	0,0
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

a) Az egyes országok adatgyűjtési módszertanának, megfigyelési körének eltérései csak korlátozott összehasonlíthatóságot tesznek lehetővé.

b) 2009-es adat.

Forrás: Eurostat.

* * *

Jelen publikáció terjedelmi okokból korántsem törekedhetett teljességre, számos, egyébként érdekes összefüggés feltárásával adós maradt, ám ezek relevanciája aligha vonható kétségbe. A közlekedéspolitika formálói, a stratégia tervezők, városszervezők és más szakemberek, társadalompolitikusok számára a létrejött gazdag adatbázis széles körben ad lehetőséget az elemzésre, mélyre ásásra, szofisztikáltabb összefüggések keresésére.

Táblázatok jegyzéke

1. Egy adott napon közlekedő személyek aránya, 2009
2. Az utazások száma motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009
3. Az utazások megoszlása motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009
4. Helyi és távolsági utazások településnagyság és motiváció szerint, 2009
5. Közlekedési eszközök használata motivációk és lakóhely szerint, 2009
6. Motivációk megoszlása közlekedési eszközök szerint, 2009
7. Közlekedési módok megoszlása országosan és budapesti lakóhellyel rendelkezőknél motivációként, 2009
8. Személygépkocsi-kihasználtság Budapesten, 2009
9. Közlekedési eszközök használata a lakóhely településnagysága szerint, 2009
10. Közlekedési eszközök használata kiemelt motivációk szerint, 2009
11. Közlekedési eszközök használata évszakok szerint, 2009
12. Az utazások motivációjának megoszlása az átszállások száma szerint, 2009
13. Az utazások száma motiváció és az utazás időpontja szerint, 2009
14. Az utazások megoszlása az utazás időpontja és korcsoport szerint, 2009
15. Az utazások száma motiváció, valamint távolság és időtartam szerint, 2009
16. Az utazások távolság és időtartam szerinti megoszlása motivációként, 2009
17. Az utazások átlagos távolsága a lakóhely településnagysága és motiváció szerint, 2009
18. Az utazások átlagos időtartama a lakóhely településnagysága és motiváció szerint, 2009
19. Egy háztartásra/főre jutó közlekedési költség, 2009
20. A lakosság havi közlekedési kiadása, 2009
21. A háztartások megoszlása a közlekedési költség típusa szerint, 2009
22. A napi közlekedési szokások regionális jellemzői, 2009
23. Személygépkocsival tett napi utazások regionális jellemzői, 2009

1. Egy adott napon közlekedő személyek aránya, 2009

(%)

Megnevezés	A közlekedők aránya				
	tavasszal	nyáron	ősszel	télen	átlagosan
Lakóhely					
Közép-Magyarország	53,5	40,4	47,7	42,3	45,9
Közép-Dunántúl	53,4	43,8	52,4	54,3	51,0
Nyugat-Dunántúl	60,3	48,5	57,6	50,4	54,2
Dél-Dunántúl	56,0	45,9	54,4	48,7	51,3
Észak-Magyarország	49,8	37,3	45,2	39,5	43,0
Észak-Alföld	55,0	42,1	53,6	49,1	50,0
Dél-Alföld	55,0	46,7	52,9	49,1	50,9
Településnagyság					
Budapest	57,6	42,2	47,7	42,1	47,4
100 ezer és több lakos	63,8	51,4	59,6	57,1	58,0
50 000–99 999 lakos	63,9	53,3	60,9	57,1	58,8
10 000–49 999 lakos	53,1	43,6	52,5	46,3	48,8
5 000–9 999 lakos	51,8	39,6	48,3	49,3	47,3
2 000–4 999 lakos	50,5	41,2	49,9	43,0	46,2
0–1 999 lakos	47,4	35,7	45,7	41,5	42,6
Anyagi helyzet					
Nagyon szűkös	45,8	35,6	44,6	39,2	41,3
Szerény	51,9	40,1	47,9	44,1	46,0
Átlagos	58,4	46,6	55,3	50,2	52,6
Jó	63,7	49,2	55,7	53,7	55,6
Életkor					
0–14 éves	48,7	21,5	48,3	43,6	40,8
15–24 éves	59,0	33,5	55,2	51,5	49,8
25–44 éves	63,7	57,4	61,0	55,8	59,5
45–64 éves	57,2	50,7	52,4	48,3	52,2
65 éves és idosebb	35,5	29,2	30,0	26,2	30,3
Nem					
Férfi	55,8	44,0	52,3	47,0	49,8
Nő	53,1	41,7	50,0	46,3	47,8
Iskolai végzettség					
Nincs	47,4	22,3	46,3	42,6	39,8
Alapfoku	41,5	36,2	38,2	36,2	38,1
Középfoku	38,9	33,6	35,4	31,0	34,8
Felsőfoku	64,3	53,4	59,5	55,1	58,0
Gazdasági aktivitás					
Dolgozik	71,5	63,0	67,8	63,9	66,6
Munkanélküli	41,1	35,9	38,2	36,6	38,0
Nyugdíjas	38,1	32,9	34,5	30,1	34,0
Egyéb inaktív	50,5	31,7	48,0	42,8	43,2
Nap					
Hétfő	60,0	45,3	58,6	53,8	54,4
Kedd	59,4	47,1	59,4	54,5	55,1
Szerda	61,2	47,1	56,4	53,7	54,6
Csütörtök	59,7	46,8	59,1	56,5	55,5
Péntek	59,7	48,0	58,5	52,8	54,7
Szombat	42,0	37,9	38,5	31,8	37,5
Vasárnap	39,0	27,4	30,5	25,4	30,5
Összesen	54,4	42,8	51,1	46,6	48,7

2. Az utazások száma motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009, ezer*

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcső- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Régió										
Közép-Magyarország	230 554	60 780	21 534	13 564	82 515	7 835	6 514	33 721	37 919	494 936
Közép-Dunántúl	87 745	28 795	11 713	8 374	37 165	3 181	5 182	14 696	16 478	213 329
Nyugat-Dunántúl	82 989	24 052	11 259	5 981	35 584	2 144	4 141	15 838	18 907	200 895
Dél-Dunántúl	64 750	25 332	11 434	6 187	32 927	2 713	5 222	18 354	23 712	190 631
Észak-Magyarország	71 133	26 904	10 803	8 235	40 374	1 720	4 385	15 775	16 094	195 423
Észak-Alföld	105 034	44 957	12 908	8 795	52 014	2 101	9 796	25 135	18 351	279 091
Dél-Alföld	96 181	31 968	20 040	8 112	50 019	3 394	6 176	20 654	15 250	251 794
A lakóhely településnagysága										
Budapest	136 217	33 848	13 456	8 690	51 368	6 461	4 782	22 933	24 007	301 762
100 ezer és több lakos	94 727	33 502	12 676	7 359	45 239	3 781	5 146	18 966	24 126	245 523
50 000 - 99 999 lakos	59 939	20 275	8 157	4 776	32 592	2 280	5 277	8 659	13 771	155 727
10 000 - 49 999 lakos	166 665	52 426	23 436	12 444	77 085	5 194	9 955	37 101	35 332	419 638
5 000 - 9 999 lakos	73 468	29 302	10 722	4 922	35 450	1 264	5 493	16 774	10 716	188 112
2 000 - 4 999 lakos	97 080	33 978	15 007	8 838	43 763	2 171	5 727	19 196	18 268	244 026
0 - 1 999 lakos	110 292	39 456	16 237	12 218	45 100	1 937	5 037	20 543	20 491	271 311
Anyagi helyzet										
Nagyon szűkös	78 511	41 870	16 635	11 666	52 120	2 368	5 267	19 915	15 020	243 372
Szerény	227 054	75 430	32 773	23 652	118 355	6 170	14 356	47 774	47 046	592 611
Átlagos	375 724	109 558	43 555	21 124	143 577	11 251	18 804	66 946	74 295	864 833
Jó / nagyon jó	53 246	15 111	6 445	2 547	15 881	2 961	2 882	9 143	9 521	117 737
Nem ismert	3 851	820	283	258	666	339	106	394	829	7 547
Nem										
Férfi	404 988	117 583	49 253	22 796	111 766	14 891	13 053	65 298	75 305	874 935
Nő	333 398	125 206	50 438	36 451	218 832	8 197	28 362	78 875	71 406	951 164

2. Az utazások száma motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009, ezer* (folytatás)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Életkor										
0- 14 éves	-	121 252	3 038	2 938	14 186	3 793	2 274	19 490	18 678	185 649
15 - 24 éves	47 965	94 949	7 407	2 164	12 048	6 747	1 641	15 231	26 509	214 662
25 - 44 éves	409 194	23 052	31 536	10 323	87 762	8 532	27 636	45 047	42 029	685 112
45 - 64 éves	268 722	2 902	37 432	20 929	123 741	3 029	8 135	41 614	33 268	539 772
65 éves és idosebb	9 844	634	20 278	22 892	92 860	987	1 729	22 790	26 228	198 243
Iskolai végzettség										
Nincs	10 401	137 825	5 261	5 088	23 264	5 323	3 228	23 553	23 573	237 517
Alapfoku	9 652	2 813	12 132	2 997	19 743	950	5 868	9 041	5 219	68 415
Középfoku	18 699	1 669	33 033	30 894	132 810	1 986	5 048	36 219	38 050	298 408
Felsőfoku	699 634	100 482	49 264	20 268	154 781	14 830	27 271	75 360	79 869	1 221 760
Gazdasági aktivitás										
Dolgozik	615 613	9 822	28 707	9 687	85 352	8 081	15 143	47 825	43 040	863 272
Munkanélküli	9 950	2 964	12 407	3 021	20 375	991	6 133	9 393	5 414	70 648
Nyugdíjas	19 158	1 669	34 010	32 354	138 011	2 042	5 189	37 735	39 075	309 244
Egyéb inaktív	93 665	228 334	24 567	14 184	86 860	11 974	14 951	49 219	59 181	582 935
Évszak										
Tavaszi	194 969	79 623	28 934	17 419	85 886	7 634	10 922	42 007	39 457	506 851
Nyár	173 480	6 058	25 806	13 923	85 297	6 026	3 876	35 342	48 120	397 928
Ősz	193 341	81 843	22 616	14 067	83 406	4 900	12 109	35 007	35 990	483 279
Tél	176 597	75 265	22 335	13 837	76 010	4 529	14 509	31 817	23 145	438 044
Összesen	738 386	242 789	99 691	59 247	330 598	23 088	41 416	144 173	146 711	1 826 099

* Hazatérés nélkül.

