

A lakossági közösségi és egyéni közlekedési jellemzői, 2012

Tartalom

- 1 A lakosság napi közlekedésének összefoglaló jellemzői
- 1 A napi közlekedést befolyásoló tényezők
- 1 A közösségi és egyéni közlekedés közötti választás okai, tényezői
- 2 A közlekedésre fordított idő, a megtett távolság és a haladási sebesség
- 2 A napi ingázás közlekedési vonatkozásai
- 3 A napi utazások szezonális és napi eloszlása
- 4 A lakosság közlekedésre fordított kiadásai
- 4 Az elmúlt három év fő változásai

1. A lakosság napi közlekedésének összefoglaló jellemzői

Mindennapi életünk jelentős része az utazás, amely sok időt és anyagi forrást vesz igénybe, befolyásolja környezetünket, komfortérzetünket. A Központi Statisztikai Hivatal 2012-ben 15 ezer háztartásra kiterjedő mintán tett kísérletet arra, hogy a napi közlekedési szokásokat megismerje, elemezze. A felmérés a lakosság által megtett egy napon belüli utazásokat vizsgálta, így a megfigyelésbe beletartoztak például a munkavégzési, vásárlási, ügyintézési célú szabaddis utazások, vagy a családtag kíséréte, de kimaradtak a munkavégzés során tett utazások. Ezt megelőzően 2009-ben történt hasonló felmérés, így most a két felvétel közötti folyamatok is számszerűsíthetővé váltak.

2012-ben 2,7 milliárd – közlekedési eszköz használatával tett – egynapos utazás volt, függetlenül attól, hogy ennek során közlekedési eszközfajta is váltott az utazó. Ezek 46%-ában személygépkocsit használtak fő közlekedési eszközként. Az utazások átlagos távolsága 13 kilométer, időtartama 22 perc volt.

A közösségi közlekedésre fordított havi kiadás 3505, a személygépkocsi-használat költsége pedig 5420 forint volt személyenként azon háztartások körében, amelyeknél felmerült ilyen utazás.

A lakosság napi közlekedésre fordított közlekedési kiadása évi 732 milliárd forintra tehető.

2. A napi közlekedést befolyásoló tényezők

A lakosság napi közlekedésének jellemzői nem egységesek, azok a településméret, társadalmi, gazdasági, demográfiai jellemzők szerint, évszakonként, a hét különböző napjain, az egyes napszakokban és az utazás céljai, vagy éppen a választott közlekedési eszköz tekintetében számottevő különbséget mutatnak.

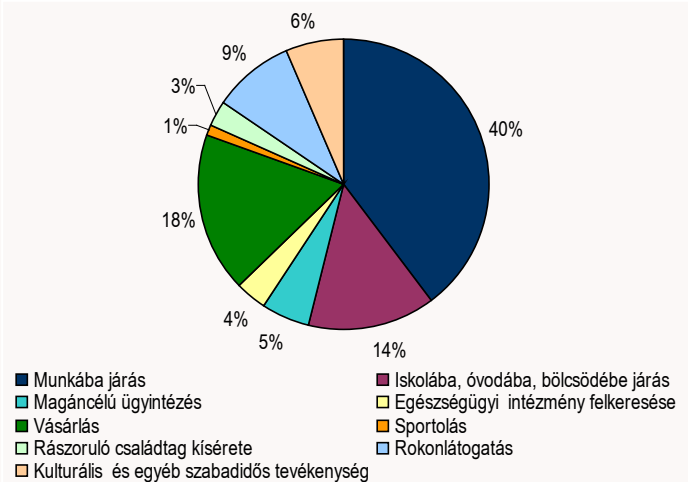
Az egyik legjelentősebb befolyásoló tényező a lakótelepülés mérete. A kisebb településen élők gyakrabban tesznek meg nagyobb távolságokat utazásaik során, mint a nagyobb településeken élők, ők jellemzően rövidebb utakat tesznek, de azok hosszabb ideig tartanak. Külön említést érdemel a főváros, amelynek lakói a helyi közlekedési viszonyok ismeretében oldják meg az utazásokat. A budapestiek az országos átlagnál lényegesen nagyobb arányban használják a tömegközlekedést a személygépkocsi helyett.

