

AZ ADATOK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE

A munkába járással kapcsolatos közlekedésre fordított idő

A mikrocenzus adatai szerint 2005-ben 3 millió 740 ezer ember töltött naponta több-kevesebb időt azzal, hogy eljusson munkahelyére, majd – munkája végeztével – onnan haza; ez közel 280 ezer fővel több, mint a 2001. évi népszámlálás időpontjában. (A közlekedésre fordított időtartamba beleszámít mindaz az idő, amit valaki a lakásától a munkahelyéig és onnan vissza a lakásáig megtett út során gyaloglással, utazással és járműre való várakozással tölt.) A napi rendszerességgel utazók száma azonban nem kizárólag a foglalkoztatotti létszám növekedésének következtében emelkedett: 2005-ben a négy évvel korábnál jóval kevesebb volt az olyan munkavállaló, akinek nem kellett közlekednie.

A napi közlekedéstől azok a foglalkoztatottak mentesülnek, akik munkájukat otthonukban vagy más olyan munkahelyen (műhelyben, boltban stb.) végzik, amely ugyanazon az ingatlanon, ugyanabban az épületben van, ahol a lakásuk. Figyelemre méltó változás, hogy ennek a – közlekedés szempontjából igen kedvező helyzetű – csoportnak mind a létszáma (230 ezerről 107 ezerre), mind a foglalkoztatottak között képviselt hányada (6 százalékról 3 százalékra) drasztikusan visszaesett. 2005-ben – akárcsak négy évvel korábban – az alkalmazottat nem foglalkoztató önállóak között volt a legmagasabb azoknak az aránya, akiknek saját lakásuk, ingatlanuk szolgált telephelyként. Míg azonban 2001-ben az alkalmazott nélkül dolgozó önállóak közel egyharmada (31 százalék) mentesült így a napi közlekedés terheitől, addig 2005-ben csak kevesebb mint egyötödüknek (19 százalék) nem kellett közlekednie. Felére csökkent a közlekedni nem kényszerülők hányada az alkalmazottal dolgozó önállóak és a társas vállalkozók körében is. Valószínűleg a lakástól független, bérelt iroda vagy üzlethelyiség az üzletmenet, az ügyfélforgalom szempontjából nagyobb előnyt jelent, így a vállalkozók egy része, ha teheti, inkább ezt választja, mint a napi közlekedés „megspórolását”. Minden bizonnyal az is csökkenti a saját lakásban berendezett munkahelyek számát, hogy az egyéni vállalkozók közül egyre többen dolgoznak alkalmazottal (2001-ben 22, 2005-ben már 27 százalékuk).

Az otthoni munkavégzésre így is a magánszféra biztosít leginkább lehetőséget: a nem közlekedők több mint 90 százaléka itt dolgozik. Az állami tulajdonú munkáltatóknál az otthoni munkavégzés elenyésző, a távmunka kiterjesztésére tett intézkedések hatása a 2005. évi mikrocenzus időpontjában még nem volt igazán érzékelhető.

Összességében – a nem közlekedőket is beleszámítva – 2005-ben a munkába járással összefüggő közlekedésre a foglalkoztatottak kevesebb mint felének (47 százalékának) volt elegendő legfeljebb napi fél óra. A mutató értéke megegyezik a 2001. évivel, azonban a nem közlekedők hányadának csökkenése mellett a negyedóránál nem nagyobb időráfordítással közlekedők arányának csaknem 3, a negyed óránál többet, de legfeljebb fél órát közlekedők arányának pedig közel 1 százalékpontnyi emelkedése mindenképpen azt jelzi, hogy valamelyest növekedett az az átlagos időmennyiség, amit a foglalkoztatottaknak napi munkába járásuk kapcsán közlekedésre kell fordítaniuk.

A foglalkoztatottak a munkába járásra fordított időtartam szerint, 2001, 2005

Közlekedési idő	2001	2005	2001	2005
			százalék	
Nem közlekedik	229 927	106 556	6,2	2,8
Legfeljebb 15 perccel	457 420	583 063	12,4	15,2
16–30 perccel	1 034 445	1 108 455	28,0	28,8
31–60 perccel	1 030 645	1 087 087	27,9	28,3
61–90 perccel	271 942	300 525	7,4	7,8
91–120 perccel	347 027	358 612	9,4	9,3
120 percnél többet	209 791	232 787	5,7	6,1
Nagyon változó vagy ismeretlen időtartamot fordít naponta közlekedésre	109 072	69 301	3,0	1,8
Összesen	3 690 269	3 846 386	100,0	100,0

A foglalkoztatottak további 28 százaléka fél óránál többet, ám legfeljebb egy órát utazott, így csak minden negyedik-ötödik munkavállaló volt kénytelen napi egy óránál többet tölteni közlekedéssel. Közülük csaknem 600 ezren azonban napi másfél óránál hosszabb ideig, ebből mintegy 230 ezren napi két óránál is többet utaztak. Már a napi másfél-két órányi utazás is megerőltető és fárasztó, ha pedig valakinek két óránál is többet kell utaznia, annak a szükségesnél, az általában szokásosnál jóval kevesebb ideje jut pihenésre, kikapcsolódásra, családi és társas kapcsolatokra stb., így napi időbeosztását, és ezen keresztül egész életmódját, életvitelét befolyásolja az a körülmény, hogy az átlaghoz képest jóval több időt kell fordítania közlekedésre.