3. Az utazások megoszlása motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009*

(%)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Régió										
Közép-Magyarország	46,6	12,3	4,4	2,7	16,7	1,6	1,3	6,8	7,7	100,0
Közép-Dunántúl	41,1	13,5	5,5	3,9	17,4	1,5	2,4	6,9	7,7	100,0
Nyugat-Dunántúl	41,3	12,0	5,6	3,0	17,7	1,1	2,1	7,9	9,4	100,0
Dél-Dunántúl	34,0	13,3	6,0	3,2	17,3	1,4	2,7	9,6	12,4	100,0
Észak-Magyarország	36,4	13,8	5,5	4,2	20,7	0,9	2,2	8,1	8,2	100,0
Észak-Alföld	37,6	16,1	4,6	3,2	18,6	0,8	3,5	9,0	6,6	100,0
Dél-Alföld	38,2	12,7	8,0	3,2	19,9	1,3	2,5	8,2	6,1	100,0
A lakóhely településnagysága										
Budapest	45,1	11,2	4,5	2,9	17,0	2,1	1,6	7,6	8,0	100,0
100 ezer és több lakos	38,6	13,6	5,2	3,0	18,4	1,5	2,1	7,7	9,8	100,0
50 000–99 999 lakos	38,5	13,0	5,2	3,1	20,9	1,5	3,4	5,6	8,8	100,0
10 000–49 999 lakos	39,7	12,5	5,6	3,0	18,4	1,2	2,4	8,8	8,4	100,0
5 000–9 999 lakos	39,1	15,6	5,7	2,6	18,8	0,7	2,9	8,9	5,7	100,0
2 000–4 999 lakos	39,8	13,9	6,1	3,6	17,9	0,9	2,3	7,9	7,5	100,0
0–1 999 lakos	40,7	14,5	6,0	4,5	16,6	0,7	1,9	7,6	7,6	100,0
Anyagi helyzet										
Nagyon szűkös	32,3	17,2	6,8	4,8	21,4	1,0	2,2	8,2	6,2	100,0
Szerény	38,3	12,7	5,5	4,0	20,0	1,0	2,4	8,1	7,9	100,0
Átlagos	43,4	12,7	5,0	2,4	16,6	1,3	2,2	7,7	8,6	100,0
Jó	45,2	12,8	5,5	2,2	13,5	2,5	2,4	7,8	8,1	100,0
Nem ismert	51,0	10,9	3,8	3,4	8,8	4,5	1,4	5,2	11,0	100,0
Nem										
Férfi	46,3	13,4	5,6	2,6	12,8	1,7	1,5	7,5	8,6	100,0
Nő	35,1	13,2	5,3	3,8	23,0	0,9	3,0	8,3	7,5	100,0

3. Az utazások megoszlása motiváció és az utazók jellemzői szerint, 2009* (folytatás)

(%)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Életkor										
0–14 éves	-	65,3	1,6	1,6	7,6	2,0	1,2	10,5	10,1	100,0
15–24 éves	22,3	44,2	3,5	1,0	5,6	3,1	0,8	7,1	12,3	100,0
25–44 éves	59,7	3,4	4,6	1,5	12,8	1,2	4,0	6,6	6,1	100,0
45–64 éves	49,8	0,5	6,9	3,9	22,9	0,6	1,5	7,7	6,2	100,0
65 éves és idosebb	5,0	0,3	10,2	11,5	46,8	0,5	0,9	11,5	13,2	100,0
Iskolai végzettség										
Nincs	4,4	58,0	2,2	2,1	9,8	2,2	1,4	9,9	9,9	100,0
Alapfoku	14,1	4,1	17,7	4,4	28,9	1,4	8,6	13,2	7,6	100,0
Középfoku	6,3	0,6	11,1	10,4	44,5	0,7	1,7	12,1	12,8	100,0
Felsőfoku	57,3	8,2	4,0	1,7	12,7	1,2	2,2	6,2	6,5	100,0
Gazdasági aktivitás										
Dolgozik	71,3	1,1	3,3	1,1	9,9	0,9	1,8	5,5	5,0	100,0
Munkanélküli	14,1	4,2	17,6	4,3	28,8	1,4	8,7	13,3	7,7	100,0
Nyugdíjas	6,2	0,5	11,0	10,5	44,6	0,7	1,7	12,2	12,6	100,0
Egyéb inaktív	16,1	39,2	4,2	2,4	14,9	2,1	2,6	8,4	10,2	100,0
Évszak										
Tavaszi	38,5	15,7	5,7	3,4	16,9	1,5	2,2	8,3	7,8	100,0
Nyár	43,6	1,5	6,5	3,5	21,4	1,5	1,0	8,9	12,1	100,0
Ősz	40,0	16,9	4,7	2,9	17,3	1,0	2,5	7,2	7,4	100,0
Tél	40,3	17,2	5,1	3,2	17,4	1,0	3,3	7,3	5,3	100,0
Összesen	40,4	13,3	5,5	3,2	18,1	1,3	2,3	7,9	8,0	100,0

* Hazatérés nélkül.

4. Helyi és távolsági utazások településnagyság és motiváció szerint, 2009, ezer*

Lakóhely településnagysága	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Budapest										
településen belül	129 221	33 017	12 948	8 690	45 214	6 273	4 655	17 159	19 238	276 415
településen kívül	6 995	831	509	-	6 154	188	127	5 773	4 769	25 346
összesen	136 217	33 848	13 456	8 690	51 368	6 461	4 782	22 933	24 007	301 762
	5,1	2,5	3,8	-	12,0	2,9	2,7	25,2	19,9	8,4
100 ezer és több lakos										
településen belül	88 449	32 780	11 779	7 250	45 142	3 419	4 888	14 073	19 183	226 963
településen kívül	6 278	722	898	109	97	362	258	4 893	4 943	18 560
összesen	94 727	33 502	12 676	7 359	45 239	3 781	5 146	18 966	24 126	245 522
	6,6	2,2	7,1	1,5	0,2	9,6	5,0	25,8	20,5	7,6
50 000–99 999 lakos										
településen belül	51 612	18 681	7 622	4 453	32 112	2 011	5 191	6 177	10 240	138 099
településen kívül	8 327	1 595	535	324	480	269	85	2 483	3 532	17 630
összesen	59 939	20 275	8 157	4 776	32 592	2 280	5 277	8 659	13 771	155 726
	13,9	7,9	6,6	6,8	1,5	11,8	1,6	28,7	25,6	11,3
10 000–49 999 lakos										
településen belül	109 506	44 629	17 815	9 089	69 246	4 024	9 009	22 921	24 072	310 311
településen kívül	57 159	7 797	5 621	3 355	7 840	1 169	945	14 180	11 260	109 326
összesen	166 665	52 426	23 436	12 444	77 085	5 194	9 955	37 101	35 332	419 638
	34,3	14,9	24,0	27,0	10,2	22,5	9,5	38,2	31,9	26,1
5 000–9 999 lakos										

4. Helyi és távolsági utazások településnagyság és motiváció szerint, 2009, ezer* (folytatás)

Lakóhely településnagysága	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
településen belül	33 069	20 001	6 255	2 175	29 133	917	4 637	10 477	6 842	113 506
településen kívül	40 399	9 301	4 467	2 747	6 317	347	856	6 298	3 875	74 607
összesen	73 468	29 302	10 722	4 922	35 450	1 264	5 493	16 774	10 716	188 111
	55,0	31,7	41,7	55,8	17,8	27,5	15,6	37,5	36,2	39,7
a településen kívüli utazások aránya, %										
2 000–4 999 lakos										
településen belül	36 886	17 960	6 169	3 329	28 514	1 216	4 240	9 214	9 203	116 731
településen kívül	60 194	16 018	8 838	5 509	15 250	955	1 487	9 982	9 065	127 298
összesen	97 080	33 978	15 007	8 838	43 763	2 171	5 727	19 196	18 268	244 028
	62,0	47,1	58,9	62,3	34,8	44,0	26,0	52,0	49,6	52,2
a településen kívüli utazások aránya, %										
0–1 999 lakos										
településen belül	29 166	16 317	3 675	2 565	24 491	734	3 040	7 262	9 402	96 652
településen kívül	81 127	23 139	12 562	9 653	20 610	1 204	1 997	13 281	11 088	174 661
összesen	110 292	39 456	16 237	12 218	45 100	1 937	5 037	20 543	20 491	271 311
	73,6	58,6	77,4	79,0	45,7	62,2	39,6	64,6	54,1	64,4
a településen kívüli utazások aránya, %										
Összesen										
településen belül	477 908	183 386	66 262	37 550	273 851	18 594	35 660	87 283	98 180	1 278 674
településen kívül	260 478	59 403	33 429	21 696	56 747	4 494	5 756	56 890	48 531	547 424
összesen	738 386	242 789	99 691	59 247	330 598	23 088	41 416	144 173	146 711	1 826 099
	35,3	24,5	33,5	36,6	17,2	19,5	13,9	39,5	33,1	30,0
a településen kívüli utazások aránya, %										

* Hazatérés nélkül.