A hazatérés nélkül vizsgált utazások 40%-a munkába járás. A munkahely a lakóhelytől átlagosan 14 kilométerre van, elérése 23 percet vesz igény-

be. A második leggyakoribb utazási cél a vásárlás, ezt követi az iskolába, óvodába járás, amelyek a munkába járásnál rövidebb utazások.

1. ábra

Az utazások megoszlása motiváció szerint, 2012



A közlekedés időbeni hullámzására a napszakok (a reggeli elindulás, illetve a délutáni hazatérés) és a hét napjai (hétköznap és hétvége) vannak hatással, de az évszakok közötti eltérés is kimutatható.

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

A környezetszennyezés, ezen belül a levegő szennyezésének mértéke közvetlen hatással van a lakosság életminőségére, egészségére, továbbá várható élettartamára, ezért társadalmi és gazdasági szempontok alapján a járművek által okozott légszennyezés csökkentése hosszú távon kiemelt célja kell, hogy váljon.

A közlekedési eszközök, illetve módok közül országosan, 27%-os arányban közösségi közlekedést említettek az utazók, 38%-ban személygépkocsival, 17%-ban kerékpárral történtek az utazások. A budapestiek körében elsődleges szerepet játszott a közösségi közlekedés, az utazások közel fele valósult így meg, a személygépkocsi használatában nincs lényeges eltérés az ország más területeihez képest, a kerékpáros közlekedés alig mérhető. A személygépkocsi-használat részesedése a közlekedési eszközökön belül független a napszaktól, tehát azt nem befolyásolja a csúcsforgalom. Mindez azt is sugallhatja, hogy a személygépkocsi-használat kényelméhez szokott utazókat még egy zsúfolt, nehezen és költségesen átjárható nagyvárosban is nehéz más közlekedési mód irányába terelni, arányuk – függetlenül a helyi viszonyoktól – lényegében állandó. Elsősorban a főváros tekintetében a jobb tömegközlekedés, illetve a többi területen kedvezőbb kerékpáros közlekedés helyettesíti egymást, a helyzet azonban ennél természetesen árnyaltabb.

A személygépkocsi-kihasználtság azt mutatja, hogy egy gépkocsiban egyszerre átlagosan mennyien utaznak. Ez a mutató országosan és a fővárosban is 1,5–1,6 között van, hétköznapokon ennél alacsonyabb, hétvégén magasabb – a családi programoknak köszönhetően.

A megtett távolság tekintetében a budapestiek hasonló arányban veszik igénybe a közösségi közlekedés lehetőségét, illetve a személygépkocsit. A fővároson kívül a személygépkocsi-használat aránya ennél nagyobb.

Munkába járás céljából a lakosság 41, iskolába, óvodába járás esetén 21%-a használ személygépkocsit, míg a rokonlátogatások fele történik ily módon. A fővárosiak személygépkocsi-igénybevétele összességében némileg elmarad a vidéken mért értéktől.

Lényeges különbség van a férfiak és a nők közlekedési szokásai között. A megtett távolság alapján a személygépkocsit vezető 78%-a férfi, míg a nők utasként veszik gyakrabban igénybe az autót, illetve többet használják a városi tömegközlekedést.

Az átszállások főként a budapesti közlekedések esetében fordulnak elő, de az itt élőknek is csak minden ötödik utazása esetén kerül sor jármű/járat váltására. Az ország más területein élőknel nagyon csekély, mindössze 4% ez az arány. A budapestiek elsősorban a munkába járásnál nem tudják elkerülni az átszállást, az utazások több mint 1/4-énél legalább egyszer szükség van erre.

