

NÉMETHNÉ CSEHI TÜNDE

A foglalkoztatottak és a nappali tagozatos tanulók napi közlekedése a közép-magyarországi régióban

Bevezetés

A közép-magyarországi régió kiemelt fontosságú az ország társadalmi-gazdasági életében. E terület – melynek jellemzőit döntő mértékben a főváros határozza meg – versenyelőnyben van a többi régióval szemben. Kedvező földrajzi elhelyezkedése, jó infrastruktúrális adottságai és fejlett intézményi ellátottsága révén Budapest mind a munkaadók, mind a munkavállalók számára vonzó környezetet biztosít. Itt koncentrálódnak a működő vállalkozások, ezen belül a külföldi érdekeltségű szervezetek zöme. Ez a kedvező munkaerő-piaci környezet – munkavállalói megközelítésben a magasabb átlagkereset és ezzel a jobb életkörülmények elérésének reménye – befolyásolja a lakosság munkahelyválasztását, és közvetve hosszú távon a vándorlásra is hatással van. Budapest – döntő részben a felsőoktatásban kiemelt oktatási szerepével összefüggésben – nemcsak a foglalkoztatottaknak, hanem a tanulóknak is vonzó terület. A jobb oktatási és elhelyezkedési lehetőségek ellenére, a fővárosban tanuló, illetve dolgozó emberek nem elhanyagolható része munkahelyétől vagy oktatási intézményétől távol, eltérő kerületben, illetve más településen lakik. Ez utóbbiban részben a szuburbanizációnak is szerepe van. Ez a migrációs folyamat, melyben a költözések iránya a városokról a községekre tevődött át, hozzájárult ahhoz, hogy a hagyományosan ingázók mellett a korábban városlakó réteg is a napi rendszerességgel utazást választotta. Azok, akik e vidéki életforma mellett döntöttek, városi munkahelyüket többnyire megtartották. Azonban nemcsak munkahelyükhöz, hanem esetenként a vidékinél magasabb szintű oktatási és kulturális lehetőségekhez is ragaszkodtak. A főváros nappali vonzása még mindig jelentős, annak ellenére, hogy Budapest népessége a kilencvenes évektől kezdve mérséklődni kezdett. Pest megye területén pedig – nemcsak a kiköltözések miatt, hanem azért is, mert mind több munkavállaló választotta megélhetése érdekében a napi utazással járó életformát – növekedett az ingázók száma. Ez, valamint a főváros kiterjedése nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a közép-magyarországi térségben jelentős tömegek közlekedtek napról napra. A napi rendszerességgel közlekedők meghatározó részét feltételezhetően a foglalkoztatottak, valamint a tanulók adták. Az ő közlekedésre fordított idejüket, közlekedési módjukat, illetve járműhasználati jellemzőiket és az ezeket befolyásoló tényezőket kívánja bemutatni ez a 2005-ös mikrocenzus adataira támaszkodó tanulmány.

Az elemzés során Közép-Magyarországot gyakran egyetlen egységként kezelem, de ahhoz, hogy e térség folyamatait igazán jól szemléltethessem, Budapestnek és Pest megyének a folyamatait is ismertetem. Ezeknek a – gyakran ellentétes irányú, mégis egymást kiegészítő – változásoknak a bemutatása segít feltárni a két terület közötti kölcsön-

hatásokat, kapcsolatokat. A megye néhány települése gazdasági, oktatási szerepkörökkel rendelkező vonzásközpontnak tekinthető. Ez a településközi kapcsolatokat többirányúvá teszi, de az a tény, hogy Pest megyének nincs valódi székhelye, és ezt a szerepet Budapest tölti be, a két terület között erős napi kapcsolatot eredményez. A főváros vonzása a tőle távolabbra található területeken is megfigyelhető, de a közlekedési hálózat fejlettségétől függően a távolsággal együtt csökken. A főváros alapvetően szűkebb környezetéből, Pest megyéből, ezen belül is a fővárosi agglomerációból egészíti ki munkaerőforrását. A tanulók, főleg a magasabb képzési szintekre járók körében – összefüggésben az intézményhálózat koncentrációjával – jóval tágabb földrajzi területre terjed ki a vonzáskörzet.

Közép-Magyarország népessége

Közép-Magyarország az ország legnépesebb régiója. A 2005-ben végrehajtott mikrocenzus népességi adatai szerint 2 millió 842 ezren éltek a térség területén, közel annyian, mint a 2001-es népszámlálás idején. A régióban megfigyelhető népességszökkenés aránya – alapvetően a Pest megyei népesedési folyamatok hatására – elmaradt az országostól. A régió két térségében ellentétes demográfiai folyamatok zajlottak: a főváros népessége 5%-kal, 1 millió 696 ezerre csökkent, miközben Pest megyében 6%-os gyarapodás következett be, és az itt élő lakónépesség száma elérte az 1 millió 147 ezret. A természetes fogyás a régió mindkét térségét jellemezte, de a vándorlási mutatók a két területen eltérően alakultak. Amíg Pest megyében a természetes fogynást a belföldi vándorlási nyereség – ezen belül is a főváros és a megye közötti lakhelyváltozások különbsége – ellensúlyozta, addig a főváros szempontjából elvándorlásként jelentkező folyamat viszont (évről évre egyre kisebb mértékben ugyan, de) a budapesti lakónépesség fogyását okozta. Budapest belföldi vándorlási veszteségét csak részben tudta kompenzálni a nemzetközi vándorlásból származó többlet.¹

A régió népességének 43%-a dolgozott, 29%-a inaktív kereső, negyede eltartott, a fennmaradó 3% pedig munkanélküli volt. Az eltartottak több mint felét, a népesség 16%-át a nappali tagozatos tanulók tették ki. Budapesten a foglalkoztatottak népességen belüli aránya (45%) magasabb volt a régiós átlagnál, a tanulóké viszont alacsonyabb (15%). Pest megyében a foglalkoztatottak részesedése a lakónépességből 41%-ot, a tanulóké 17%-ot tett ki.

A foglalkoztatottak számának alakulása

Amikor a foglalkoztatottak számának területi szintű alakulásáról beszélünk – legyen szó akár a népszámlálás, akár a munkaerő-felmérés adatairól – alapvetően a dolgozók lakhelye szerinti megközelítést értjük rajta. Nem lakossági, hanem intézményi adatgyűjtések esetén azonban nem ezt a fajta, hanem a munkahely oldaláról történő területi fel-

¹ A vizsgált időszakot követően, 2006-ban a főváros továbbvezetett lakónépessége már nem csökkent. A természetes fogynást, valamint a belföldi vándorlás negatív egyenlegét meghaladta a nemzetközi bevándorlásból származó többlet, a hatás azonban 2007-ben nem folytatódott, ebben az évben ismét népességszám-mérséklődést regisztráltak a fővárosban.

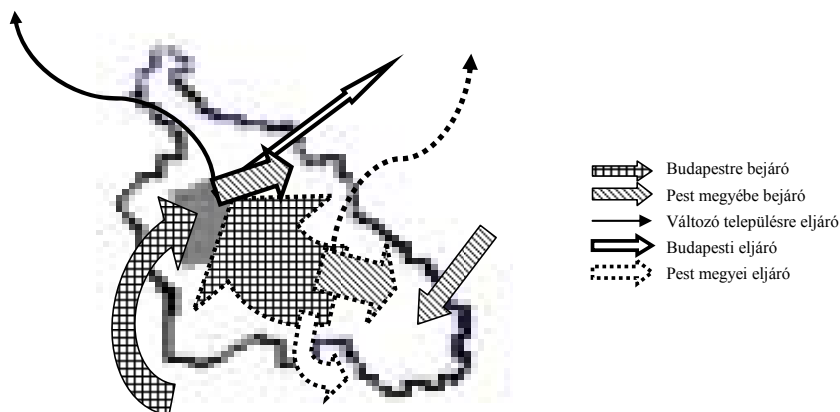
osztást alkalmazzák a statisztikában.² Az adott területen élő foglalkoztatottak egy része helyben, azaz lakhelyével azonos településen talál munkát. Őket helyben lakó és dolgozó népességnek nevezzük. Azokat, akik naponta ingáznak, annak a településnek az oldaláról, amelyiknek a lakónépességében szerepelnek, eljáróknak, akik pedig a munkahelyük alapján kötődnek a településhez, bejáróknak tekintjük. *Egy adott településen lakó* foglalkoztatott népesség helyben dolgozókra, valamint eljárókra bontható. *A településen dolgozó* népességnek részét képezik az ott lakó foglalkoztatottak, de ahhoz, hogy megkapjuk, összesen hány embernek van az adott településen a munkahelye, számukhoz hozzá kell adni a bejárókat. A két területi bontás eltérésében értelemszerűen a napi munkaerőmozgás nyilvánul meg. Miután ez, vagyis az ingázás igen jelentős Budapest és Pest megye között, és ez az itt élők, illetve munkahely révén ide kötődő emberek közlekedési szokásaira is erős hatással van, elkerülhetetlen röviden bemutatni a Közép-Magyarországra jellemző munkavállalási célú ingázást, valamint a foglalkoztatottak számának időbeli alakulását mindkét megközelítés alapján.