5. Közlekedési eszközök használata motivációk és lakóhely szerint, 2009*

ezer utazás

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsődébe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokonlátogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Ország összesen										
Személygépkocsi	311 034	41 760	44 578	21 480	110 455	7 066	18 885	75 400	60 451	691 109
Ebből: vezető	246 793	8 827	31 919	10 664	66 383	4 330	15 780	33 039	29 141	446 876
utas	64 241	32 933	12 659	10 816	44 072	2 736	3 105	42 361	31 310	244 233
Busz, trolis, villamos	265 253	100 324	26 356	23 192	52 133	4 972	4 547	26 698	34 378	537 851
Metró	36 259	6 815	2 120	856	3 795	883	240	2 947	4 826	58 742
Vonat, HÉV	28 313	8 393	2 604	1 358	1 527	418	129	5 542	3 089	51 373
Taxi	268	107	-	188	-	-	43	389	229	1 224
Motor, robogó	11 068	360	1 035	41	1 398	287	-	839	1 313	16 342
Kerékpár	109 715	26 286	15 141	5 155	59 435	5 644	6 892	20 437	17 387	266 091
Egyéb	7 721	5 607	1 583	711	4 895	372	907	988	1 733	24 517
Gyalog	254 739	147 144	37 379	27 732	160 211	10 248	16 124	44 737	64 333	762 646
Összesen	1 024 370	336 795	130 794	80 713	393 849	29 890	47 768	177 977	187 739	2 409 895
Ebből: egyéni közl. eszköz	431 817	68 406	60 754	26 676	171 288	12 997	25 777	96 676	79 151	973 542
közösségi közl. eszköz	330 093	115 639	31 080	25 594	57 455	6 273	4 959	35 576	42 522	649 190
Budapest										
Személygépkocsi	97 230	13 550	9 924	4 811	36 824	2 813	4 322	26 406	18 230	214 110
Ebből: vezető	42 949	1 837	3 772	1 375	10 774	826	1 706	5 315	4 277	72 833
utas	6 609	4 398	1 044	1 082	8 016	486	450	7 419	4 695	34 199
Busz, trolis, villamos	95 386	20 568	8 523	5 315	18 942	2 707	1 553	9 581	12 603	175 178
Metró	31 273	4 703	1 788	567	3 678	783	240	2 517	4 547	50 097
Vonat, HÉV	7 894	882	831	154	294	381	-	2 639	926	14 002
Taxi	36	107	-	73	-	-	-	187	-	403
Motor, robogó	1 235	183	-	-	144	154	-	-	139	1 855
Kerékpár	3 028	39	87	-	271	1 254	-	176	944	5 800
Egyéb	206	395	-	47	317	-	-	53	85	1 104
Gyalog	75 059	23 632	7 662	5 281	30 238	3 823	2 990	8 815	12 354	169 853
Összesen	263 676	56 745	23 706	13 894	72 674	10 414	6 940	36 702	40 571	525 323
Ebből: egyéni közl. eszköz	101 493	13 772	10 011	4 811	37 239	4 221	4 322	26 582	19 313	221 765
közösségi közl. eszköz	134 589	26 260	11 142	6 109	22 914	3 871	1 793	14 924	18 076	239 680

* Hazatérés nélkül. Egy utazás során többféle közlekedési eszközt is igénybe lehetett venni.

6. Motivációk megoszlása közlekedési eszközök szerint, 2009*

(%)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Személygépkocsi	45,0	6,0	6,5	3,1	16,0	1,0	2,7	10,9	8,7	100,0
Ebből: vezető	55,2	2,0	7,1	2,4	14,9	1,0	3,5	7,4	6,5	100,0
utas	26,3	13,5	5,2	4,4	18,0	1,1	1,3	17,3	12,8	100,0
Busz, trolis, villamos	49,3	18,7	4,9	4,3	9,7	0,9	0,8	5,0	6,4	100,0
Metró	61,7	11,6	3,6	1,5	6,5	1,5	0,4	5,0	8,2	100,0
Vonat, HÉV	55,1	16,3	5,1	2,6	3,0	0,8	0,3	10,8	6,0	100,0
Taxi	21,9	8,7	0,0	15,4	0,0	0,0	3,5	31,8	18,7	100,0
Motor, robogó	67,7	2,2	6,3	0,3	8,6	1,8	0,0	5,1	8,0	100,0
Kerékpár	41,2	9,9	5,7	1,9	22,3	2,1	2,6	7,7	6,5	100,0
Egyéb közlekedési eszköz	31,5	22,9	6,5	2,9	20,0	1,5	3,7	4,0	7,1	100,0
Gyalog	33,4	19,3	4,9	3,6	21,0	1,3	2,1	5,9	8,4	100,0
Összesen	42,5	14,0	5,4	3,3	16,3	1,2	2,0	7,4	7,8	100,0
Ebből: egyéni közl. eszköz	44,4	7,0	6,2	2,7	17,6	1,3	2,6	9,9	8,1	100,0
közösségi közl. eszköz	50,8	17,8	4,8	3,9	8,9	1,0	0,8	5,5	6,6	100,0

* Hazatérés nélkül. Egy utazás során többféle közlekedési eszközt is igénybe lehetett venni.

7. Közlekedési módok megoszlása országosan és budapesti lakóhellyel rendelkezőknél motivációnként, 2009*

(%)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Ország összesen										
Személygépkocsi	30,4	12,4	34,1	26,6	28,0	23,6	39,5	42,4	32,2	28,7
Ebből: vezető utas	24,1 6,3	2,6 9,8	24,4 9,7	13,2 13,4	16,9 11,2	14,5 9,2	33,0 6,5	18,6 23,8	15,5 16,7	18,5 10,1
Busz, trolis, villamos	25,9	29,8	20,2	28,7	13,2	16,6	9,5	15,0	18,3	22,3
Metró	3,5	2,0	1,6	1,1	1,0	3,0	0,5	1,7	2,6	2,4
Vonat, HÉV	2,8	2,5	2,0	1,7	0,4	1,4	0,3	3,1	1,6	2,1
Taxi	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1
Motor, robogó	1,1	0,1	0,8	0,1	0,4	1,0	0,0	0,5	0,7	0,7
Kerékpár	10,7	7,8	11,6	6,4	15,1	18,9	14,4	11,5	9,3	11,0
Egyéb	0,8	1,7	1,2	0,9	1,2	1,2	1,9	0,6	0,9	1,0
Gyalog	24,9	43,7	28,6	34,4	40,7	34,3	33,8	25,1	34,3	31,6
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ebből: egyéni közl. eszköz	42,2	20,3	46,5	33,1	43,5	43,5	54,0	54,3	42,2	40,4
közösségi közl. eszköz	32,2	34,3	23,8	31,7	14,6	21,0	10,4	20,0	22,6	26,9
Budapest										
Személygépkocsi	18,8	11,0	20,3	17,7	25,9	12,6	31,1	34,7	22,1	20,4
Ebből: vezető utas	16,3 2,5	3,2 7,8	15,9 4,4	9,9 7,8	14,8 11,0	7,9 4,7	24,6 6,5	14,5 20,2	10,5 11,6	13,9 6,5
Busz, trolis, villamos	36,2	36,2	36,0	38,3	26,1	26,0	22,4	26,1	31,1	33,3
Metró	11,9	8,3	7,5	4,1	5,1	7,5	3,5	6,9	11,2	9,5
Vonat, HÉV	3,0	1,6	3,5	1,1	0,4	3,7	0,0	7,2	2,3	2,7
Taxi	0,0	0,2	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,1
Motor, robogó	0,5	0,3	0,0	0,0	0,2	1,5	0,0	0,0	0,3	0,4
Kerékpár	1,1	0,1	0,4	0,0	0,4	12,0	0,0	0,5	2,3	1,1
Egyéb	0,1	0,7	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2
Gyalog	28,5	41,6	32,3	38,0	41,6	36,7	43,1	24,0	30,5	32,3
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ebből: egyéni közl. eszköz	38,5	24,3	42,2	34,6	51,2	40,5	62,3	72,4	47,6	42,2
közösségi közl. eszköz	51,0	46,3	47,0	44,0	31,5	37,2	25,8	40,7	44,6	45,6

* Hazatérés nélkül. Egy utazás során többféle közlekedési eszközt is igénybe lehetett venni.