4. A közlekedésre fordított idő, a megtett távolság és a haladási sebesség

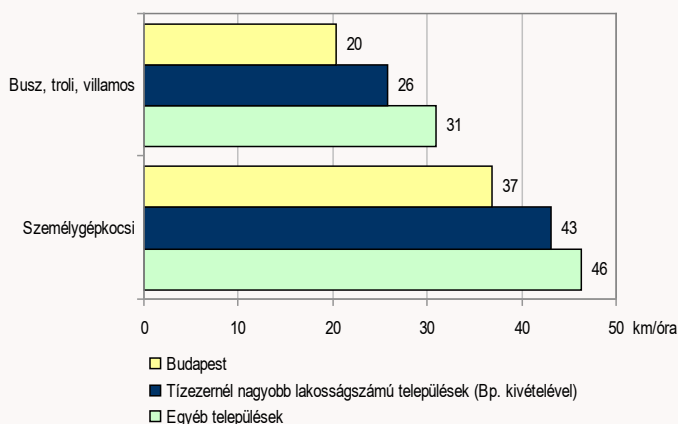
A közlekedésre fordított idő hasonló arányban oszlik meg a személygépkocsi, illetve a közösségi közlekedési eszközök között, míg a kerékpár részesedése 12%. A budapestieknél a közösségi közlekedésre fordított idő részaránya (56%) meghaladja az országos átlagot (42%), kerékpáros közlekedésre alig 2% jut.

Az úti cél elérése átlagosan 22 percig tart.

Az elérhető **átlagsebességet** alapvetően az befolyásolja, hogy településen kívüli vagy belüli utazást tesz a közlekedő személy. E tekintetben a legkedvezőbb lehetőséget a vonat jelenti, köszönhetően annak, hogy nagy távolságra és gyorsan jut el. Személygépkocsival az 50 ezer lakosúnál kisebb települések esetén 50 kilométer/óra az átlagos sebesség, míg a 100 ezernél több ember által lakott településekhez köthető utazások esetében ez a 40 kilométer/órát sem éri el. A fővárosban busszal, villamossal, trolibuszal történő utazásoknál 20 kilométer/óra körüli sebességgel számolhatunk (amibe beleértendő a járműre történő várakozási idő is), ettől nem sokkal marad el a kerékpárosok sebessége. Ésszerű alternatívának mutatkozik a kevésbé népszerű motoros közlekedés, amelyek során 46 kilométer/órás átlagsebesség adódik.

2. ábra

Közlekedési eszközökkel elérhető átlagsebesség a lakóhely népességszáma szerint, 2012

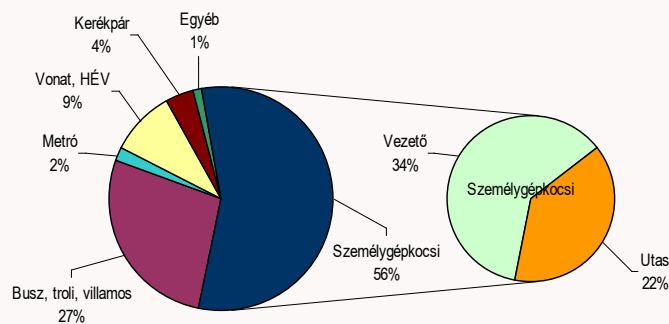


A napi közlekedés során megtett **távolság** tekintetében a személygépkocsi 56%-os részarányt képvisel, a közösségi közlekedés 39%-ot. A fővárosban ennél kiegyenlítettebb a helyzet.

Az utazás átlagos távolsága 13 kilométer, ebből a kisebb településeken élők átlagos utazási távolsága hosszabb, mint a nagyobb településeken élők.