A mikrocenzus adatai szerint 2005. április 1-jén a Közép-Magyarországon élő foglalkoztatottak száma a régió lakónépességéből 1 millió 227 ezer fő volt. Ezen belül Budapesten 755 ezer munkavállaló lakott. A budapesti foglalkoztatottak közel 92%-a, míg a Pest megyei munkavállalók 40%-a lakóhelyével megegyező településen dolgozott. A fővárosból 63 ezer személy járt el naponta máshová dolgozni, Pest megyéből pedig 284 ezren utaztak lakóhelyüktől eltérő településre. Közülük 201 ezer ember vállalt megyén kívül – döntő részben a fővárosban – munkát. Az ingázók száma ennél azért volt nagyobb, mert 83 ezer ember egy másik Pest megyei településre járt dolgozni. Vidékről 209 ezer munkavállaló utazott be naponta a fővárosi munkahelyekre, így Budapest gazdasága közel 901 ezer főnek nyújtott munkalehetőséget. Pest megye, mivel a főváros oldaláról jelentős ingázási veszteséget szenvedett el, de közben ide is érkeztek más településekről bejárók, 327 ezer embernek biztosított megélhetést. Közép-Magyarországon így 1 millió 228 ezer munkahelyet töltöttek be. A régiót érintő főbb munkavállalási célú mozgásokat az 1. ábra szemlélteti. Közép-Magyarország esetén lépcsőzetes ingázással is találkozunk. Amíg Pest megye – ezen belül az agglomeráció – lakói döntő részben Budapestre, addig a régió kívüliek közül sokan Pest megyébe ingáznak.

2 A foglalkoztatottak szűkebb körére, az alkalmazásban állókra vonatkozó adatokat ez utóbbi megközelítésben szokták publikálni, vagy székhely vagy intézményi telephely szerint, de a másik két felmérés eredményei is rendelkezésünkre állnak ilyen bontásban. A cenzusok során ehhez hasonló adatokkal a foglalkoztatottak ingázására vonatkozó táblázatokban találkozhatunk. A munkaerő-felmérés ilyen típusú adatközlése nem jellemző.

1. ábra

*A közép-magyarországi régióval napi kapcsolatban álló foglalkoztatottak
térbeli mozgása*



Megjegyzés: A nyilak kezdő és végpontjai Budapest, Pest megye, valamint a közép-magyarországi régió kívüli terület egészét jelképezik. A nyilak szélessége körülbelül utal a mozgás intenzitására, ez alól a változó településekre eljárók esetén alkalmazott jelölés kivétel. Ebben az esetben azért nem használtam a mozgás nagyságára utaló szélességet, mert ennek az ingázásnak nem határozható meg az ellentétes irányú párja.

Az ország régiói közül – igaz, csak kismértékben – egyedül Közép-Magyarországon volt magasabb a betöltött munkahelyek száma a területen élő foglalkoztatottak létszámánál. Ez gyakorlatilag a főváros sajátos helyzetének a következménye, mivel Pest megyében néhány kivételtől eltekintve még a városokra vonatkozó ingázási különbözet is negatív. A megye települései közül csak néhánynak jelentősebb a munkaerővonzása, így e térségben egy sajátos településtípus alakult ki: az alvóváros. Az alvóvárosok – többnyire az agglomerációs övezetbe tartozó települések – a terület hagyományos munkaerő-kibocsátói. E városokban a rendelkezésre álló munkahelyek száma jelentősen elmarad a helyben lakó foglalkoztatottak számától, így e települések, bár városi ranggal rendelkeznek, a helyi munkaerő megtartásának tekintetében mégis inkább a községekre jellemző ingázási sajátosságokat mutatnak.

A Közép-Magyarországon lakó foglalkoztatottak

Magyarországon a foglalkoztatottak száma az 1990-es népszámlálást követően jelentősen – a népességszámnál gyorsabb ütemben – csökkent. A Közép-Magyarországon élő foglalkoztatottak létszámcsökkenése kisebb mértékű volt az országosnál. E térségben a munkalehetőségek kevésbé szűkültek be, mint az ország más vidékein. A munkaerő-piaci élénkülés során pedig az itt megfigyelhető bővülés gyorsabb volt az átlagosnál. A 2005. évi mikrocenzus adatai alapján a közép-magyarországi lakóhellyel rendelkező foglalkoztatottak száma a legutolsó, 2001-es népszámlálás óta 5,5%-kal nőtt. Az emelkedés a régió mindkét területét érintette, de a növekedés Pest megyében volt intenzívebb. A megyében lakó foglalkoztatottak száma több mint 13%-kal, 472 ezerre bővült, miközben a fővárosi lakhelyű munkavállalók száma 1%-kal, 755 ezerre nőtt. A budapesti emelkedés a népes-

ségszám csökkenése mellett zajlott le, a Pest megyei bővülés mögött a népességszámból adódó összetételhatás dominált, de nem csupán ebből adódott.

A megyében élő foglalkoztatottak száma a vizsgált időszakban 55 ezerrel nőtt, miközben a 15–59 év közötti népességszám – mely hozzávetőlegesen lefedi a két időpontban érvényes munkavállalási korú népességet³ – 37 ezer fővel emelkedett. Amennyiben ennél tágabb kört veszünk, és a nemzetközileg elfogadott 15–74 év közötti népességszám-növekményhez viszonyítjuk a két census közötti foglalkoztatotti létszámemelkedést, közel azonos nagyságú növekedést tapasztalunk.

A növekedés hatására a Pest megyében lakó foglalkoztatottak száma elérte az 1980-as szintet⁴, de a fővárosban élők az akkori érték háromnegyedére csökkent.

Nemenként vizsgálva a foglalkoztatottak számának 2001 és 2005 közötti változását, a közép-magyarországi növekedés mind nagyságában, mind arányában a nők körében volt mérvadóbb. Ezt részben a nyugdíjkorhatár növekedése magyarázta. A régióban élő férfi foglalkoztatottak létszáma az országgal majdnem megegyező mértékben, 4%-kal bővült. A női munkavállalók esetén a Közép-Magyarországon megfigyelt emelkedési dinamika jobban meghaladta az országosát, 7%-ot tett ki. A Pest megyében élő női foglalkoztatottak száma ennél is gyorsabban, 15%-kal emelkedett. Körükben a növekedés négyötöde a naponta ingázó nők számának 23%-os gyarapodásából adódott, a többit a helyben lakó dolgozó nők számának emelkedése magyarázta. A fővárosban lakó női foglalkoztatottak létszámnövekedése ellensúlyozta a férfiak csökkenését.

A Közép-Magyarországon élő foglalkoztatottak kicsit több mint a fele férfi. Míg a lakóhelyükön dolgozók körében enyhe nőtöbbség figyelhető meg, addig az eljárók esetében erőteljesebb férfítöbbség tapasztalható. (A térségben élő foglalkoztatottak főbb jellemzőit az 1. táblázat tartalmazza.)

A régió munkavállaló lakosságából legtöbben a 30–39 év közötti korosztályba tartoznak. Az ő arányuk az eljárók körében volt a legmagasabb. A felsőbb iskolai végzettségű foglalkoztatottak közül sokan választották lakhelyül ezt a területet. A diplomások 43%-a a régióban lakott, így az itt élő felsőfokú végzettségűek 28%-os részaránya 7 százalékponttal meghaladta az országos átlagot. Az ingázás többnyire az alacsonyabb képzettségű emberek körében gyakoribb. Ez Közép-Magyarországon is így van, de az itt élő eljárók (akárcsak a lakóhelyükön dolgozók) végzettsége magasabb az átlagosnál. A szolgáltatási szektorban dolgozók aránya a régióban dominánsabb, a lakóhelyükön dolgozók körében ez az arány magasabb, mint az eljárók esetén, de még ez utóbbi csoport értéke is meghaladja az országos átlagot. A mezőgazdaság, erdőgazdálkodás ágak hozzávetőlegesen azonos részesedése van a régióban mind a lakóhelyén dolgozó, mind az eljáró foglalkoztatottak körében, az építőipar súlya pedig a szolgáltatással ellentétesen alakul a két csoportnál. Az eljárók körében az építőipari foglalkozásúak, míg a saját településükön dolgozók között a vezetők, értelmiségiek jelentik a legnagyobb csoportot.

3 A 2001-es népszámlálás idején a férfiak körében 15–61, a nőknél pedig 15–57 év volt a korhatár, a női munkavállalási kor felső határa 2005-re két évvel, 59 évre emelkedett.

4 A számok összehasonlításánál azt is figyelembe kell venni, hogy 1980-ban egy szűkebb réteget tartottak foglalkoztatottnak, mint az utolsó két census alkalmával.