8. Személygépkocsi-kihasználtság Budapesten, 2009

Időszak	Személygépkocsi		Együtt utazók száma
	vezetője	utasa	
	%		fő
Nap			
Hétfő	78,4	21,6	1,28
Kedd	73,9	26,1	1,35
Szerda	79,2	20,8	1,26
Csütörtök	73,2	26,8	1,37
Péntek	67,5	32,5	1,48
Szombat	53,3	46,7	1,87
Vasárnap	48,0	52,0	2,08
Indulás időpontja			
06:00–08:59	74,3	25,7	1,35
09:00–14:59	62,9	37,1	1,59
15:00–18:59	67,8	32,2	1,48
19:00–22:59	61,4	38,6	1,63
23:00–05:59	81,6	18,4	1,23
Összesen	67,9	32,1	1,47
Ebből:			
Munkába járás	86,6	13,4	1,15

9. Közlekedési eszközök használata a lakóhely településnagysága szerint, 2009*

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
Budapest							
Személygépkocsi	2 658 797	87 794	46,1	37,1	13	26	30
Ebből: vezető	1 787 425	62 168	31,0	26,3	13	27	29
utas	871 372	25 626	15,1	10,8	13	23	34
Busz, trolis, villamos	1 965 047	107 043	34,1	45,2	6	18	18
Metró	610 501	23 655	10,6	10,0	6	14	26
Vonat, HÉV	322 223	9 449	5,6	4,0	12	21	34
Taxi	12 846	504	0,2	0,2	11	26	26
Motor, robogó	100 630	1 938	1,7	0,8	27	31	52
Kerékpár	83 752	5 486	1,5	2,3	7	28	15
Egyéb	13 024	912	0,2	0,4	6	24	14
Összesen	5 766 820	236 781	100,0	100,0	8	20	24
100 ezer vagy több lakos							
Személygépkocsi	2 217 707	60 693	59,8	44,5	12	21	37
Ebből: vezető	1 394 296	40 354	37,6	29,6	11	20	35
utas	823 411	20 339	22,2	14,9	15	22	40
Busz, trolis, villamos	1 158 189	60 098	31,2	44,1	5	17	19
Metró	12 990	530	0,4	0,4	6	16	25
Vonat, HÉV	149 022	2 324	4,0	1,7	60	56	64
Taxi	2 282	125	0,1	0,1	4	12	18
Motor, robogó	12 088	605	0,3	0,4	5	14	20
Kerékpár	137 484	10 303	3,7	7,6	4	19	13
Egyéb	20 841	1 649	0,6	1,2	4	17	13
Összesen	3 710 602	136 327	100,0	100,0	9	19	27

9. Közlekedési eszközök használata a lakóhely településnagysága szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
50 000–99 999 lakos							
Személygépkocsi	1 694 313	40 248	68,6	53,9	14	20	42
Ebből: vezető	1 014 739	25 399	41,1	34,0	13	19	40
utas	679 574	14 849	27,5	19,9	16	21	46
Busz, trolis, villamos	505 328	23 152	20,5	31,0	7	19	22
Metró	9 502	286	0,4	0,4	12	22	33
Vonat, HÉV	119 407	2 164	4,8	2,9	62	67	55
Taxi	(729)	(74)	(0,0)	(0,0)	(3)	(16)	(10)
Motor, robogó	16 112	414	0,7	0,6	10	15	39
Kerékpár	111 749	7 457	4,5	10,0	4	16	15
Egyéb	11 031	861	0,4	1,2	3	15	13
Összesen	2 468 172	74 657	100,0	100,0	11	20	33
10 000–49 999 lakos							
Személygépkocsi	5 410 086	117 940	61,7	50,2	17	22	46
Ebből: vezető	3 237 582	73 029	36,9	31,1	16	21	44
utas	2 172 504	44 911	24,8	19,1	19	24	48
Busz, trolis, villamos	1 638 066	48 761	18,7	20,8	13	23	34
Metró	40 958	1 163	0,5	0,5	7	12	35
Vonat, HÉV	932 409	17 487	10,6	7,4	35	40	53
Taxi	8 508	198	0,1	0,1	13	18	43
Motor, robogó	39 537	1 897	0,5	0,8	5	15	21
Kerékpár	502 814	41 546	5,7	17,7	3	15	12
Egyéb	200 415	5 911	2,3	2,5	14	24	34
Összesen	8 772 793	234 904	100,0	100,0	13	21	37

9. Közlekedési eszközök használata a lakóhely településnagysága szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
5000–9999 lakos							
Személygépkocsi	3 020 766	60 382	61,3	48,1	23	27	50
Ebből: vezető	1 777 955	36 756	36,1	29,3	21	26	48
utas	1 242 811	23 626	25,2	18,8	25	29	53
Busz, trolis, villamos	1 206 815	31 032	24,5	24,7	20	31	39
Metró	34 885	1 144	0,7	0,9	8	17	31
Vonat, HÉV	367 495	8 366	7,5	6,7	29	40	44
Taxi	10 359	212	0,2	0,2	16	20	49
Motor, robogó	25 471	1 104	0,5	0,9	6	15	23
Kerékpár	239 251	21 577	4,9	17,2	2	12	11
Egyéb	21 045	1 820	0,4	1,4	4	21	12
Összesen	4 926 087	125 637	100,0	100,0	15	23	39
2000–4999 lakos							
Személygépkocsi	3 766 138	76 269	56,4	45,7	20	25	49
Ebből: vezető	2 094 024	42 961	31,4	25,7	19	24	49
utas	1 672 114	33 308	25,0	19,9	22	27	50
Busz, trolis, villamos	2 095 386	54 213	31,4	32,5	20	30	39
Metró	11 991	401	0,2	0,2	6	13	30
Vonat, HÉV	447 060	9 296	6,7	5,6	33	41	48
Taxi	-	-	-	-	-	-	-
Motor, robogó	35 217	1 179	0,5	0,7	6	12	30
Kerékpár	270 077	22 743	4,0	13,6	3	13	12
Egyéb	49 357	2 911	0,7	1,7	5	19	17
Összesen	6 675 226	167 010	100,0	100,0	16	23	40

9. Közlekedési eszközök használata a lakóhely településnagysága szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
0–1999 lakos							
Személygépkocsi	5 032 735	94 892	58,4	47,8	22	26	53
Ebből: vezető	2 900 268	54 869	33,7	27,6	21	24	53
utas	2 132 467	40 023	24,8	20,2	24	28	53
Busz, trolis, villamos	2 685 779	71 700	31,2	36,1	18	29	37
Metró	34 904	640	0,4	0,3	7	14	27
Vonat, HÉV	600 561	11 809	7,0	5,9	37	43	51
Taxi	(1 137)	(25)	(0,0)	(0,0)	(11)	(15)	(45)
Motor, robogó	35 434	1 247	0,4	0,6	6	12	28
Kerékpár	169 333	14 974	2,0	7,5	2	12	11
Egyéb	51 178	3 250	0,6	1,6	5	20	16
Összesen	8 611 061	198 537	100,0	100,0	18	25	43
Összesen							
Személygépkocsi	23 800 542	538 218	58,1	45,9	18	24	44
Ebből: vezető	14 206 289	335 536	34,7	28,6	16	23	42
utas	9 594 253	202 682	23,4	17,3	20	25	47
Busz, trolis, villamos	11 254 608	396 000	27,5	33,7	10	22	28
Metró	755 730	27 819	1,8	2,4	7	14	27
Vonat, HÉV	2 938 176	60 895	7,2	5,2	29	36	48
Taxi	35 862	1 137	0,1	0,1	10	20	32
Motor, robogó	264 490	8 384	0,6	0,7	8	16	32
Kerékpár	1 514 460	124 087	3,7	10,6	3	14	12
Egyéb	366 892	17 313	0,9	1,5	7	21	21
Mindösszesen	40 930 761	1 173 854	100,0	100,0	13	22	35

* Hazatéréssel.

A zárójelben levő adatok nem megbízhatóak.