3. ábra

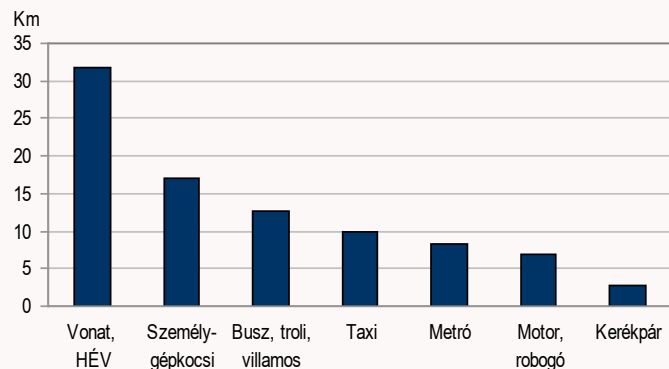
A megtett távolság megoszlása a közlekedési eszközök használatára szerint, 2012



Az utazások 43%-ában az úti cél 3 kilométernél rövidebb, 17%-ában pedig 4–6 kilométer. A munkahely átlagosan 14 kilométerre található, ezen belül 31%-ban 4 kilométernél közelebb, 18%-ban 4–6 kilométer, 18%-ban 20 kilométernél is távolabb van.

4. ábra

Egy utazás során megtett átlagos távolság, 2012



5. A napi ingázás közlekedési vonatkozásai

A lakosság a napi utazások 30%-a során elhagyja lakóhelyének közigazgatási területét. Szinte minden motiváció esetén nagyon szoros fordított összefüggés van a települések nagysága és az ingázás megjelenése között, azaz minél kisebb településről van szó, annál jellemzőbb az ingázás.

A munkába járás kiemelkedő jelentőségű – az ország egészét illetően –, mivel a foglalkoztatottak 36%-a kénytelen naponta lakótelepülését elhagyni a munkája miatt. Budapesten és más, 100 ezer lakosúnál nagyobb városokban ez az arány 7–8%, de minél kisebb településeket vizsgálunk, ez a jelenség egyre meghatározóbb. A kistelepüléseken élők döntő többsége nem talál helyben munkát, így ingázni kénytelen.

A vásárlások esetében is szélsőséges eloszlás figyelhető meg. A fővárostól eltérően a nagy – 100 ezer főt meghaladó – lakónépességű településeken lényegében nincs vásárlás miatti ingázás, ám a kistelepülések lakói gyakran kényszerülnek a lakótelepülésükön kívülre utazni. Az agglomerációban (Budaörs, Fót stb.) található bevásárlóközpontok hatására a fővárosiak vásárlási célú utazásaik 8%-át Budapesten kívül valósítják meg.

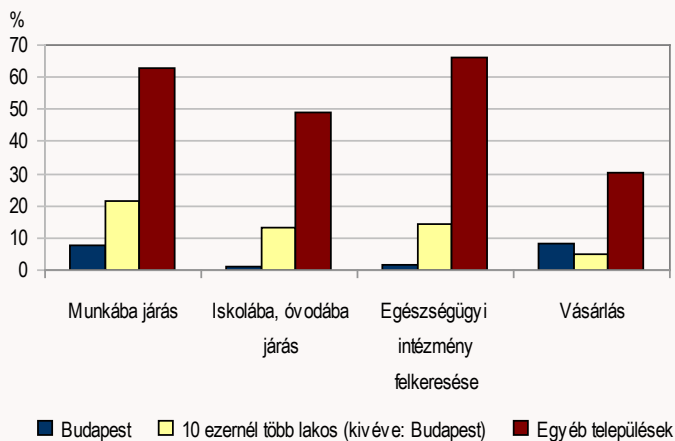
Minden más motivációnál jelentősebb különbségek tapasztalhatók az egészségügyi szolgáltatások igénybevétele céljából tett utazások esetében. Országos átlagban minden harmadik ilyen utazáshoz el kell hagyni a lakótelepülést, s az arány még a 10–50 ezer lakosú településeken is számottevő (25%), a 2000 lakosúnál kisebb településeken pedig ez a jellemző.