Különleges helyzetben vannak azok a munkavállalók, akik foglalkozásukból adódóan nem állandó helyen végzik munkájukat, hanem egyik nap az ország egyik, másik nap egy másik településére utaznak. A mikrocenzus időpontjában 100 ezres létszámú volt az ilyen, úgynevezett „változó munkahelyűek” csoportja. Közülük azok, akiknek működési területe csupán a lakóhelyükhöz közeli néhány településre, vagy távolabbi, de meghatározott területre korlátozódik, viszonylag állandó közlekedési idővel számolhatnak. Legnagyobb részük viszont nem tudott választ adni a munkába járáshoz általában szükséges időtartamot tudakoló kérdésre, mert ez az idő – a munkavégzés helyétől függően – állandóan változik. Esetükben a munkavégzés helyére való eljutás és az onnan történő hazautazás első-sorban az előre nem tervezhetőség miatt befolyásolja az életvitelt.

A foglalkoztatottak szokásos heti munkaidő és közlekedési idő szerint

Százalék

Közlekedési idő	Összesen	36 óránál kevesebb	36–40 óra	40 óránál több	Kötetlen
Nem közlekedik	100,0	11,0	31,4	15,7	42,0
Legfeljebb 15 percet	100,0	9,6	68,0	11,7	10,7
16–30 percet	100,0	8,0	74,3	10,5	7,1
31–60 percet	100,0	6,1	74,7	11,6	7,5
61–90 percet	100,0	5,7	74,7	13,7	5,9
91–120 percet	100,0	4,7	71,4	15,9	7,9
120 percnél többet	100,0	4,2	72,6	16,2	7,0
Nagyon változó vagy ismeretlen időtartamot fordít naponta közlekedésre	100,0	3,7	41,6	13,8	40,9
Összesen	100,0	7,0	71,4	12,3	9,3
Nem közlekedik	2,8	4,3	1,2	3,5	12,5
Legfeljebb 15 percet	15,2	20,8	14,5	14,4	17,3
16–30 percet	28,8	33,0	30,0	24,7	22,0
31–60 percet	28,3	24,7	29,6	26,7	22,8
61–90 percet	7,8	6,3	8,2	8,7	5,0
91–120 percet	9,3	6,3	9,3	12,0	7,9
120 percnél többet	6,1	3,6	6,2	8,0	4,6
Nagyon változó vagy ismeretlen időtartamot fordít naponta közlekedésre	1,8	1,0	1,1	2,0	7,9
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A közlekedésre fordított idő hosszának és a más jellegű, a fő munkához nem kapcsolódó tevékenységekre jutó időnek az összefüggését mutatják – többek között – az alkalmi munka végzésére vonatkozó adatok. Azok a foglalkoztatottak, akik naponta legfeljebb fél órát közlekedtek, az átlagosnál gyakrabban vállaltak valamilyen alkalmi munkát. Minél hosszabb az utazási idő, annál kisebb az ilyen módon kiegészítő jövedelemhez jutók hányada, a 31–60 perces időkategóriában már nem éri el az átlagot. Figyelmet érdemel viszont, hogy az alkalmi munkát vállalók hányada azok körében a legnagyobb – az átlagos kétszerese –, akiknek a közlekedési ideje a munkavégzés helyétől függően naponta változik. Ennek az lehet az egyik oka, hogy ők az állandó helyen dolgozókhöz képest mobilabbak, több helyen megfordulnak, így kiterjedtebbek a kapcsolataik, nagyobb az ismeretségi körük, mint azoknak, akik nap nap után ugyanazokkal az emberekkel találkoznak munkahelyükön. Megjegyezzük, hogy alkalmi

Az időráfordítás szerinti megoszlás korcsoportonként hosszú idő óta állandó jellegzetességeket mutat. A mobilabb, családhoz kevésbé kötött 30 éven aluliak sokkal inkább vállalják a hosszadalmasabb utazás kényelmetlenségét és a vele járó nagyobb idővesztést, mint a középső és idősebb korosztályokhoz tartozók. Figyelmet érdemel azonban, hogy 2005-ben a 30–39 évesek körében is magasabb volt az átlagosnál hosszabban – egy órát vagy többet – utazók aránya. Másfél óránál hosszabb utazás a legidősebbeknél a legkevésbé gyakori, és az életkor előrehaladtával növekszik a nem közlekedők aránya.