10. Közlekedési eszközök használata kiemelt motivációk szerint, 2009*

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
Munkába járás							
Személygépkocsi	5 306 658	126 621	55,4	45,3	17	24	42
Ebből: vezető	4 062 581	99 533	42,4	35,6	16	24	41
utas	1 244 077	27 088	13,0	9,7	19	25	46
Busz, trolis, villamos	2 790 097	98 198	29,1	35,1	11	22	28
Metró	241 998	8 504	2,5	3,0	7	14	28
Vonat, HÉV	745 878	15 074	7,8	5,4	26	32	49
Taxi	5 144	111	0,1	0,0	19	25	46
Motor, robogó	79 415	2 643	0,8	0,9	7	14	30
Kerékpár	330 244	25 439	3,4	9,1	3	14	13
Egyéb	83 475	2 880	0,9	1,0	11	22	29
Összesen	9 582 908	279 470	100,0	100,0	12	22	34
Iskolába, óvodába, bölcsődébe járás							
Személygépkocsi (utas)	229 844	7 889	16,1	15,7	7	14	29
Busz, trolis, villamos	1 227 857	40 107	63,8	62,5	12	24	31
Metró	50 103	1 783	2,6	2,8	7	16	28
Vonat, HÉV	270 044	5 733	14,0	8,9	32	41	47
Taxi	3 200	160	0,2	0,2	30	90	20
Motor, robogó	4 230	128	0,2	0,2	12	21	33
Kerékpár	57 506	5 194	3,0	8,1	2	12	11
Egyéb	10 030	1 252	0,5	2,0	2	13	8
Összesen	1 925 201	64 192	100,0	100,0	10	20	30
Vásárlás							
Személygépkocsi	1 219 012	31 468	69,8	51,6	11	17	39
Ebből: vezető	640 799	17 606	36,7	28,9	10	16	36

10. Közlekedési eszközök használata kiemelt motivációk szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
utas	578 213	13 862	33,1	22,7	13	19	42
Busz, trolis, villamos	310 783	14 430	17,8	23,7	6	17	22
Metró	15 951	704	0,9	1,2	4	11	23
Vonat, HÉV	37 806	837	2,2	1,4	25	33	45
Taxi	-	-	-	-	-	-	-
Motor, robogó	29 141	507	1,7	0,8	21	22	57
Kerékpár	121 170	11 724	6,9	19,2	2	12	10
Egyéb	13 794	1 302	0,8	2,1	3	16	11
Összesen	1 747 656	60 972	100,0	100,0	7	16	29

Rokonlátogatás

Személygépkocsi	1 707 762	33 858	70,2	58,8	23	27	50
Ebből: vezető	723 168	14 480	29,7	25,2	22	26	50
utas	984 594	19 378	40,5	33,7	23	27	51
Busz, trolis, villamos	305 425	10 941	12,5	19,0	11	25	28
Metró	23 217	904	1,0	1,6	8	18	26
Vonat, HÉV	274 048	5 678	11,3	9,9	49	61	48
Taxi	2 793	85	0,1	0,1	7	13	33
Motor, robogó	3 565	167	0,1	0,3	4	12	21
Kerékpár	60 955	4 972	2,5	8,6	3	15	12
Egyéb	56 256	954	2,3	1,7	57	58	59
Összesen	2 434 019	57 558	100,0	100,0	18	26	42

* Hazatéréssel.

11. Közlekedési eszközök használata évszakok szerint, 2009*

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
Tavaszi							
Személygépkocsi	6 885 324	153 599	57,1	43,9	19	25	45
Ebből: vezető	4 042 355	93 945	33,5	26,9	17	24	43
utas	2 842 969	59 654	23,6	17,1	21	26	48
Busz, trolis, villamos	3 340 715	124 977	27,7	35,7	10	22	27
Metró	229 907	8 228	1,9	2,4	7	15	28
Vonat, HÉV	878 589	17 787	7,3	5,1	29	35	49
Taxi	18 400	533	0,2	0,2	10	17	35
Motor, robogó	110 240	3 246	0,9	0,9	11	20	34
Kerékpár	409 879	35 193	3,4	10,1	3	14	12
Egyéb	177 116	6 296	1,5	1,8	11	23	28
Összesen	12 050 170	349 858	100,0	100,0	13	22	34
Nyári							
Személygépkocsi	6 782 861	142 384	63,3	49,7	21	26	48
Ebből: vezető	3 927 866	86 689	36,6	30,3	19	25	45
utas	2 854 995	55 695	26,6	19,4	25	29	51
Busz, trolis, villamos	2 536 114	85 424	23,7	29,8	12	23	30
Metró	166 765	6 023	1,6	2,1	7	14	28
Vonat, HÉV	646 531	13 379	6,0	4,7	31	38	48
Taxi	1 423	65	0,0	0,0	4	11	22
Motor, robogó	80 780	2 492	0,8	0,9	8	14	32
Kerékpár	451 337	33 642	4,2	11,7	3	15	13
Egyéb	52 850	3 127	0,5	1,1	7	23	17
Összesen	10 718 664	286 536	100,0	100,0	14	23	37

11. Közlekedési eszközök használata évszakok szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
Ősz							
Személygépkocsi	5 514 238	129 197	55,6	44,3	16	22	43
Ebből: vezető	3 268 937	80 086	33,0	27,4	15	22	41
utas	2 245 301	49 110	22,6	16,8	17	23	46
Busz, trolis, villamos	2 910 259	100 316	29,3	34,4	11	22	29
Metró	188 449	7 210	1,9	2,5	6	14	26
Vonat, HÉV	754 807	16 140	7,6	5,5	27	35	47
Taxi	9 667	332	0,1	0,1	16	33	29
Motor, robogó	50 099	1 689	0,5	0,6	6	13	30
Kerékpár	386 572	31 871	3,9	10,9	3	13	12
Egyéb	105 238	5 130	1,1	1,8	7	20	21
Összesen	9 919 328	291 884	100,0	100,0	12	21	34
Tél							
Személygépkocsi	4 618 119	113 039	56,0	46,0	15	22	41
Ebből: vezető	2 967 131	74 816	36,0	30,5	14	22	40
utas	1 650 988	38 223	20,0	15,6	15	21	43
Busz, trolis, villamos	2 467 520	85 283	29,9	34,7	10	21	29
Metró	170 610	6 358	2,1	2,6	6	14	27
Vonat, HÉV	658 249	13 589	8,0	5,5	30	38	48
Taxi	6 371	207	0,1	0,1	11	22	31
Motor, robogó	23 371	957	0,3	0,4	6	14	24
Kerékpár	266 672	23 382	3,2	9,5	2	13	11
Egyéb	31 688	2 759	0,4	1,1	3	16	11
Összesen	8 242 599	245 575	100,0	100,0	11	20	34

11. Közlekedési eszközök használata évszakok szerint, 2009* (folytatás)

Közlekedési eszköz	Távolság összesen, ezer km	Utazási idő összesen, ezer óra	Megtett távolság megoszlása, %	Utazási idő megoszlása, %	Egy utazás átlagos távolsága, km	Egy utazás átlagos időtartama, perc	Átlagsebesség, km/óra
Összesen							
Személygépkocsi	23 800 542	538 218	58,1	45,9	18	24	44
Ebből: vezető	14 206 289	335 536	34,7	28,6	16	23	42
utas	9 594 253	202 682	23,4	17,3	20	25	47
Busz, trolis, villamos	11 254 608	396 000	27,5	33,7	10	22	28
Metró	755 730	27 819	1,8	2,4	7	14	27
Vonat, HÉV	2 938 176	60 895	7,2	5,2	29	36	48
Taxi	35 862	1 137	0,1	0,1	10	20	32
Motor, robogó	264 490	8 384	0,6	0,7	8	16	32
Kerékpár	1 514 460	124 087	3,7	10,6	3	14	12
Egyéb	366 892	17 313	0,9	1,5	7	21	21
Mindösszesen	40 930 761	1 173 854	100,0	100,0	13	22	35

* Hazatéréssel.

13. Az utazások száma motiváció és az utazás időpontja szerint, 2009, ezer

(ezer)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabad- idős tevék.	Hazatérés	Összesen
Nap											
Hétfő	135 746	49 202	17 764	11 615	40 885	2 673	7 460	10 477	12 658	284 401	572 881
Kedd	139 974	48 231	18 749	12 296	43 066	2 852	8 216	12 055	12 884	294 117	592 440
Szerda	141 086	46 738	15 211	11 730	42 233	2 662	6 855	9 432	12 552	286 820	575 319
Csütörtök	138 456	46 753	17 991	11 820	47 015	2 541	8 241	11 063	11 857	295 467	591 204
Péntek	133 318	44 861	14 951	7 660	51 809	2 188	7 980	13 690	13 778	291 104	581 338
Szombat	31 106	2 606	8 509	2 338	80 108	4 400	993	35 895	35 040	198 527	399 520
Vasárnap	18 701	4 398	6 516	1 787	25 482	5 773	1 672	51 562	47 943	163 855	327 689
Indulás időpontja											
00:00–03:59	5 443	321	315	211	393	45	393	145	75	2 832	10 173
04:00–04:59	28 353	410	208	47	274	189	65	68	382	1 203	31 200
05:00–05:59	142 213	4 087	782	327	1 261	228	658	1 437	1 005	1 614	153 613
06:00–06:59	191 131	32 253	3 024	3 274	7 841	645	1 868	2 654	3 921	8 331	254 945
07:00–07:59	251 505	172 981	12 465	13 076	37 461	896	15 914	7 688	8 334	19 540	539 859
08:00–08:59	45 728	12 345	20 505	15 472	71 444	2 428	4 000	11 408	16 362	42 899	242 591
09:00–09:59	14 044	3 470	20 117	9 206	81 632	1 725	1 387	16 127	20 285	70 538	238 530
10:00–10:59	7 865	1 627	13 410	5 758	53 977	2 099	1 061	17 252	15 625	100 285	218 960
11:00–11:59	5 026	1 005	6 036	2 077	13 992	196	361	14 082	3 799	112 518	159 091
12:00–12:59	9 692	2 076	2 935	1 608	3 954	28	1 356	6 213	2 972	86 914	117 749
13:00–13:59	14 982	1 375	2 937	1 934	6 362	1 155	1 190	10 246	8 380	103 762	152 323
14:00–14:59	4 905	2 001	5 172	2 923	14 019	2 959	1 776	17 677	16 414	225 542	293 389
15:00–15:59	3 322	3 802	3 637	1 761	11 403	2 630	5 035	15 056	13 385	188 279	248 310
16:00–16:59	3 565	3 789	3 643	739	12 331	2 859	4 753	12 044	10 251	336 721	390 697
17:00–17:59	3 373	816	2 187	467	9 086	2 158	907	5 975	10 468	198 974	234 412
18:00–18:59	1 853	351	653	310	3 548	1 800	234	3 456	7 418	134 358	153 980
19:00–19:59	963	24	1 439		1 002	967	170	1 988	4 216	75 054	85 824
20:00–23:59	4 425	58	225	55	615	82	286	655	3 419	104 925	114 744
Összesen	738 386	242 789	99 691	59 247	330 598	23 088	41 416	144 173	146 711	1 814 291	3 640 390