Jobb a helyzet az iskolába, óvodába, bölcsődébe járás esetén, a lakosság kisebb aránya, negyede ingázik. Hátrányosnak mondható helyzetben itt is a 10 ezer lakosnál kisebb települések vannak, a maguk 35–61%-os ingázó arányukkal.

A rokonlátogatások 39%-a irányul más településre, az eltérések itt nem olyan nagyok, mint más motivációknál.

5. ábra

Ingázás aránya motiváció és településnagyság szerint, 2012



6. A napi utazások szezonális és napi eloszlása

A lakosság napi közlekedését számottevően befolyásolják a napszakok, a hét napjai, sőt még az évszakok változása is.

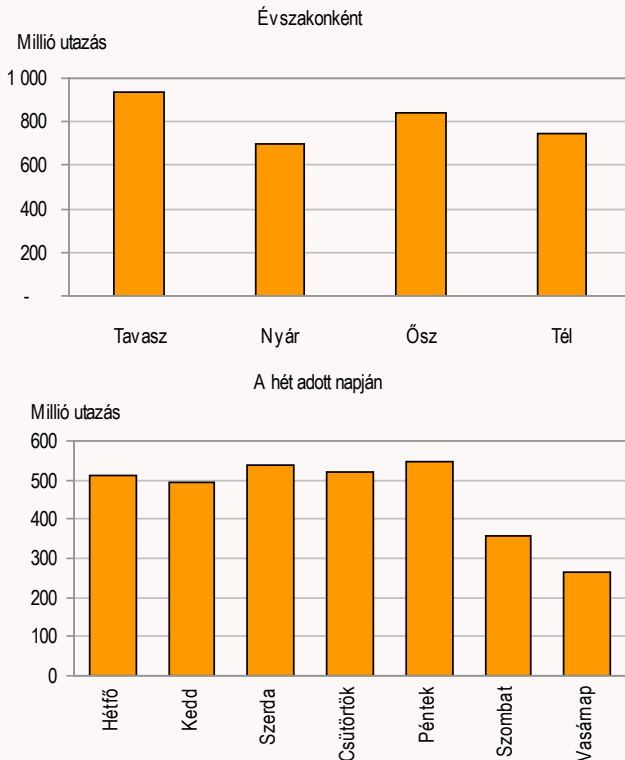
Tavasszal és ősszel érezhetően nagyobb az utazási aktivitás (az egy napon tett utazások száma), mint télen, vagy nyáron. Utóbbi az iskolai szünet, valamint a szabadságolások következtében az év legkevésbé "forgalmas" időszaka.

Az év során megtett 3,2 milliárd út 81%-a a hétköznapokra esik. A hazatérés nélkül számított utazások 40%-ára munkavégzés miatt került sor, amelyek 94%-ban a hétköznapokra koncentrálódnak.

A lakosság jelentős számban használja ki a szombati szabadnapot élelmiszerek és más áruk beszerzésére, a vásárlási célú utazások negyedére ezen a napon kerül sor, ehhez képest csekély, mindössze 8% a vasárnapi vásárlási célú utazások aránya. A vasárnap elsősorban a rokonlátogatások, a kulturális és egyéb szabadidős tevékenységek ideje, ekkor főként ilyen célból közlekednek az emberek, bár a többség inkább otthoni környezetben tölti a hét utolsó napját.