1. táblázat

*A Közép-Magyarországon lakó foglalkoztatottak megoszlása főbb jellemzőik szerint,
2005*

Megnevezés	A régióban lakó foglalkoztatott	Ebből (%)	
		lakóhelyén dolgozó	eljáró
<i>Foglalkoztatott összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
		Nemek	
Férfi	52,5	49,5	60,0
Nő	47,5	50,5	40,0
		Korcsoport	
15–29 év	23,0	22,2	25,1
30–39 év	27,8	27,0	29,8
40–49 év	22,7	22,6	22,9
50–59 év	22,3	23,3	19,9
60–x év	4,2	5,0	2,3
		Legmagasabb befejezett iskolai végzettség	
Általános iskola 8. évfolyam, vagy alacsonyabb	12,4	11,9	13,7
Középiskola érettségi nélkül, szakmai oklevéllel	20,8	18,1	27,7
Középiskolai érettségi	38,5	39,1	37,2
Egyetem, főiskola	28,3	30,9	21,5
		Összevont nemzetgazdasági ág	
Mezőgazdaság és erdőgazdálkodás	1,4	1,5	1,4
Ipar, építőipar	23,3	20,3	31,0
Szolgáltatási jellegű ágak	75,3	78,3	67,6
		Összevont foglalkozási főcsoport	
Vezető, értelmiségi	28,5	30,5	23,4
Egyéb szellemi	25,9	27,0	23,0
Fizikai	45,6	42,5	53,6
Ebből: szolgáltatási	15,3	15,7	14,2
mezőgazdasági	1,0	1,0	0,8
ipari, építőipari	22,2	18,5	31,4
egyéb	7,2	7,2	7,1

Amíg 2001 óta a Budapesten lakó és dolgozó foglalkoztatottak száma emelkedett, az eljáróké pedig csökkent, addig Pest megyében mind a lakóhelyükön dolgozó, mind az ingázó foglalkoztatottak létszámbővülése tapasztalható volt (2. táblázat). Mivel a megyében naponta ingázók száma a lakóhelyükön dolgozóknál gyorsabban emelkedett, az ingázás intenzívebb lett; az eljárók aránya 57%-ról 60%-ra nőtt. Pest megye az ingázás által leginkább érintett megye. A naponta ingázók foglalkoztatottakon belüli aránya itt közel duplája volt az országosnak. A Pest megyei arányszám több mint 10 százalékponttal haladta meg Nógrád, Heves, valamint Komárom-Esztergom megye – szintén magasnak számító – ingázási mutatóit. A Pest megyében élő községi foglalkoztatottak közül az eljárók részesedése 67% volt, de a városlakó dolgozóknak is 55%-a ingázott. A fővárosból eljárók aránya még ez utóbbi Pest megyei értéknek is a töredéke. Ez az arányszám leginkább a megyei jogú városokéra emlékeztet, amelyek hasonló, helyi vonzásközpontoknak tekinthetők a munkaerő-megtartás szempontjából.

2. táblázat

A lakóhelyükön és másutt foglalkoztatottak, 2005

Területi egység	A területen lakó foglalkoztatottak		Ebből				Eljárók a területen lakó foglalkoztatottak %-ában
	száma, fő	2001. évi adat=100,0	a lakóhellyel azonos településen dolgozók	2001. évi adat=100,0	a más településre eljárók	2001. évi adat=100,0	
Budapest	754 957	101,2	691 668	101,6	63 289	97,4	8,4
Pest megye települései	471 669	113,2	187 875	103,9	283 794	120,3	60,2
<i>Közép-Magyarország települései</i>	<i>1 226 626</i>	<i>105,5</i>	<i>879 543</i>	<i>102,1</i>	<i>347 083</i>	<i>115,4</i>	<i>28,3</i>

A közép-magyarországi, lakhelyükkel azonos településen dolgozó emberek száma 2,1%-kal bővült, ezen belül a női foglalkoztatottak száma az átlagosnál gyorsabban, a férfiaké annál lassabban növekedett. A régióban a lakóhellyel azonos településen dolgozó 30 évnél fiatalabb és 40–49 éves foglalkoztatottak száma csökkent, de a körükben bekövetkezett létszámcsökkenést a harminc és negyven év közöttiek létszámbővülése, valamint az ötven éven felüliek mind nagyobb fokú munkaerőpiacon maradása ellensúlyozta. A legfeljebb általános iskolát végzett foglalkoztatottak száma – a népesség iskolázottsági színvonalának javulásával összefüggésben – háromnegyedére csökkent. Az ennél magasabb iskolai végzettségű foglalkoztatottak száma a végzettség emelkedésével párhuzamosan egyre nagyobb növekedési ütemet mutatott. Az ingázó foglalkoztatottak körében is hasonló irányú változásokat figyelhetünk meg. Ellentétes irányú folyamatokat a lakóhelyükkel azonos településen dolgozó, valamint a naponta ingázó foglalkoztatottak létszámváltozásával kapcsolatban nem a személyi paraméterek, hanem a munka típusa szerint találunk. Erre azért is érdemes kitérni, mert részben magyarázatot kaphatunk arra, hogy miért utaznak az itt élő foglalkoztatottak. A lakóhelyükkel azonos településen dolgozó közép-magyarországi foglalkoztatottak száma a szolgáltatási jellegű gazdasági ágakban nőtt, az ipar, építőipar és a mezőgazdaság területén csökkent. Ezzel szemben a más településre dolgozni eljárók körében mindhárom területen létszámnövekedést tapasztalhattunk. Tehát aki saját szakterületén akar megfelelő munkát találni, annak esetenként az utazás kellemetlenségeit is vállalnia kell, más szóval: aki vállalja az utazás nehézségeit, az megfelelőbb munkát kaphat.

A Közép-Magyarországon dolgozó foglalkoztatottak

A közép-magyarországi régióban dolgozó foglalkoztatottak száma 7,9%-kal emelkedett 2001 és 2005 között. A Budapesten dolgozók száma 5,2%-kal, ezen belül az ide bejáróké 19,4%-kal nőtt. Ennek hatására a vidéki munkavállalók súlya a fővárosban dolgozók létszámán belül 20%-ról 23%-ra emelkedett. Pest megye településeiről sokan járnak el máshová dolgozni, de erre a területre is érkeznek bejárók. Azzal, hogy a megyében élő foglalkoztatottak jelentős részét a fővárosi munkaerőpiac felszívja, Pest megye is munkaerőpótlásra kényszerül. Mivel pedig a lakóhelyükkel azonos településen foglalkoztatottak száma alacsony, a bejárók igen magas arányt értek el (3. táblázat).

A bejáró foglalkoztatottak száma itt is gyorsabban növekedett, mint a lakóhelyükön dolgozóké. Ez is arra utal, hogy Közép-Magyarország munkaerő-ellátásában egyre növekvő szerepet játszik a napi ingázás, és ez nemcsak Budapest, de Pest megye egyes területei felé is egyre nagyobb mértékben irányul.

3. táblázat

A Budapesten és Pest megyében dolgozó foglalkoztatottak, 2005

Területi egység	A területen dolgozó foglalkoztatottak		Ebből a más településről bejárók		Bejárók a területen dolgozó foglalkoztatottak %-ában
	száma, fő	2001. évi adat=100,0	száma, fő	2001. évi adat=100,0	
Budapest	900 741	105,2	209 073	119,4	23,2
Pest megye települései	327 147	116,0	139 272	137,6	42,6
<i>Közép-Magyarország települései</i>	<i>1 227 888</i>	<i>107,9</i>	<i>348 345</i>	<i>126,0</i>	<i>28,4</i>

Budapest a közép-magyarországi régió térségközpontja is, ezt jól mutatja, hogy a főváros gazdasága a mikrocenzus idején a régióban dolgozó emberek 73%-ának nyújtott munkalehetőséget (majdnem ugyanakkora hányadának, mint 2001-ben). A főváros régió belüli súlya csupán azért nem emelkedett, mert Pest megyét gyorsabb változások jellemezték. Ennek hátterében a főváros környéki beruházások (logisztikai központok, bevásárlóközpontok, ipari parkok építése) állhatnak. A térségben tehát a dezurbanizáció egyes jelei is megjelentek. Vagyis nemcsak az emberek költöztek ki a régió fővároson kívüli területeire, hanem a munkahelyek is mind nagyobb arányban találhatók meg itt.

A közép-magyarországi közlekedési hálózat

Közép-Magyarország közlekedési hálózatát alapvetően a főváros helyzete határozza meg. A közlekedésben kitüntetett szerepét Budapest az ide befutó (innen induló) centrális út- és vasúthálózatának köszönheti. A régióban közúti összeköttetése minden településnek van, és a legtöbb tömegközlekedéssel is elérhető. Jelentős részük egyaránt rendelkezik vasúti és közúti összeköttetéssel. Mind a közúthálózaton, mind a vasútvonalakon nagy forgalom halad keresztül. A települések és a főváros között a legnagyobb forgalom a közutakon bonyolódik le, az utasszállítás is nagyobbbrészt helyközi autóbuszokon történik. A települések többségéről közúton 1 órán belül elérhető a főváros, de vannak olyan Pest megyén kívüli települések is, melyek jó közlekedési kapcsolatban állnak a fővárossal.

A régió közlekedését az úthálózat fejlettségével, a személygépkocsi-állomány nagyságával, valamint a tömegközlekedés – forgalmi és lefedettség – mutatóival jellemezhetjük. (Az utóbbiakkal kapcsolatban a Budapesti Közlekedési Zrt. mellett a Volánbusz adataira támaszkodhatunk. A MÁV esetében kevesebb területi adattal rendelkezünk.)

A régió úthálózatának sűrűségét jól szemlélteti, hogy az ország területének mintegy 7%-án az országos közúthálózat közel 9%-a, 2672 km hosszú országos közút haladt át. A magasabb szintű utak aránya a régióban ennél nagyobb volt: az országos gyorsforgalmi úthálózat hosszának 22%-át, ezen belül az autópályák 19 és az autótutak 36%-át találhatuk itt 2005-ben.

A régió személygépkocsi-állománya 2001 és 2005 között 12%-kal 980 ezerre emelkedett. Ezen belül a fővárosban 596 ezer személygépkocsit regisztráltak 2005 végén. Budapesten ezer lakosra vetítve 351, a megyében 331 személygépkocsi jutott. A régió 343-as arányszáma jelentősen meghaladta az országos átlagot, a többi hat régió egyikében sem volt a mutató értéke 300 fölött. Az átlagosnál magasabb arány arra utalhat, hogy igen jelentős az egyéni közlekedés szerepe a közép-magyarországi régióban.