15. Az utazások száma motiváció, valamint távolság és időtartam szerint, 2009, ezer*

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Távolság, km										
0	61 416	75 371	12 868	11 093	104 035	5 098	10 770	21 596	35 636	337 883
1–3	171 073	67 786	25 036	13 614	112 002	6 816	17 336	31 499	28 276	473 438
4–6	139 730	30 011	19 789	8 875	48 338	4 295	5 930	21 221	21 952	300 141
7–9	52 545	10 715	5 527	2 994	10 821	1 281	1 527	9 800	8 087	103 297
10–15	131 283	23 783	14 863	8 140	28 041	2 220	2 685	22 877	18 896	252 788
16–20	61 635	10 809	6 738	3 774	10 392	501	1 223	7 999	6 207	109 278
21 vagy több	120 704	24 315	14 869	10 758	16 969	2 877	1 946	29 181	27 658	249 277
Időtartam, perc										
1–10	191 632	78 281	27 509	13 638	129 417	7 851	19 674	39 039	33 479	540 520
11–15	122 839	50 847	15 974	10 467	81 146	3 753	8 144	26 283	27 556	347 009
16–20	100 853	31 416	16 157	10 192	48 989	3 290	4 257	21 219	20 142	256 515
21–25	59 236	16 035	8 185	4 540	21 035	922	2 963	8 760	8 948	130 624
26–30	73 678	16 364	10 224	5 427	24 544	2 184	2 467	13 576	14 902	163 366
31–40	70 354	18 297	9 656	4 089	12 797	1 836	1 487	13 420	13 250	145 186
41–50	47 253	12 457	3 957	3 905	7 036	889	1 042	6 370	8 360	91 269
51–60	32 799	7 885	3 185	2 942	2 948	986	911	5 316	8 140	65 112
61–90	29 185	7 237	2 718	2 976	1 670	599	234	5 227	7 308	57 154
91 vagy több	10 559	3 970	2 125	1 071	1 015	778	238	4 962	4 627	29 345
Összesen	738 386	242 789	99 691	59 247	330 598	23 088	41 416	144 173	146 711	1 826 099
Átlagos távolság (km)	13	9	12	13	5	10	7	16	14	11
Átlagos utazási idő (perc)	26	25	26	28	17	26	19	28	29	24

* Hazatérés nélkül.

16. Az utazások távolság és időtartam szerinti megoszlása motivációnként, 2009*

(%)

Megnevezés	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcsö- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Távolság, km										
0	8,3	31,0	12,9	18,7	31,5	22,1	26,0	15,0	24,3	18,5
1–3	23,2	27,9	25,1	23,0	33,9	29,5	41,9	21,8	19,3	25,9
4–6	18,9	12,4	19,9	15,0	14,6	18,6	14,3	14,7	15,0	16,4
7–9	7,1	4,4	5,5	5,1	3,3	5,5	3,7	6,8	5,5	5,7
10–15	17,8	9,8	14,9	13,7	8,5	9,6	6,5	15,9	12,9	13,8
16–20	8,3	4,5	6,8	6,4	3,1	2,2	3,0	5,5	4,2	6,0
21 vagy több	16,3	10,0	14,9	18,2	5,1	12,5	4,7	20,2	18,9	13,7
Időtartam, perc										
1–10	26,0	32,2	27,6	23,0	39,1	34,0	47,5	27,1	22,8	29,6
11–15	16,6	20,9	16,0	17,7	24,5	16,3	19,7	18,2	18,8	19,0
16–20	13,7	12,9	16,2	17,2	14,8	14,2	10,3	14,7	13,7	14,0
21–25	8,0	6,6	8,2	7,7	6,4	4,0	7,2	6,1	6,1	7,2
26–30	10,0	6,7	10,3	9,2	7,4	9,5	6,0	9,4	10,2	8,9
31–40	9,5	7,5	9,7	6,9	3,9	8,0	3,6	9,3	9,0	8,0
41–50	6,4	5,1	4,0	6,6	2,1	3,9	2,5	4,4	5,7	5,0
51–60	4,4	3,2	3,2	5,0	0,9	4,3	2,2	3,7	5,5	3,6
61–90	4,0	3,0	2,7	5,0	0,5	2,6	0,6	3,6	5,0	3,1
91 vagy több	1,4	1,6	2,1	1,8	0,3	3,4	0,6	3,4	3,2	1,6
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* Hazatérés nélkül.

17. Az utazások átlagos távolsága a lakóhely településnagysága és motiváció szerint, 2009

(km)

Településnagyság	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcső- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kíséréte	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Budapest	11,0	6,3	9,3	5,1	4,0	6,1	4,5	16,3	13,5	9,3
100 ezer és több lakos	7,7	4,4	9,6	5,7	3,4	9,7	3,3	14,8	13,4	7,4
50 000–99 999 lakos	8,9	5,8	7,2	5,6	2,5	8,2	3,3	17,7	11,0	7,6
10 000–49 999 lakos	11,7	5,6	8,5	10,4	3,8	7,6	5,7	16,9	13,3	9,5
5 000– 9 999 lakos	16,7	9,6	15,4	18,0	5,5	10,1	9,2	12,7	14,1	12,4
2 000–4 999 lakos	15,0	12,6	15,6	17,1	6,3	17,9	8,4	17,5	13,9	12,9
0–1 999 lakos	15,5	13,2	17,0	19,3	9,1	15,5	11,3	17,3	19,2	14,7
Összesen	12,7	8,8	12,3	13,0	5,2	10,1	6,9	16,2	14,4	10,9

18. Az utazások átlagos időtartama a lakóhely településnagysága és motiváció szerint, 2009

(perc)

Településnagyság	Munkába járás	Iskolába, óvodába, bölcső- débe járás	Magáncélú ügyintézés	Eü. intézmény felkeresése	Vásárlás	Sportolás	Rászoruló családtag kísérete	Rokon- látogatás	Kult. és egyéb szabadidős tevék.	Összesen
Budapest	33	26	31	23	19	29	19	34	34	29
100 ezer és több lakos	22	21	27	23	18	30	17	28	30	23
50 000–99 999 lakos	22	20	23	19	16	26	18	28	26	21
10 000–49 999 lakos	23	20	21	24	16	22	18	28	27	22
5 000–9 999 lakos	27	25	27	31	16	21	20	22	25	24
2 000–4 999 lakos	27	29	27	32	17	29	19	28	27	25
0 –1 999 lakos	26	28	27	33	19	24	19	26	30	26
Összesen	26	25	26	28	17	26	19	28	29	24