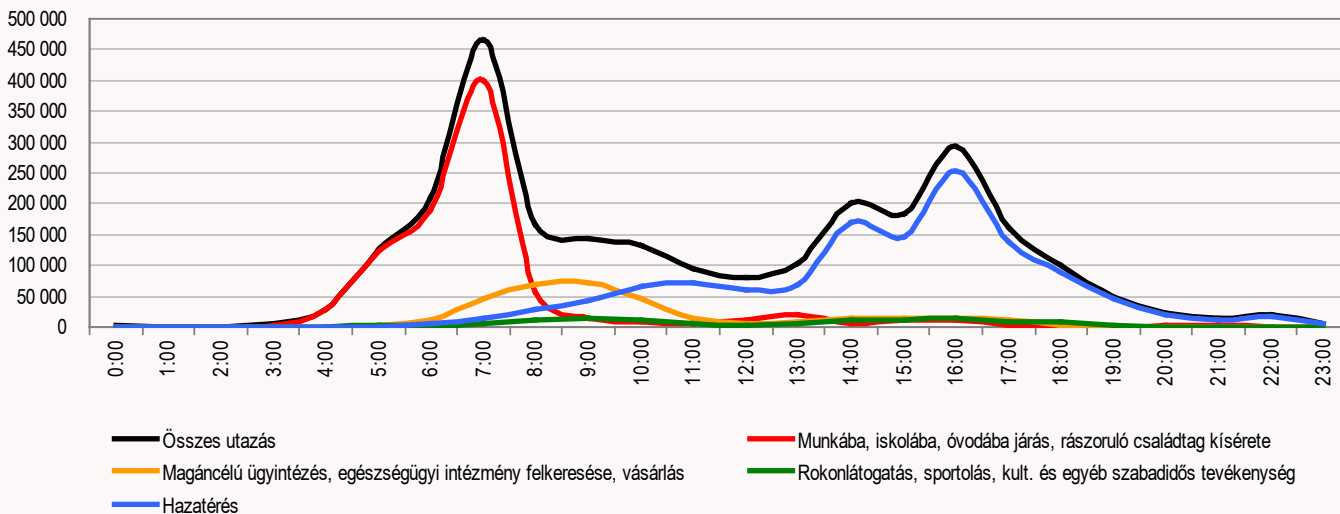
6. ábra

Közlekedési aktivitás, 2012



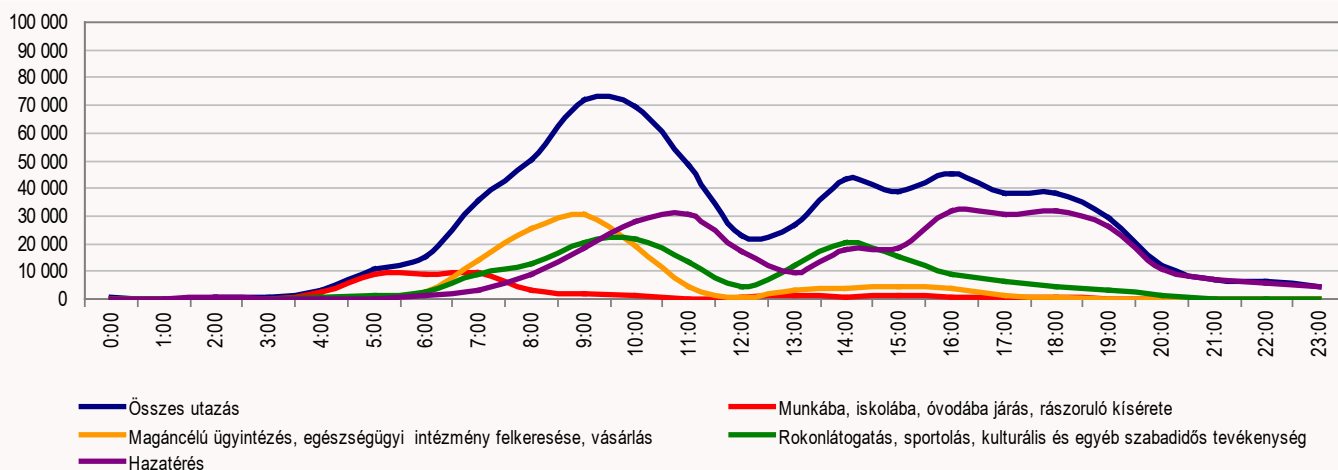
7. ábra

A hétköznapokon tett utazások száma az indulás időpontja szerint, 2012

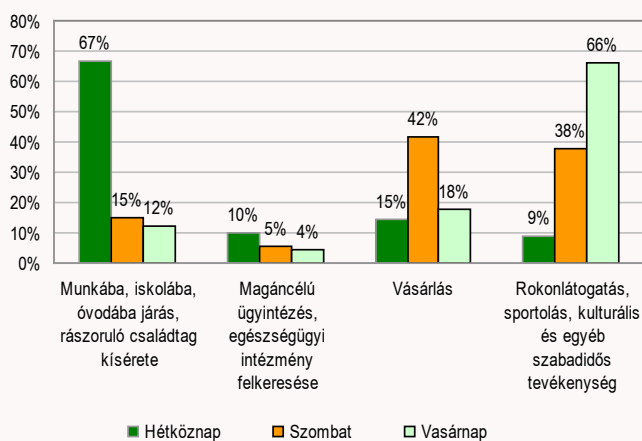


8. ábra

A hétvégi utazások száma az indulás időpontja szerint, 2012



Az utazások motivációinak megoszlása hétköznapokon és hétvégén, 2012

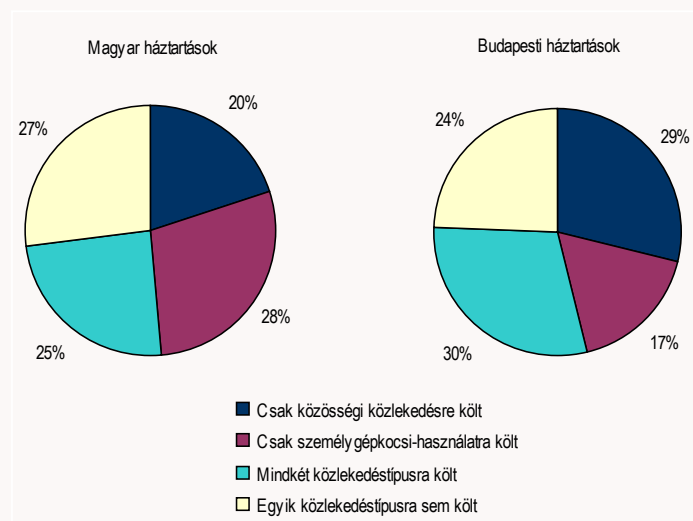


9. ábra

A magyar háztartások közel háromnegyedénél jelentkezik közlekedési költség, a többiek vagy nem, vagy pedig díjmentesen utaznak. A háztartások 29%-ának csak személygépkocsi-használattal, 20%-ának pedig csak közösségi közlekedéssel kapcsolatos költsége merült fel, és minden negyedikre jellemző, hogy mindkét közlekedéstípusra költ. Budapesten szembeötlően alacsony, mindössze 17% a csupán személygépkocsi-használatra költő háztartások aránya.

10. ábra

A háztartások megoszlása a közlekedési költségek szerint, 2012



A tömegközlekedést elsősorban a kedvezőtlenebb anyagi helyzetben levők használják. Az átlagosnál rosszabb anyagi helyzetűek közlekedési költségeik 39, az átlagos anyagi helyzetűek 26, a jó körülmények között élők pedig 14%-át költik közösségi közlekedésre.

8. Az elmúlt három év fő változásai

A 2012. évi felvételt megelőzően 2009-ben készült a mostanihoz hasonló tanulmány. A két időszak között 8%-kal, 2,7 milliárdra csökkent az egy napon belüli közlekedési eszközzel tett utazások száma. Mind a közösségi közlekedés, mind a személygépkocsi igénybevétele csökken, miközben nőtt a kerékpárt igénybe vevők száma.

A közlekedési eszközzel megtett távolság tekintetében a személygépkocsi futásteljesítménye esett vissza nagyobb mértékben, 13%-kal, a közösségi közlekedés esetén ennél lényegesen kisebb, 3%-os volt a csökkenés.