A személygépkocsi-állomány emelkedése ellenére még ma is sokszor használják a tömegközlekedési eszközöket. Erre a régió csaknem minden lakójának közvetlen lehetősége van, mert 2005-ben a régió 187 települése közül Dunabogdány kivételével mindeütt volt helyközi autóbuszmegálló. A térségen 11 vasútvonal haladt át, és a települések csaknem fele (szám szerint 88) rendelkezett legalább egy vasútállomással is. A fővároson belüli tömegközlekedést teljes egészében a Budapesti Közlekedési Vállalat bonyolította le. A cég tevékenysége azonban nemcsak Budapest területét fedte le szinte teljes egészében, hanem a régió fővároson kívüli területeire is kiterjedt. Kék autóbuszal 9, HÉV-vel pedig 12 település volt elérhető a fővárosból. 2005-ben összesen 4859 megállóhelyen lehetett felszállni valamilyen BKV-járműre. A távolsági személyszállítást a Volánbusz végezte Pest megyében, és emellett a térség több településén helyi autóbuszjáratokat is üzemeltetett. Közép-Magyarországon 3,9 millió utazás történik naponta a BKV vagy a Volánbusz segítségével (4. táblázat).

4. táblázat

A közép-magyarországi tömegközlekedés főbb adatai, 2005

Tömegközlekedési eszköz	A szállított utasok		
	éves száma	napi átlagos száma	megoszlása, %
	ezer fő		
	Budapesti Közlekedési Vállalat		
Autóbusz	542 828	1 487	41,3
Villamos, trolibusz	424 130	1 162	32,3
Metró	289 025	792	22,0
HÉV	57 591	158	4,4
Összesen	1 313 574	3 599	100,0
	Volánbusz		
Autóbusz	98 808	271	100,0
ebből: Pest megye helyi autóbuszjáratjai	16 605	45	16,8
A két cég együtt	1 412 382	3 870	X

A Pest megyében utazók, ha a közösségi közlekedés mellett döntöttek, akkor (helyi, illetve helyközi) autóbuszal vagy vonattal (ideértve a HÉV-et is) utazhattak. A fővárosban már jóval szélesebb választási lehetőségük volt az utazóknak, a többségük mégis autóbuszal közlekedett, de sokan használtak villamost és metrót is. Az utasok száma 2001 és 2005 között 8%-kal csökkent. A legnagyobb mértékben a metróval és a HÉV-vel közlekedők száma esett vissza.

A mikrocenzus adatai alapján csak a foglalkoztatottak és a tanulók közlekedésével összefüggésben mintegy 1 millió 250 ezer ember napi utazását kell biztosítani a főváros-

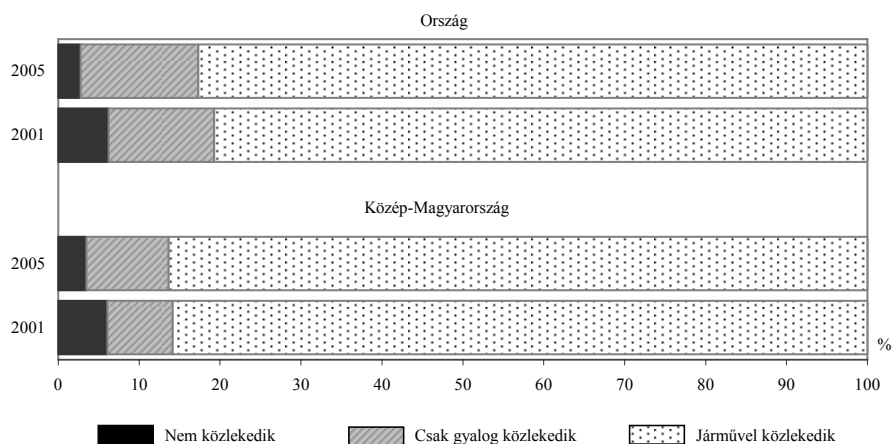
ban. Mivel többségük járműhasználó, így hozzávetőlegesen 1,1 millió foglalkoztatott vagy tanuló utazik valamilyen járművel e területen. Bár az autóval közlekedők száma jelentős, de még így is sokan – 700-800 ezren – használják legalább naponta kétszer egy átlagos napon a tanulók és a foglalkoztatottak közül a fővárosi tömegközlekedést.

A foglalkoztatottak utazási módjai

A foglalkoztatottak többsége munkavégzése miatt napi rendszerességgel utazik. A mikrocenzus adatai szerint 2005-ben mindössze a dolgozók 3%-a volt abban a kedvező helyzetben, hogy mentesült a napi közlekedéstől. Közép-Magyarországon ez az arány – vélhetően az egyéni vállalkozók számával összefüggésben – némileg magasabb, 3,5% volt. A régióban közel 43 ezer személy végezte munkáját otthonában, vagy lakásával azonos épületben. Ennek a csoportnak mind a száma, mind pedig a foglalkoztatottakon belüli aránya csökkent a 2001-es népszámlálás óta. Ezzel párhuzamosan pedig emelkedett azoké, akik valamennyi időráfordítással jutottak el munkahelyükre, vagyis gyalogosan, illetve járművel közlekedtek (2. ábra).

2. ábra

A foglalkoztatottak megoszlása az utazás módja szerint



A Közép-Magyarországon lakó foglalkoztatottak közül csaknem 1 millió 184 ezer fő töltött több-kevesebb időt azzal, hogy otthonától a munkahelyéig eljusson, és munkája végeztével onnan hazautazzon. A közlekedő foglalkoztatottak száma 92 ezer fővel növekedett a legutolsó népszámlálás óta. Ezen belül mind a gyalogosan, mind a járművel közlekedők száma emelkedett. Közlekedési eszköz igénybevétele nélkül, azaz gyalog közel 125 ezren közlekedtek. A többi 1 millió 59 ezer ember pedig legalább egy járművet használt ahhoz, hogy eljusson munkahelyére. A járművel közlekedő, közép-magyarországi lakhellyel rendelkező foglalkoztatottak száma 8%-kal nőtt – gyorsabban, mint az itt élő munkavállalóké. 2005-ben minden harmadik közlekedési eszközt használó foglalkoztatott Közép-Magyarországon élt. Arányuk a foglalkoztatottakon belül 86%-ot tett ki.

A gyalogosan közlekedők súlya – annak ellenére, hogy a régió mindkét térségében egyaránt növekedett számuk és arányuk – még mindig elmaradt az országostól. Ez egyrészt Budapest nagyvárosi jellegéből, másrészt a Pest megyeiek magas ingázási arányából következik.

Pest megyében azoknak a foglalkoztatottnak az aránya, akik nem közlekednek napi rendszerességgel, csaknem felére, 3%-ra csökkent. A gyalogosan közlekedők a foglalkoztatottak 11%-át tették ki. Ezt az alacsony arányt az magyarázza, hogy a községek lakóihoz hasonlóan városiak is sokan ingáznak a térségben, így a legtöbb itt élő csak jármű segítségével tudja elérni munkahelyét. A gyalogosan közlekedők száma az összes itt lakó foglalkoztatott létszámánál gyorsabban, majdnem 25%-kal emelkedett. Az eleve magasabb arányt képviselő, járművet használó foglalkoztatottak száma is nőtt. A körükben megfigyelhető közel 17%-os bővülést döntő részben a naponta ingázók létszámnövekedése magyarázza, de nemcsak ez, hanem a saját településükön dolgozó, járművel közlekedő foglalkoztatottak növekvő száma is hozzájárult ehhez a változáshoz.

A naponta járművel közlekedő foglalkoztatottak száma Pest megyében megközelítette a 402 ezer főt, közülük a legtöbben (77%) egyféle járművel utaztak⁵. Kétféle járművel közlekedett minden hatodik, míg 5%-uk három, vagy annál többféle járműtípussal utazott. Azok között a Pest megyei foglalkoztatottak között, akik egyféle járművel közlekedtek, az autóhasználat volt a leggyakoribb, majdnem hattizedük gépkocsival érte el munkahelyét. Kerékpárral, motorkerékpárral közlekedett minden nyolcadik, távolsági autóbusszal pedig minden kilencedik ilyen utazó. Helyi tömegközlekedési eszközzel 8%, vonattal 7% utazott.

5. táblázat

Az adott közigazgatási területen lakó foglalkoztatottak utazási módja munkahelyükre

Az utazás módja	Budapesten lakók		Pest megyében lakók	
	2005	változás 2001-hez képest	2005	változás 2001-hez képest
Csak gyalog közlekedik	71 051	20 338	53 780	10 581
Járművel közlekedik	657 308	3 585	401 739	57 488
<i>Közlekedők száma összesen</i>	<i>728 359</i>	<i>23 923</i>	<i>455 519</i>	<i>68 069</i>
Nem közlekedik	26 598	–14 984	16 150	–13 024
<i>Foglalkoztatottak száma összesen</i>	<i>754 957</i>	<i>8 939</i>	<i>471 669</i>	<i>55 045</i>

A budapesti lakóhelyű foglalkoztatottak közlekedési mód szerinti megoszlása eltér az ország más területén élő dolgozókéétól. A budapestiek, ahogy általában a nagyobb városok lakói, erősen tömegközlekedés-függők. A fővárosban élő munkavállalók ritkábban járnak gyalog dolgozni, mint a vidéken lakó foglalkoztatottak. Ez annak ellenére így van, hogy a legutolsó népszámlálás óta eltelt időszakban a gyalogosan közlekedők száma 40%-kal nőtt a fővárosban, miközben a járművel közlekedőké alig emelkedett (5. táblázat). A gyalogosok körében megfigyelhető növekmény, mely meghaladta az

⁵ Az, hogy valaki egyféle járművel utazik, nem feltétlenül jelenti azt, hogy átszállás nélkül közlekedik. Azokat, akik egy vagy több átszállással, de azonos fajtájú közlekedési eszközzel érik el munkahelyüket, egyféle járművel közlekedőnek tekintjük.

otthonukban dolgozók számának csökkenését, részben összefügghet azzal, hogy mind több vállalkozó bérel vagy vásárol irodát, illetve üzlethelyiséget, és ezt lehetőleg lakóhelyének szűkebb környezetében teszi. Magyarázhatja a gyaloglók számának növekedését a munkavállalók, különösen a női foglalkoztatottak lakhelyhez közeli munkahelyválasztása, a munkahelyekben gazdagabb belső kerületekben megindult lakásépítkezés, de akár a tömegközlekedés drágulása, vagy a csúcsforgalom okozta egyre nehezebben kiszámítható utazási idő is.