19. Egy háztartásra/főre jutó közlekedési költség, 2009¹⁾

Magnevezés	Közös- ségi közle- kedés	Személy- gépkocsi- használat	Össze- sen	Közös- ségi közle- kedés	Személy- gépkocsi- használat	Össze- sen
	költsége egy háztartásra, Ft/hónap			költsége egy főre, Ft/hónap		
Lakóhely						
Közép-Magyarország	12 361	20 466	23 527	4 265	6 820	8 290
Közép-Dunántúl	7 990	16 054	17 739	2 473	5 347	5 918
Nyugat-Dunántúl	7 522	18 249	19 232	2 389	5 826	6 352
Dél-Dunántúl	7 221	17 233	16 956	2 303	5 468	5 639
Észak-Magyarország	7 729	15 329	15 876	2 472	4 899	5 259
Észak-Alföld	8 106	17 207	17 448	2 574	5 461	5 705
Dél-Alföld	6 648	15 106	15 149	2 222	5 095	5 309
Településnagyság						
Budapest	12 149	19 560	22 101	4 669	7 268	8 726
100 ezer és több lakos	7 781	16 533	17 006	2 730	5 666	6 191
50 000– 99 999 lakos	6 736	15 598	16 129	2 383	5 464	5 878
10 000–49 999 lakos	8 537	17 268	18 441	2 692	5 639	6 149
5 000–9 999 lakos	10 023	18 654	20 829	2 970	5 669	6 443
2 000–4 999 lakos	9 060	17 815	18 951	2 669	5 430	5 846
0–1 999 lakos	7 817	17 402	17 961	2 289	5 182	5 537
Anyagi helyzet						
Nagyon szűkös	7 403	13 321	12 443	2 261	4 007	3 897
Szerény	9 030	15 231	16 027	3 048	4 953	5 541
Átlagos	9 968	18 844	21 740	3 289	6 187	7 438
Jó	9 117	23 716	26 752	3 216	8 450	9 784
Háztartás nagysága						
Egytagú	6 503	15 552	12 271	6 503	15 552	12 271
Kéttagú	8 136	16 234	16 351	4 068	8 117	8 176
egyik htag sem idősebb 38 évesnél	10 206	18 181	19 283	5 103	9 091	9 642
mindkét htag idősebb 38 évesnél	7 091	15 406	15 432	3 546	7 703	7 716
egy nagykorú és egy kiskorú	6 722	13 802	12 613	3 361	6 901	6 307
két nagykorú	8 760	17 750	16 910	4 380	8 875	8 455
Háromtagú	9 390	18 016	20 182	3 130	6 005	6 727
három nagykorú	10 101	17 862	20 998	3 367	5 954	6 999
két nagykorú és egy kiskorú	8 566	18 165	19 629	2 855	6 055	6 543
egy nagykorú és két kiskorú	6 866	19 222	13 739	2 289	6 407	4 580
Négytagú	11 036	19 619	24 116	2 759	4 905	6 029
három nagykorú és egy kiskorú	10 569	18 769	23 628	2 642	4 692	5 907
két nagykorú és két kiskorú	9 101	19 693	21 988	2 275	4 923	5 497
egyéb	13 152	20 018	27 265	3 288	5 004	6 816
Öttagú	11 408	20 286	24 329	2 282	4 057	4 866
három nagykorú és két kiskorú	9 944	19 834	22 285	1 989	3 967	4 457
két nagykorú és három kiskorú	9 461	20 051	21 242	1 892	4 010	4 248
egyéb	13 149	20 614	27 250	2 630	4 123	5 450
Hat- vagy több tagú	10 752	20 451	23 007	1 642	3 163	3 524
Összesen	9 336	17 956	19 351	3 052	5 843	6 539

1) Azon háztartások esetében, amelyeknél felmerült ilyen költség.

20. A lakosság havi közlekedési kiadása, 2009

Megnevezés	Közösségi közlekedés költsége	Személygépkocsi-használat költsége	Összes költség	Közösségi közlekedés költsége	Személygépkocsi-használat költsége	Összes költség
	millió Ft/hónap			millió Ft/év		
Lakóhely						
Közép-Magyarország	7 782	12 467	20 249	93 383	149 610	242 993
Közép-Dunántúl	1 488	3 853	5 342	17 859	46 241	64 100
Nyugat-Dunántúl	1 224	3 957	5 181	14 684	47 483	62 167
Dél-Dunántúl	1 181	3 195	4 376	14 175	38 336	52 511
Észak-Magyarország	1 619	3 351	4 970	19 427	40 216	59 644
Észak-Alföld	1 909	4 663	6 572	22 906	55 955	78 861
Dél-Alföld	1 253	4 033	5 286	15 036	48 395	63 431
Településnagyság						
Budapest	5 262	7 180	12 442	63 142	86 157	149 299
100 ezer és több lakos	1 929	3 939	5 869	23 151	47 273	70 425
50 000– 99 999 lakos	878	2 437	3 315	10 536	29 239	39 774
10 000–49 999 lakos	2 574	8 055	10 629	30 890	96 663	127 553
5 000– 9 999 lakos	1 641	3 845	5 486	19 693	46 142	65 835
2 000–4 999 lakos	1 971	4 566	6 537	23 653	54 793	78 447
0–1 999 lakos	2 200	5 497	7 698	26 405	65 969	92 374
Anyagi helyzet						
Nagyon szűkös	2 027	2 424	4 451	24 324	29 090	53 414
Szerény	5 425	8 736	14 161	65 100	104 830	169 930
Átlagos	7 967	20 082	28 048	95 599	240 980	336 579
Jó	942	4 007	4 948	11 300	48 080	59 380
Háztartás nagysága						
Egytagú	1 327	2 656	3 983	15 923	31 869	47 792
Kéttagú	3 940	9 430	13 371	47 285	113 163	160 448
egyik htag sem idősebb 38 évesnél	1 114	1 900	3 014	13 363	22 804	36 167
mindkét htag idősebb 38 évesnél	1 781	5 745	7 525	21 370	68 935	90 305
egy nagykorú és egy kiskorú	134	181	315	1 610	2 168	3 778
két nagykorú	912	1 605	2 516	10 941	19 256	30 198
Háromtagú	4 060	9 035	13 095	48 718	108 421	157 139
három nagykorú	2 550	5 022	7 572	30 604	60 259	90 864
két nagykorú és egy kiskorú	1 383	3 825	5 209	16 600	45 903	62 502
egy nagykorú és két kiskorú	126	188	314	1 514	2 259	3 773
Négytagú	4 389	9 387	13 776	52 665	112 649	165 314
három nagykorú és egy kiskorú	999	1 867	2 866	11 991	22 402	34 392
két nagykorú és két kiskorú	1 289	4 032	5 321	15 468	48 390	63 857
egyéb	2 064	3 453	5 517	24 762	41 441	66 203
Öttagú	1 979	3 674	5 653	23 748	44 088	67 836
három nagykorú és két kiskorú	405	773	1 178	4 865	9 271	14 136
két nagykorú és három kiskorú	440	1 033	1 472	5 275	12 391	17 666
egyéb	1 134	1 869	3 003	13 608	22 426	36 035
Hat- vagy több tagú	761	1 337	2 098	9 132	16 047	25 179
Összesen	16 456	35 520	51 976	197 470	426 236	623 706

21. A háztartások megoszlása a közlekedési költség típusa szerint, 2009

(%)

Megnevezés	Csak közösségi közlekedésre	Csak személygépkocsi-használatra	Mindkét közlekedéstípusra	Egyik közlekedéstípusra sem	Összesen
	költő háztartások aránya, %				
Lakóhely					
Közép-Magyarország	23,7	20,6	33,1	22,6	100,0
Közép-Dunántúl	15,1	28,7	30,6	25,5	100,0
Nyugat-Dunántúl	14,7	29,6	30,1	25,6	100,0
Dél-Dunántúl	21,2	27,1	25,6	26,2	100,0
Észak-Magyarország	22,1	23,5	25,4	29,0	100,0
Észak-Alföld	20,0	26,4	23,9	29,7	100,0
Dél-Alföld	16,6	31,7	20,5	31,3	100,0
Településnagyság					
Budapest	28,7	17,7	31,8	21,8	100,0
100 ezer és több lakos	24,9	21,4	30,2	23,5	100,0
50 000–99 999 lakos	18,0	27,3	28,8	25,9	100,0
10 000–49 999 lakos	13,3	33,4	22,8	30,5	100,0
5 000–9 999 lakos	15,9	27,9	29,4	26,9	100,0
2 000–4 999 lakos	18,5	26,6	26,5	28,4	100,0
0–1 999 lakos	19,2	25,1	28,1	27,6	100,0
Anyagi helyzet					
Nagyon szűkös	30,4	14,3	16,6	38,7	100,0
Szerény	23,2	20,9	21,0	35,0	100,0
Átlagos	14,8	32,0	36,2	17,0	100,0
Jó	8,1	41,4	44,1	6,4	100,0
Háztartásnagyság					
Egytagú	20,7	13,9	5,5	59,9	100,0
Kéttagú	21,0	31,3	21,2	26,5	100,0
egyik htag sem idősebb 38 évesnél	30,3	27,4	33,1	9,1	100,0
mindkét htag idősebb 38 évesnél	15,5	33,7	17,2	33,6	100,0
egy nagykorú és egy kiskorú	42,3	17,7	28,7	11,3	100,0
két nagykorú	34,1	26,1	26,2	13,5	100,0
Háromtagú	20,5	30,4	39,3	9,7	100,0
három nagykorú	20,0	27,4	42,8	9,8	100,0
két nagykorú és egy kiskorú	18,8	36,1	36,5	8,6	100,0
egy nagykorú és két kiskorú	45,7	15,7	18,4	20,3	100,0
Négytagú	15,1	28,6	49,5	6,8	100,0
három nagykorú és egy kiskorú	16,6	20,4	55,2	7,8	100,0
két nagykorú és két kiskorú	14,2	38,9	39,6	7,3	100,0
egy nagykorú és három kiskorú	58,8	15,0	11,5	14,8	100,0
egyéb	14,0	21,3	59,3	5,4	100,0
Öttagú	20,6	23,7	48,8	7,0	100,0
három nagykorú és két kiskorú	23,9	20,6	45,8	9,6	100,0
két nagykorú és három kiskorú	23,3	30,2	37,3	9,1	100,0
egyéb	17,0	20,8	57,9	4,3	100,0
Hat- vagy több tagú	25,1	19,8	43,5	11,7	100,0
Összesen	20,0	25,6	27,9	26,5	100,0