7. A lakosság közlekedésre fordított kiadásai

2012-ben a lakosság 732 milliárd forintot költött közlekedésre, ennek 71%-át, 519 milliárd forintot személygépkocsi-használatra, ami magába foglalja az üzemanyagköltség mellett az autópálya- és a parkolási díjat is, de nem tartalmazza az adókat, a biztosítási díjakat és az autóvásárlás költségét. Közösségi közlekedésre 212 milliárd forint jutott. Ezeket az értékeket az egyes közlekedési eszközökkel megtett távolsággal összevetve az látható, hogy a személygépkocsi-használat költsége (25 forint/utaskilométer) lényegesen meghaladja a közösségi közlekedés átlagos költségét (15 forint/utaskilométer).

A fővárosiaknak mélyebben kell a zsebükbe nyúlni a közlekedési költségek miatt, 2012-ben Budapesten 320 forintért, más nagyvárosokban ennél kevesebért utazhatunk. Szegeden, Debrecenben és Miskolcon 300–310 forint a tarifa, de például Pécsen vagy Szombathelyen 275–280 forint, míg Nyíregyházán, Szolnokon, Veszprémben, Győrben, Nagykanizsán vagy Zalaegerszegen ennél is kevesebbe, 230–260 forintba kerül egy vonaljegyre ár elővételben.

A budapestiek 96 milliárd forintot költöttek személygépkocsi-használatra az év során, 69 milliárd forintot pedig közösségi közlekedésre, így a fajlagos költség esetükben 30, illetve 24 forint utaskilométerenként. A budapestiek a közlekedési költségeik 42%-át a közösségi közlekedésre fordítják, az ország más területein élők ennél lényegesen kevesebbet, lakótelepülésük nagyságának függvényében 21–32%-át.

A napi ingázások tekintetében – sem azok aránya, sem összetétele esetén – nagymértékű elmozdulás.

Az egy főre jutó havi közlekedési költség folyó áron az ötödével emelkedett az elmúlt három évben, meghaladva a 7600 forintot. A közösségi közlekedésre fordított kiadások 17, a személygépkocsi-használat költsége ennél is nagyobb mértékben, 24%-kal nőtt azon háztartások körében, amelyeknél ilyen előfordult. A megkérdezett háztartások több mint fele mindkét évben úgy nyilatkozott, hogy legalább egy negyedévben jelentkezett személygépkocsi-használathoz kapcsolódó kiadása.

Miközben 2009–2012-ben a közúti személyszállítás fogyasztóiár-indexe az átlagos inflációt alig meghaladó mértékben, 17%-kal emelkedett, addig az üzem- és kenőanyagok árai 57%-kal nőttek.

A megtett távolság tekintetében a személygépkocsival tett utazások aránya az összes utazáson belül csekély mértékben ugyan csökkent, de még meghaladja az összes megtett távolság felét. Az egy utazás során megtett távolság és időtartam is visszaesett 2009-hez képest. Az egy személygépkocsiban utazók átlagos száma nem mutat számottevő változást a korábbihoz viszonyítva.

A budapestiek utazásainak száma összességében – az országos trendhez hasonlóan – csökkent, amelyen belül egy belső arányeltolódás is tapasztalható. 2009-ben még az utazások 45%-a történt munkavégzési céllal, 2012-re ez 40%-ra csökkent. A fővárosiak összességében is többet költöttek 2012-ben személygépkocsi-használatra, a körükben tapasztalható 12%-os emelkedés azonban jóval elmarad az országos átlagtól (22%).

**További információk,
adatok (linkek)**

[Módszertan](#)

[Táblák](#)

Elérhetőségek:

csaba.kovacs@ksh.hu

Telefon: (+36-1) 345-6706

[Információs szolgálat](#)

Telefon: (+36-1) 345-6789

www.ksh.hu