A Budapesten lakó, napi rendszerességgel utazók 90%-a vesz igénybe közlekedési eszközt ahhoz, hogy otthonából a munkahelyére, majd onnan hazajusson, a többiek gyalog járnak dolgozni. Egyféle járművel közel hattizedük közlekedik. A járműhasználatban jelentkező eltérések nagyon jellegzetesek településtípusonként.

Az egyféle járművel közlekedők aránya a fővárosban a legalacsonyabb, és a községekben a legmagasabb. Ennek két fő oka van. Egyrészt az ingázók – akiknek a községek esetén magas az aránya – gyakran utaznak autóval vagy távolsági busszal úgy, hogy erről már nem szállnak át más típusú járműre. Másrészt a helyben lakó foglalkoztatottak, ha nem gyalognak, inkább saját járművel (autóval, motorkerékpárral, kerékpárral) utaznak. Az országban egynél több járművel közlekedő foglalkoztatottak jelentős része kapcsolatban áll Budapesttel, ami annak is köszönhető, hogy a fővárosi tömegközlekedési hálózat kiterjedtebb. Budapest közlekedésébe nemcsak azok kapcsolódnak be, akik itt élnek, hanem azok is, akiknek munkahelye a fővárosban található (6. táblázat).

6. táblázat

A naponta járművel közlekedő foglalkoztatottak a járműtípusok száma szerint, 2005*

Megnevezés	Egyféle	Kétféle	Három- vagy többféle	Járművel közlekedik összesen
	járművel közlekedik			
	Fő			
Az országban lakó	2 683 459	382 307	93 590	3 159 356
Ebből:				
Budapesten lakó	421 686	168 066	61 828	651 580
Budapesten dolgozó	501 528	217 692	78 461	797 681
Budapesten (is) utazó ^{a)}	548 318	226 172	84 732	859 222
	Százalék			
Az országban lakó	100,0	100,0	100,0	100,0
Ebből:				
Budapesten lakó	15,7	44,0	66,1	20,6
Budapesten dolgozó	18,7	56,9	83,8	25,2
Budapesten (is) utazó ^{a)}	20,4	59,2	90,5	27,2
	Százalék			
Az országban lakó	84,9	12,1	3,0	100,0
Ebből:				
Budapesten lakó	64,7	25,8	9,5	100,0
Budapesten dolgozó	62,9	27,3	9,8	100,0
Budapesten (is) utazó ^{a)}	63,8	26,3	9,9	100,0

* A járműfajtát nem megjelölők adatait a táblázat nem tartalmazza.

a) Azok a foglalkoztatottak, akiknek vagy a lakóhelyük, vagy a munkahelyük, vagy mindkettő Budapesten található, így napi rendszerességgel megfordulnak a fővárosban. Számuk nem tartalmazza azokat, akik a városon csupán átutaznak. Az elnevezés ebből adódóan nem pontosan írja le a sokaságot, de megközelítő alsó becslése annak.

A naponta közlekedő, Budapesten lakó és dolgozó foglalkoztatottak 32%-a, illetve az itt dolgozók 34%-a utazott egynél több típusú járművel (7. táblázat). Ez utóbbi magas arány annak köszönhető, hogy a legalább két járműtípussal utazók aránya a bejárók körében közel 39%-ot tett ki. A fővárosból vidékre utazók esetén is magas a járműhasználók aránya, de körükben a két- vagy többféle járműtípust használók súlya (23%) jóval alacsonyabb, a többség csak egyféle járművel közlekedik.

7. táblázat

*A Budapesten napi rendszerességgel közlekedő foglalkoztatottak
utazási módjának jellemzői, 2005*

(fő)

Az utazás módja	Buda- pesten lakik	Ebből		Buda- pesten dolgozik	Ebből bejáró	Közle- kedik Buda- pesten (is)
		Buda- pesten dolgozik	eljár máshová dolgozni			
Csak gyalog közlekedik	71 051	70 696	355	70 925	229	71 280
Egyféle járművel közlekedik	421 686	374 896	46 790	501 528	126 632	548 318
Ebből: helyi tömegközlekedési járművel	164 719	159 220	5 499	169 089	9 869	174 588
távolsági autóbusszal	1 565	364	1 201	14 456	14 092	15 657
autóval	233 894	199 130	34 764	279 695	80 565	314 459
vonattal	6 298	3 931	2 367	22 273	18 342	24 640
kerékpárral, motorkerékpárral	7 334	6 824	510	7 146	322	7 656
egyéb járművel	7 876	5 427	2 449	8 869	3 442	11 318
Kétféle járművel közlekedik	168 066	159 586	8 480	217 692	58 106	226 172
Ebből: helyi tömegközlekedési járművel és						
távolsági autóbusszal	1 334	543	791	14 976	14 433	15 767
autóval	13 245	12 155	1 090	14 949	2 794	16 039
vonattal	14 305	13 525	780	37 294	23 769	38 074
Három- vagy többféle járművel közlekedik	61 828	55 557	6 271	78 461	22 904	84 732
Ismeretlen, vagy nagyon változó módon	5 728	4 335	1 393	5 537	1 202	6 930
<i>Összesen napi rendszerességgel közlekedő</i>	<i>728 359</i>	<i>665 070</i>	<i>63 289</i>	<i>874 143</i>	<i>209 073</i>	<i>937 432</i>

Az utazás kapcsán használt járműfajták megoszlásában is lényeges különbségek mutatkoznak a lakásuk településén dolgozók és az ingázók között. Az autóhasználat azonban mindegyik csoport esetén jelentős. A fővárosból más településre eljárók között a leggyakoribb ennek a közlekedési eszköznek a használata. A Budapesten lakók, ha több járművel közlekednek, leginkább tömegközlekedési eszközt vesznek igénybe.

Az egyes járműfajták igénybevételére vonatkozó adatok is rendelkezésünkre állnak, de ezek eltérnek a közlekedés módja szerinti csoportosítás eredményétől, mert akik többféle járműtípust vettek igénybe utazásukhoz, minden általuk használt járműfajtnál szerepeltek. Ebből adódik, hogy az egyes járműfajtákat igénybe vevők száma meghaladhatja a járművel közlekedőket.

A Közép-Magyarországon élő, járművel közlekedő foglalkoztatottak – e megközelítés alapján is – leggyakrabban autóval utaztak; naponta 420 ezer foglalkoztatott közlekedett így. Ezt követően a legnagyobb csoportot a villamossal, illetve trolibusszal utazók alkották. Ezek után gyakoriságban a helyi autóbusz, majd a metró, földalatti következett. A legkisebb utasszámú rétegnek a gyorsvasutat, HÉV-et használók számítottak (8. táblázat).

8. táblázat

*Az adott területen lakó, járművel közlekedő foglalkoztatottak száma
a leggyakrabban használt járművek fajtája szerint, 2005*

Igénybe vett jármű	A budapesti		A Pest megyei		A közép-magyarországi	
	lakóhelyű foglalkoztatottak					
	száma, fő	a gyakoriság sorrendje	száma, fő	a gyakoriság sorrendje	száma, fő	a gyakoriság sorrendje
Autó	234 998	1.	184 797	1.	419 795	1.
Villamos, trolibusz	203 171	2.	29 366	5.	232 537	2.
Helyi autóbusz	97 545	3.	41 812	3.	139 357	3.
Metró, földalatti	85 968	4.	19 698	7.	105 666	4.
Kerékpár, motorkerékpár	7 644	6.	39 040	4.	46 684	5.
Távolsági autóbusz	2 318	8.	44 247	2.	46 565	6.
Vonat	2 489	7.	21 995	6.	24 484	7.
Gyorsvasút, HÉV	9 571	5.	8 253	8.	17 824	8.

Az igénybe vett járművek közül a személygépkocsi a legelterjedtebb. A járművel utazó budapesti foglalkoztatottak közül is sokan – 235 ezren – ültek autóba naponta. Villamossal, trolibusszal 203 ezer foglalkoztatott utazott rendszeresen. Ezt a járműfajtát a helyi autóbusz, majd a metró, illetve a földalatti követi gyakoriságban. Mivel a járművek használatának mértéke alapvetően attól is függ, hogy van-e, illetve mekkora járműállomány áll rendelkezésre az adott településen, érthető, hogy a Pest megyében lakó foglalkoztatottak közül csak a fővárosba bejárók használhatják a budapesti tömegközlekedés eszközeit. A megyében ezért az igénybe vett járművek sorrendje lényegesen eltér a fővárosban tapasztalttól. A régió Budapesten kívüli térségében a három legfőbb közlekedési eszköz az autó, valamint a távolsági és a helyi autóbusz. A községi lakosok között általában a távolsági autóbusz használata gyakoribb. Pest megyében a helyi buszok használata vélhetőleg azért jelentősebb, mert az agglomerációba közlekedő kék autóbuszok is ebbe a kategóriába tartoznak. A vidéki munkavállalók körében nem elhanyagolható, legalábbis a budapesti arányokat meghaladó a kerékpár- és motorkerékpár-használat. E környezetkímélőbb közlekedési módot alig minden századik fővárosi járműhasználó választja. Pest megyében közel tízszer akkora (községekben és kisebb városokban még ennél is nagyobb) hányadot képviselnek azok, akik így közlekednek.