22. A napi közlekedési szokások regionális jellemzői, 2009

Megnevezés	Közép-Magyarország	Ebből: Budapest	Közép-Dunántúl	Nyugat-Dunántúl	Dél-Dunántúl	Észak-Magyarország	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Összesen
Lakónépesség, ezer fő	2 898	1 688	1 080	982	934	1 198	1 475	1 299	9 866
Összes utazás, ezer	983 288	597 215	423 090	402 536	378 143	391 131	558 897	503 305	3 640 390
Éves utazási gyakoriság, utazás/fő	339	354	392	410	405	327	379	387	369
Településen kívüli utazás, ezer	249 403	46 904	170 299	153 315	119 548	143 242	138 854	116 663	1 091 324
Településen kívüli utazások aránya, %	25,4	7,9	40,3	38,1	31,6	36,6	24,8	23,2	30,0
Egy adott napon közlekedők aránya, %	45,9	47,4	51,0	54,2	51,3	43,0	50,0	50,9	48,7
Összes éves utazási távolság, millió km	11 687	5 767	5 214	4 676	3 833	5 008	5 519	4 993	40 931
Egy utazás átlagos távolsága, km	11	8	16	14	13	15	12	11	13
Összes éves utazási idő, ezer óra	386 529	236 781	127 893	120 875	100 022	127 562	161 073	149 900	1 173 854
Egy utazás átlagos ideje, perc	22	20	24	21	21	23	20	20	22
Összes éves közlekedési költség, millió forint	242 993	149 299	64 100	62 167	52 511	59 644	78 861	63 431	623 706
Egy háztartásra jutó éves közlekedési költség, ezer forint	282 322	265 214	212 871	230 785	203 470	190 508	209 370	181 783	228 637
Egy főre jutó éves közlekedési költség, ezer forint	99 475	104 714	71 016	76 227	67 664	63 104	68 464	63 702	77 674
Összes személygépkocsi használatra fordított költség, millió forint	149 610	86 157	46 241	47 483	38 336	40 216	55 955	48 395	426 236
Személygépkocsi-használatra fordított költség a közlekedési költségek %-ban	61,6	57,7	72,1	76,4	73,0	67,4	71,0	76,3	68,3

23. Személygépkocsival tett napi utazások regionális jellemzői, 2009

Megnevezés	Közép-Magyar-ország	Ebből: Budapest	Közép-Dunántúl	Nyugat-Dunántúl	Dél-Dunántúl	Észak-Magyar-ország	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Összesen
Személygépkocsival tett utazás, millió	373 635	206 920	164 904	173 883	141 128	142 320	192 901	174 006	1 362 777
A személygépkocsival tett utazások aránya, %	38,0	34,6	39,0	43,2	37,3	36,4	34,5	34,6	37,4
Személygépkocsis utazási távolság, millió km	6 170	2 659	3 083	3 103	2 424	2 846	3 308	2 867	23 801
Személygépkocsis utazási távolság, aránya %	52,8	46,1	59,1	66,3	63,2	56,8	59,9	57,4	58,1
Egy személygépkocsis utazás átlagos távolsága, km	17	13	19	18	17	21	17	17	18
Személygépkocsis utazási idő, ezer óra	165 300	87 795	64 193	65 685	51 126	56 775	71 984	63 176	538 218
Személygépkocsis utazási idő aránya, %	42,8	37,1	50,2	54,3	51,1	44,5	44,7	42,1	45,9
Egy utazás átlagos ideje, perc	27	26	23	23	22	24	22	22	24
Személygépkocsi-használat költsége, millió forint	149 610	86 157	46 241	47 483	38 336	40 216	55 955	48 395	426 236
Személygépkocsi-használat költsége a közlekedési költségek %-ban	61,6	57,7	72,1	76,4	73,0	67,4	71,0	76,3	68,3

Módszertani megjegyzések

Az utazási mobilitás felvétel a 1942 OSAP számú, "A lakosság utazási szokásai" című adatgyűjtéshez kapcsolódott, annak 15 ezer adatszolgáltató háztartása jelentette a mintáját (n=15 ezer háztartás), az adatok becslési eljárás keretében teljes körre lettek kiszámítva. Az adatszolgáltatókat négy alkalommal kérdezték az összeírók (január, április, július, október). Valamennyi háztartás esetében negyedévente egy nap került kijelölésre. Amennyiben – ünnepnap, vagy munkanap áthelyezés miatt – egy eredetileg munkanap munkaszüneti nap lett, akkor az erre a napra vonatkozó kikérdezéseknél az ehhez legközelebbi "valódi" munkanapról kellett felvenni az adatokat. Amennyiben egy eredetileg munkaszüneti nap munkanap lett, akkor az erre a napra vonatkozó kikérdezéseket az ehhez legközelebbi munkaszüneti napra vonatkozóan kellett végrehajtani. Pl.: április 13., húsvét hétfő helyett április 14., kedd. Egy kérdőív egy adott háztartás valamennyi tagjának, egy adott napon történt közlekedéséről tartalmaz adatokat.

Közlekedés (út): egy adott főmotiváció céljából tett célirányos, "egyenes vonalú" mozgás. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy egy olyan napon például, amikor az adott személy csak munkába ment, és onnan haza, az első út a munkabajarást jelenti, a második út pedig a hazamenetelt. Az elindulástól a végső célhoz történő, illetve hazatérésig tartó utat akkor kellett több részre megbontani, amennyiben az egyes "útszakaszok" földrajzilag nem egy irányba estek. Ebben az esetben ezeket az "útszakaszokat" külön utakként kellett kezelni. Például, ha egy személy a munkahelyéről hazamegy, miközben egy üzletben bevásárol, akkor ez csak abban az esetben számít két külön útnak, amennyiben az üzlet eléréséhez módosítani kell az útvonalat. Ekkor a munkahely és az üzlet között egy vásárlás céljából tett út, azt követően egy hazatérés céljából tett út történik. Amennyiben a válaszoló csak menetközben "beugrik" élelmiszerért egy útjába eső boltba, akkor egy – hazatérés céljából tett – útról van szó.

Nem kellett külön útként feltüntetni a tízpercesnél rövidebb gyaloglást, valamint a (sport, egészségügyi, stb. célú) sétákat, csak a közlekedéshez kapcsolódókat, valamint a többnapos utazás részeként tett utakat.

A munkavégzéssel kapcsolatos utak közül csak a munkahelyre történő utat, illetve a hazatérést kellett összeírni, a munkanap során tett, a foglalkozással járó egyéb utakat (külső helyszínen történő munkavégzés, tárgyalás) nem kellett külön feltüntetni.

Az olyan esetekben, amikor az adott személy (például: taxis, villanyszerelő, egyéb vállalkozó) az otthon tartott járművet használja a munkavégzéshez, akkor nincs munkabajarást, így tehát csak a munkáján kívüli utazásokról kellett beszámolnia.

Indulás/érkezés helye: az út földrajzi kiinduló-, illetve célterülete. Külföldre tett, egynapos utazás esetén csak a határállomásig (illetve a repülőtérig) tartó közlekedésről kellett beszámolni, de kiutazás esetén jelezni kellett a célországot, beutazás esetén pedig az indulási országot.

Út célja: A megtett út fő célját jelöli, mely nélkül a helyváltoztatásra nem került volna sor. E felvétel szempontjából egy útnak egyetlen úti célja lehet, amely a következő:

- munkába járás
- iskolába, óvodába, bölcsődébe járás
- magáncélú ügyintézés
- egészségügyi intézmény felkeresése
- vásárlás
- sportolás
- rászoruló/családtag kísérete
- rokonlátogatás
- kulturális és egyéb szabadidős tevékenység
- hazatérés

Átszállás: közlekedési eszköz váltása, függetlenül a közlekedési eszköz fajtájától. Átszállásnak minősül például autóból buszra, illetve egyik buszról egy másikra történő átszállás is.

Igénybevett közlekedési eszköz(ök): Egy út adatainál annyi fajta közlekedési eszközt kellett megjelölni, ahányat az adott személy igénybevett az adott útja során. Amennyiben személygépkocsi használatára került sor, akkor jelezni kellett, hogy az adott személy a jármű vezetőjeként vagy utasaként utazott-e.

Az egyes közlekedési eszköz fajtákra vonatkozóan meg kellett határozni, hogy az adott út során hány kilométert (egész számra kerekítve) tettek meg olyan közlekedési eszköz fajtával, illetve mennyi időt töltöttek el azzal – beleértve a várakozási időt is. Amennyiben egy út során többször vettek igénybe azonos fajta közlekedési eszközt (például kétféle busszal utaztak), akkor ezek adatait össze kellett vonni.

A közlekedési eszköz lehet:

- személygépkocsi (vezető)
- személygépkocsi (utas)
- busz, trolí, villamos
- metró
- vonat/HÉV
- taxi
- motor/robogó
- kerékpár
- egyéb

Gyalog: a közlekedések során gyalog megtett útszakasz összes időtartamát kellett feltüntetni.

Közlekedési költségek: a teljes háztartásra vonatkozóan kellett a havi (közösségi közlekedésre, illetve személygépkocsi-használatra fordított) költséget meghatározni.

A részadatok összegei – a kerekítések miatt – eltérhetnek az összesen adatoktól.

Elérhetőségek:

Felelős szerkesztő: Dr Probáld Ákos főosztályvezető

További információ: Kovács Csaba

Telefon: (+36-1) 345-6706, csaba.kovacs@ksh.hu

[Információs szolgálat](#), telefon: (+36-1) 345-6789, fax: (+36-1) 345-6788