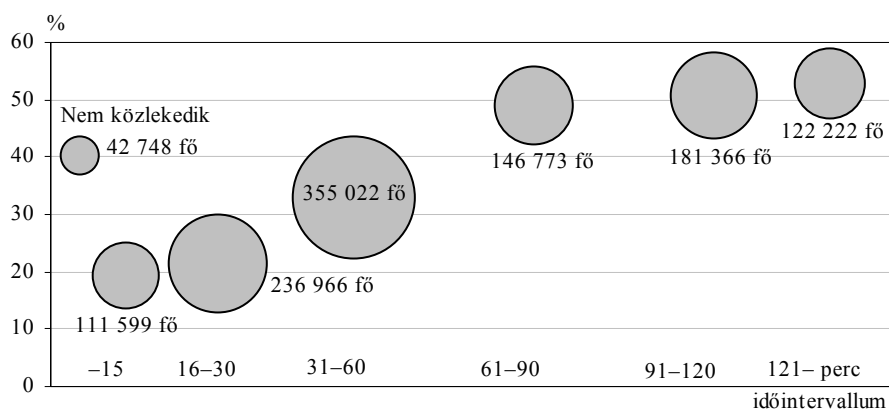
Amennyiben a fenti utazási szokásokat összevetjük a terület tömegközlekedésre vonatkozó adataival, azt tapasztaljuk, hogy a villamossal, illetve trolibusszal való utazás a foglalkoztatottak körében gyakoribb, mint általában. Ebben egyrészt szerepet játszhat, hogy a munkába való pontos érkezés érdekében, ha van lehetőség párhuzamosan futó járműfajták között választani, a tömegközlekedésben részt vevő munkavállalók inkább a kiszámítható menetidővel közlekedő villamost választják a csúcsforgalomban nehezebben haladó busszal szemben, de az is lehet, hogy buszról buszra szállnak át, így egyszerűen az átszállások okozta adatvesztés áll az eltérés hátterében. Annak ellenére, hogy a foglalkoztatottak mikrocenzusból származó járműhasználati adatai csak többé-kevésbé tartalmazzák a halmozódásokat, és a két utazóközönség összevetéséből messzemenő következtetéseket nem lehet levonni, mégis feltételezhetjük, hogy a távolsági busszal, villamossal, illetve metróval utazók körében nagyobb arányban találhatunk foglalkoztatottakat, mint a HÉV-vel közlekedők között.

A foglalkoztatottak utazással töltött ideje

Közép-Magyarországon az utazási időráfordítás⁶ a foglalkoztatottak körében számottevőbb, mint az ország egészében. Attól eltekintve, hogy a nem közlekedők 40%-a a régióban él, az utazási idő növekedésével párhuzamosan azt tapasztaljuk, hogy mind nagyobb a fővárost és Pest megyét magában foglaló régió súlya (3. ábra).

3. ábra

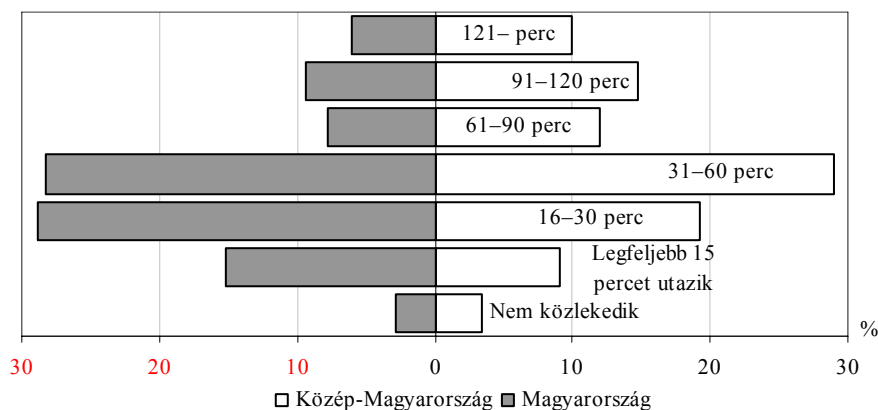
*A közép-magyarországi foglalkoztatottak országon belüli aránya az utazással töltött idő függvényében, 2005**



*Az ábrán látható körök területe arányos a Közép-Magyarországon ennyi időt utazó foglalkoztatottak számával. A nagyon változó közlekedési idejű foglalkoztatottak adatait az ábra nem tartalmazza.

4. ábra

A különböző menetidő-ráfordítású foglalkoztatotti csoportok megoszlása Közép-Magyarországon és az országban, 2005



⁶ A közlekedésre fordított időn a lakás és a munkahely közötti oda- és visszautazáshoz általában szükséges percben megadott időmennyiséget értjük. Számítása során a gyaloglásra, az utazásra és a várakozásra fordított időt számba kell venni, de az ezzel összekapcsolt tevékenységeket (például a bevásárlást, a gyerekek kísérését) figyelmen kívül kell hagyni.

Az országban a foglalkoztatottak 18%-a abban a szerencsés helyzetben volt, hogy naponta legfeljebb negyedórát kellett azzal töltenie, hogy elérjen munkahelyére és onnan hazajusson⁷. Közép-Magyarországon a 15 percnél rövidebb rendszeres napi utazási idő mindössze a foglalkoztatottak 13%-ára volt jellemző. Amíg az ország egészében a dolgozók 29%-ánál a munkával kapcsolatos utazás 16 és 30 perc közötti időintervallumba esett, addig Közép-Magyarországon ez az arány közel 10 százalékponttal alacsonyabb volt. Az ország egészében a munkába járással összefüggő közlekedésre tehát a foglalkoztatottak 47%-ának kellett félóránál kevesebbet fordítania a szabadidejéből, miközben Közép-Magyarországon e mutató értéke 15 százalékponttal alacsonyabb volt. Magyarországon a foglalkoztatottak 52%-a napi fél óránál többet töltött utazással. A Közép-Magyarországon lakó foglalkoztatottak körében ez az arány magasabb volt, az itt élő munkavállalók közel kétharmada utazott munkahelyére, majd onnan haza 30 percnél többet (4. ábra).

9. táblázat

*A Budapesten és Pest megyében lakó foglalkoztatottak megoszlása
utazási időráfordítás szerint, 2005*

(%)			
A közlekedésre fordított idő	Budapesti	Pest megyei	Közép-magyarországi átlag
0 perc (nem közlekedik)	3,5	3,4	3,4
Rendszeresen – 15 perc	7,3	12,0	9,1
16 – 30 perc	17,4	22,3	19,3
31 – 60 perc	32,9	22,6	28,9
61 – 90 perc	15,0	7,1	12,0
91 – 120 perc	14,9	14,6	14,8
121 – perc	6,6	15,4	10,0
Nagyon változó	2,4	2,4	2,4

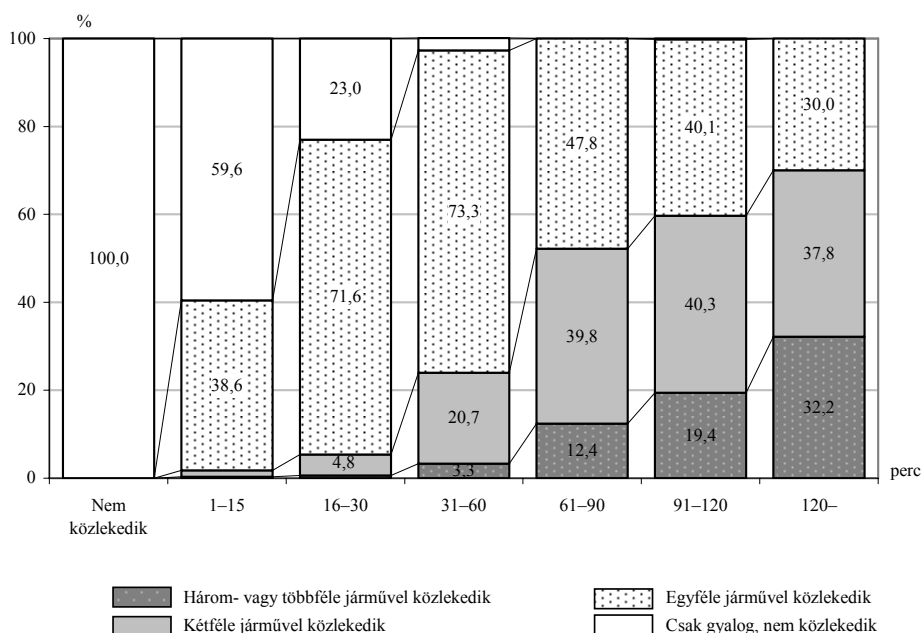
A budapesti lakhelyű foglalkoztatottak közül tízből 7, a Pest megyeiek közül pedig 6 közlekedési ideje haladta meg a félórát, így 524 ezer budapesti és 282 ezer Pest megyei lakhelyű foglalkoztatott töltött 30 percnél hosszabb időt utazással napi munkába járása során. 2001 és 2005 között a fél óránál kevesebb időráfordítással a munkahelyükig, majd visszautazók aránya gyakorlatilag nem módosult, 32% volt. Ennek az értékelésénél azonban figyelembe kell vennünk, hogy azoknak a foglalkoztatottnak az aránya, akik abban az időtakarékos helyzetben voltak, hogy lakóhelyükkel azonos helyen dolgoztak, 6,1%-ról 3,4%-ra csökkent, miközben a napi maximum 30 percet utazóké 28,4%-ra emelkedett. A fél óránál több időráfordítással, de legfeljebb egy órát közlekedéssel töltők hányada 28,9%-ot tett ki. Arányuk a fővárosban ennél magasabb (32,9%), Pest megyében pedig alacsonyabb (22,6%) volt. Napi egy óránál többet a közép-magyarországi foglalkoztatottak 36,8%-a töltött közlekedéssel. A régió mindkét térségében ezzel megegyező nagyságú volt a legalább egy órát utazó munkavállalók aránya, de amíg ezen belül Budapesten a legfeljebb két órát utazók alkották a közlekedők zömét, addig Pest megyében a másfél óránál hosszabb ideig közlekedők voltak túlsúlyban (9. táblázat).

⁷ A nem közlekedőket is számítva.

Az utazás időtartamát több tényező befolyásolja, például a munkahely és a lakóhely közötti távolság, a választott jármű(vek) fajtája és száma, a sebesség, az utak telítettsége, vagy a várakozásra fordított idő. A távolsággal és a várakozási idővel is összefügg, hogy az ingázók jóval nagyobb hányada utazik napi egy óránál többet, mint a lakóhelyükön dolgozóké. Az előbbiek körében az országos arány 45%-ot, a közép-magyarországiak körében 56%-ot tett ki. A lakóhelyükön dolgozó foglalkoztatottak esetén a legalább egy-órás időráfordítással utazók aránya országosan 13% volt. Közép-Magyarországon az azonos településen lakó és dolgozó munkavállalók között azonban 29%-ot tettek ki azok, akiknek egy óránál több időt kellett a munkahely és a lakás közötti közlekedésre fordítaniuk. Ez az arány Budapest és Pest megye nem ingázó foglalkoztatottai körében meglehetősen nagy eltérést mutat: míg a fővárosban 35, Közép-Magyarország másik térségében mindössze 6% e különösen megterhelő utazást folytatók aránya. Az országos adatokhoz képest a közép-magyarországi hosszabb időráfordítás háttérben részben a főváros adottságai állnak. Budapest esetén az itt lakók annak ellenére utazhatnak hosszú ideig, hogy átlépnek a városhatárt. A több járműtípussal közlekedők átszálláskor tapasztalható várakozási ideje, valamint a torlódások is növelhetik az ilyen típusú időráfordítást. Pest megye esetén az ingázók magasabb aránya és így az utazás távolsága, valamint a várakozási idők állnak a háttérben. Pest megyében az ingázók 58%-a utazik napi rendszerességgel egy óránál hosszabb ideig. Ez valószínűleg azért haladja meg 13 százalékponttal az országos átlagot, mert az innen bejárók többnyire a fővárosba mennek, és a városon belül is továbbutaznak munkahelyük eléréséhez.

5. ábra

A Budapesten lakó foglalkoztatottak közlekedési ideje a közlekedés módja szerint



A Budapesten lakó foglalkoztatottak esetén is jól megfigyelhető a közlekedési mód és a közlekedési idő közötti összefüggés. Azok körében, akiknek az oda- és a visszaút maximum 15-15 percig tart, még mindig érezhető a gyalogosan közlekedők részesedése, de a járművet – ezen belül is az egyféle közlekedési eszközt – használók aránya már nagyobb. A többféle járművel közlekedők súlya az utazásra fordított idő növekedésével párhuzamosan emelkedik. Hasonló, csak arányaiban kismértékben eltérő eredményre jutunk, ha a fővárosban dolgozó embereket vizsgáljuk ugyanebből a szempontból.

Közép-Magyarország oktatási intézményhálózata

2005-ben Közép-Magyarország településeinek 95%-án volt oktatási intézmény, döntő részben általános iskola. Alapfokú oktatást mindössze 10 településen nem biztosítottak. Középiskolával 48 település, szakiskolával pedig 27 rendelkezett. Felsőfokú oktatást összesen négy településen folytattak a régióban.

Közép-Magyarország 187 településén a 2004/2005-ös tanévben 704 feladatellátási helyen folyt alapfokú oktatás. Pest megyében 313, Budapesten 391 általános iskola működött. A régióban szakiskolai nevelés 143, középiskolai oktatás 654 intézményben zajlott. A középiskolák több mint háromnegyede a fővárosban volt. A Pest megyei intézményhálózat kiépítettsége elmaradt a fővárositól. Ötnél több középfokú intézménnyel – a főváros mellett – négy város rendelkezett: Vác, Szentendre, Gödöllő és Cegléd.

A fővárosnak a felsőoktatásban betöltött szerepét jól mutatja, hogy az ország minden második felsőoktatási intézménye itt volt. Amennyiben ehhez a 36 egyetemhez, főiskolához még hozzáadjuk a kihelyezett intézmények számát, akkor 46 intézmény 89 karán lehetett Budapesten tanulni.

A nappali tagozatos tanulók száma

2005-ben a mikrocenzus adatai szerint Magyarországon 1 millió 890 ezer ember járt iskolába. Többségük nappali tagozatos volt. Közülük általános iskolákban 909 ezren, középiskolákban, illetve középfokú szakiskolákban 480 ezren tanultak, egyetemi vagy főiskolai felsőfokú oktatásban, illetve érettségi utáni szakképzésben 285 ezren vettek részt. Az 1 millió 674 ezer nappali tagozatos tanuló 26%-a élt a közép-magyarországi régióban. Az ország általános- és középiskolás diákjainak kevesebb mint negyede lakott Közép-Magyarországon, a felsőfokú oktatás nappali tagozatos hallgatói, illetve az érettségi utáni szakképzésben részt vevő diákok közül azonban már lényegesen nagyobb arányt, 34%-ot képviseltek e régió diákjai. Közép-Magyarországon összesen 441 ezer nappali tagozatos diák élt, ezen belül Budapesten összesen 250 ezren, Pest megyében 191 ezren laktak.

A tanulók többsége lakóhelyén tanult, a naponta eljárók aránya Budapesten sokkal alacsonyabb (2,5%) volt, mint Pest megyében (43,5%). A fővárosban lakó tanulók – vélhetően a fejlett oktatási hálózattal összefüggésben – csak ritkán döntöttek úgy, hogy más településen tanulnak. A Pest megyében lakó diákok körében viszont – akárcsak a foglalkoztatottak esetén – az országosnál gyakoribb volt az ingázás. Ezt minden iskolatípus esetén megfigyelhettük, még az alapfokú oktatásban részesülők körében is, pedig az

országosnál nagyobb fokú oktatási célú ingázást az általános iskolával való ellátottság hiánya nem indokolta (10. táblázat).

10. táblázat

Az eljáró tanulók aránya az adott területen lakó diákok százalékában, 2005

(%)			
Iskolatípus	Ország	Budapest	Pest megye
Általános iskola	12,0	0,5	15,9
Középfokú szakiskola, középiskola	45,1	1,9	78,6
Egyetem, főiskola; érettségi utáni szakképzés	36,5	6,3	84,3
<i>Összesen</i>	<i>25,6</i>	<i>2,5</i>	<i>43,5</i>

A budapesti lakású nappali tagozatos tanulók 45,7%-a volt általános iskolás, 26,2%-uk középfokú nevelésben részesült, 28,1%-uk pedig felsőfokú vagy más, érettségi utáni képzésben vett részt. Pest megyében az alapfokú oktatásban részesülők aránya magasabb, a főiskolán, egyetemen és más érettségi utáni képzésben tanulóké pedig alacsonyabb volt, mint Budapesten. A Budapestről naponta eljáró tanulók döntő többsége felsőfokú intézménybe járt, míg Pest megyében az ingázók bázisát a középiskolások adták. A megye intézményi ellátottságából adódóan a lakhelyükön tanuló diákok legnagyobb része (85,3%-a) általános iskolás, ezzel szemben a Budapesten lakó, helyben tanulók iskolatípusonkénti eloszlása közel azonos a fővárosban lakó összes tanuló megfelelő arányszámaival (11. táblázat).

11. táblázat

A közép-magyarországi régióban élő nappali tagozatos tanulók megoszlása az iskola típusa szerint, 2005

Iskolatípus	Budapesten lakó tanuló			Pest megyében lakó tanuló		
	összesen	lakhelyén jár iskolába	naponta ingázik	összesen	lakhelyén jár iskolába	naponta ingázik
Általános iskola	45,7	46,6	9,1	57,3	85,3	21,0
Középfokú szakiskola, középiskola	26,2	26,4	19,5	28,1	10,6	50,7
Egyetem, főiskola; érettségi utáni szakképzés	28,1	27,0	71,4	14,6	4,1	28,3
<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>

A nappali tagozatos tanulók közlekedési szokásai

2005-ben a Közép-Magyarországon élő nappali tagozaton tanulók többsége járművel utazott, így csak kisebb hányaduk jutott el az iskolájába gyalog. Bár néhányan nem közlekedtek – lakásuk, kollégiumi szálláshelyük az iskolával azonos épületben volt –, arányukat elhanyagolhatónak tekinthetjük (12. táblázat).

12. táblázat

A nappali tagozatos tanulók megoszlása közlekedésük módja szerint

(%)			
Területi egység	Nem közlekedik	Csak gyalog közlekedik	Járművel közlekedik
Budapest	0,8	26,8	72,4
Pest megye	0,5	35,6	63,9
<i>Közép-Magyarország</i>	<i>0,7</i>	<i>30,6</i>	<i>68,9</i>
Ország	1,2	38,5	60,3

A régió két térségében a járművel közlekedők aránya magasabb volt az országos aránynál, míg a nem közlekedőké vagy gyalogosan közlekedőké alacsonyabb. A különbségek a főváros esetén bizonyultak nagyobbaknak.

A tanulók közlekedési szokásairól csak az 1984-es mikrocenzus idejéből rendelkezünk visszatekintő adatokkal. A két felmérés között eltelt több mint húsz évben azonban olyan szintű változások következtek be e csoport közlekedési szokásaiban, hogy itt csak a főbb változásokat említem meg. Akkor a nappali tagozatos tanulók többsége jutott el közlekedési eszköz használata nélkül iskolájába. (65%-uk gyalogolt, 4%-uk nem közlekedett. A gyaloglók aránya még Budapesten is meghaladta a 60%-ot). Az országban tanuló nappali tagozatos diákok 70%-a napi legfeljebb félórát, 18%-a fél és egy óra közötti időt fordított arra, hogy elérjen az iskolába és onnan hazatérjen, további 12%-a pedig egy óránál többet utazott. Azóta a járműhasználók részaránya és – mint ahogy ezt látni fogjuk – a diákság napi iskolába járásra fordított ideje megnőtt. A változások hátterében a felsőfokú oktatás növekvő súlya, az intézményi – ezen belül a kollégiumi – rendszer átalakulása, a népesség megváltozott iskolaválasztási szokása, illetve a gépkocsihasználat elterjedése állhat.

A közlekedés módjában az eltérő iskolai szinteken tanulók körében jelentős különbségek tapasztalhatók. Az általános iskolások között nagyobb a közlekedési eszközt egyáltalán nem használók súlya. Ez az alapfokú iskolák területi elhelyezkedéséből következik. Ennél magasabb szinten nagyobb a járműhasználók aránya. Amíg a közlekedés szempontjából Budapesten a legkedvezőtlenebb helyzetben a felsőfokú oktatás hallgatói voltak, addig Pest megyében és országosan a középfokú iskolákban tanulók között volt magasabb a járművel utazók aránya. A Pest megyében és Budapesten lakó tanulók – a magasabb iskolatípusokat tekintve – sokkal inkább járműfüggők voltak, mint az ország más területén élő társaik. Ebben a főváros esetén a városon belüli hosszabb távolságok megtétele játszott szerepet, Pest megyében pedig az, hogy az iskolák területi elhelyezkedése miatt többnyire ingázásra kényszerültek a diákok. Az ingázó tanulók helyzete jóval kedvezőtlenebb a közlekedés tekintetében, mint a lakóhelyükön tanulóké. Közülük elenyésző (1-2%) a gyalogosan közlekedők aránya, és szabadidejükből is többet töltenek utazással.

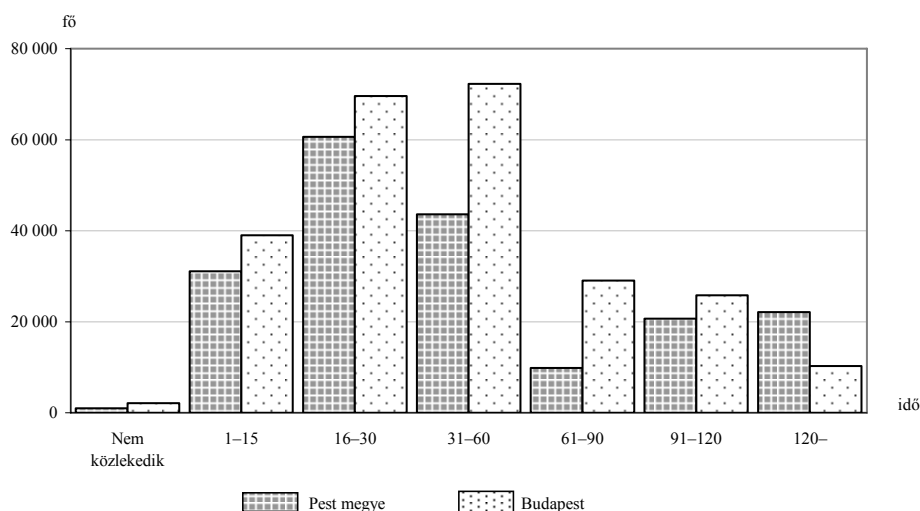
A különféle járműveket – a közlekedési adottságoknak megfelelően – a más-más településtípuson élő tanulók eltérő mértékben vették igénybe. Az iskolába járművel közlekedő budapesti lakhelyű diákok alapvetően villamossal, trolibusszal, helyi autóbusszal, illetve metróval utaztak. A foglalkoztatottakkal ellentétben az autóhasználat kevésbé volt elterjedt körükben. Az autóval utazók többsége általános iskolába járt, tehát szüleik vitték így a gyermeküket iskolába. A Pest megyében élő diákok leggyakrabban használt jármű-

típusa a távolsági autóbusz volt, de használták a tanulók a helyi tömegközlekedési eszközöket, a vonatot és a kerékpárt is.

Közép-Magyarországon a nappali tagozatos tanulók 46%-a utazott legfeljebb napi fél órát, hogy eljusson iskolájába és onnan hazatérjen. Az országban a naponta maximum 30 percet közlekedő diákok adták a tanulók nagyobb részét. Budapesten a diákok iskolával kapcsolatos utazási ideje leginkább negyedóra és egy óra között mozgott. Összesen 142 ezer diák utazott ilyen hosszú ideig. A legtöbb diáknak Pest megyében is ennyi időre volt szüksége, hogy iskolába járhasson, de a megyében a több mint napi másfél órát utazással töltők száma is magas volt. E megterhelő napi utazást 43 ezren vállalták napról napra, azért, hogy a kívánt tanintézménybe járhassanak (6. ábra).

6. ábra

A területen élő nappali tagozatos tanulók száma az utazások ideje szerint, 2005



Különböző oktatási fokozatonként a tanulók utazási ideje eltérően alakult. Akárcsak a közlekedési módoknál, ebben az esetben is az általános iskolások voltak a legkedvezőbb helyzetben. A közép-magyarországi régióban élő, alapkú oktatásban részt vevő diákok 70%-ának legfeljebb fél óra kellett, hogy a tanintézményéhez vezető utat oda-vissza megtegye. A közép- és felsőfokúak körében ez az arány mindössze 19–20%-ot tett ki. A régióban az utazás időtartamát tekintve a legrosszabb helyzetben a Pest megyében lakó, felsőfokú intézményekbe ingázó tanulók voltak: 72%-uk utazott naponta több mint másfél órát.

Összességében megállapítható, hogy Közép-Magyarországon mind a foglalkoztatottak, mind a tanulók körében az országosnál nagyobb szerepe van a napi közlekedésnek. Ez egyrészt Budapest nagyvárosi jellegével – kiterjedésével és közlekedési hálózatával –, másrészt Pest megye erős fővároshoz kötődésével és az ebből adódó magas ingázási értékével áll összefüggésben. A tanulók körében a fentiekén kívül az utazás módját és idejét az iskolahálózat kiterjedése is befolyásolja. Budapest nappal nemcsak az ott élők-

nek, hanem a munkavállalási, illetve tanulási célból érkező – főként Pest megyéből bejáró – vidékieknek is lehetőségeket nyújt. E területen sok ember napi mozgása koncentrálődik, és a közlekedés zavartalan működtetése a növekvő igények mellett mind nehezebb kihívás elé állítja a térségben élőket.

IRODALOM

- A munkahelyre utazás Budapesten és a megyei jogú városokban. KSH, Budapest, 2003
 Az aktív keresők és az iskolai tanulók napi ingázása és utazási szokásai. KSH, Budapest, 1988
 Az ingázás szerepe a közép-magyarországi régió lakosságának foglalkoztatásában és Budapest munkaerő-ellátásában. KSH, Budapest, 2004
Balogh Károly: Az ingázás szerepe a közép-magyarországi régió lakosságának foglalkoztatásában és Budapest munkaerő-ellátásában. Területi Statisztika, 2004. november
Kapitány Gabriella – Dr. Lakatos Miklós: A munkaerő napi mozgása és közlekedése a budapesti agglomerációban, 1980–2001, I. rész. Területi Statisztika, 2005. március
Kapitány Gabriella – Dr. Lakatos Miklós: A munkaerő napi mozgása és közlekedése a budapesti agglomerációban, 1980–2001, II. rész. Területi Statisztika, 2005. május
 Közlemények a budapesti agglomerációról. Társadalmi, gazdasági jellemzők. KSH, Budapest, 2007
 Mikrocenzus 2005. A foglalkoztatottak és a nappali tagozatos tanulók napi közlekedése. KSH, Budapest, 2006
 Népszámlálás 2001. A foglalkoztatottak napi közlekedése. KSH, Budapest, 2003
 www.ksh.hu

Kulcsszavak: közlekedés, foglalkoztatottak, nappali tagozatos tanulók, ingázás, Közép-Magyarország, Budapest, Pest megye.

Resume

The analysis describes daily commuting of employed persons and full-time students in the region of Central Hungary, on the basis of data of the Microcensus held in 2005 in Hungary. In this region commuting plays a significant role both for the employed and for the students; people living here travel more daily than the national average and by many different types of vehicles. This is partly related with the large town character of Budapest – with the large area of town and the sophisticated transport network – and with the strong dependence of Pest county on the capital town, which results in high commuting flows. Travelling of students is influenced by the expansion of the school network, as well. During the day, Budapest grants good work and study opportunities not only for the residents but also for commuters arriving mainly from Pest county. Budapest is a concentrated place for the daily travel of many people, therefore, smooth organization of transport creates an increasing challenge for inhabitants of the agglomeration regarding the ever higher demand.