Az életkor mellett a családi kötöttségek is befolyásolják a munkavállalókat a munkahely megválasztásában. A nőlen férfiak és a hajadon nők között 2005-ben is az átlagosnál alacsonyabb volt a legfeljebb harminc percet utazók aránya, ők tehát könnyebben vállalják a hosszabb utazást, mint azok, akik családot alapítottak. A házások és a volt házások esetében, különösen, ha gyermeket is nevelnek, már sokkal fontosabb szempont, hogy viszonylag rövid idő alatt elérhessék munkahelyüket.

Az élettársi kapcsolatokat is számítva 2005-ben valamivel több mint 900 ezer olyan pár élt Magyarországon, ahol a házas- vagy élettársak mindketten foglalkoztatottak voltak. E családok kevesebb mint kétharmadában (65 százalék) a házaspár egyikét sem terhelte egy óránál hosszabb napi utazás, ugyanakkor hozzávetőleg 45 ezer családban (5 százalék) mind a férj, mind a feleség másfél óránál többet volt kénytelen fordítani a közlekedésre, további 113 ezer családban vagy a férj, vagy a feleség töltött 90 percnél többet utazással. E körből több mint 10 ezer családban mindkét fél, további 12 ezer családban vagy a férj, vagy a feleség két óránál többet utazott.

A gyermeküket egyedül nevelő szülők háromnegyede fordított legfeljebb egy órát a napi közlekedésre. Míg azonban a gyermeküket egyedül nevelő férfiaknak 7, addig az ugyanilyen helyzetben lévő nőknek csak 5 százaléka utazott napi két óránál többet.

A foglalkoztatottak közlekedési idő és legmagasabb befejezett iskolai végzettség szerint, 2001, 2005

Százalék

Közlekedési idő	Összesen	Általános iskola 8. évfolyam vagy alacsonyabb	Középiskola		Egyetem, főiskola
			érettségi nélkül, szakmai oklevéllel	érettségivel	
2001					
30 perc vagy kevesebb	46,6	47,9	46,9	45,8	46,4
ebből: nem közlekedik	6,2	7,2	6,5	6,0	5,2
31–60 perc	27,9	28,0	28,1	27,9	27,7
61–90 perc	7,4	6,4	6,6	7,8	8,9
91 perc vagy több	15,1	14,7	15,1	15,8	14,3
Nagyon változó vagy ismeretlen	3,0	3,1	3,2	2,7	2,7
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2005					
30 perc vagy kevesebb	46,7	48,5	47,3	46,3	45,6
ebből: nem közlekedik	2,8	2,4	2,4	2,9	3,4
31–60 perc	28,3	27,6	28,5	28,3	28,3
61–90 perc	7,8	7,2	6,7	8,0	9,6
91 perc vagy több	15,4	14,9	15,3	15,8	15,0
Nagyon változó vagy ismeretlen	1,8	1,9	2,2	1,6	1,6
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Az 1990-es évtized elején a munkába járással kapcsolatos közlekedésre fordított idő szempontjából azok voltak a legkedvezőbb helyzetben, akik valamilyen felsőfokú iskolai végzettséggel – egyetemi diplomával, főiskolai oklevéllel stb. – rendelkeztek. Az átlagosnál magasabb volt közöttük az egészen kis időráfordítással, az átlagosnál alacsonyabb pedig a hosszú ideig utazók aránya, ami részben abból adódott, hogy közlekedésük módja is jelentősen eltért az átlagostól. Például jóval gyakoribb volt közöttük a személygépkocsi használata, mint az alacsonyabban iskolázottak körében. Ez az előny már az 1990-es évek során kiegyenlítődött. Napjainkban a közlekedés azok számára jelenti a legkisebb terhet, akik nem szereztek az általános iskolánál magasabb végzettséget: az átlagosnál

többen vannak közöttük azok, akiknek legfeljebb egy órát kell utazniuk, és ennek megfelelően az átlagosnál ritkábban fordul elő körükben hosszú utazási idő. A felsőfokú végzettségűeknek viszont inkább van lehetőségük az otthoni munkavégzésre, mint a diplomát nem szeretteknek. Napjainkban e körben a legmagasabb a nem közlekedők aránya.

A nemzetgazdaság különböző területein dolgozók közül hagyományosan a mezőgazdaságban foglalkoztatottaknak kell a legkevesebb időt fordítaniuk a közlekedésre. A mezőgazdasági munka speciális jellegéből adódik, hogy az ágazatban dolgozók jelentős része saját földjén gazdálkodik, sok a – gyakorlatilag „ház körüli” – kisgazdaság. Ebből következően magas (bár a 2001. évinek csak mintegy harmada, 8 százalék) azoknak az aránya, akiket egyáltalán nem terhel napi közlekedés, további 22 százaléknak mindössze 1–15 percet kell naponta közlekednie. Végeredményben az ágazatban foglalkoztatottaknak egyharmada tölt napi 30 percnél többet, vagy pontosan meg nem határozható időt közlekedéssel. A másfél óránál többet utazók hányada igen kicsi, mintegy 5 százalék, ez mindössze harmada az átlagosnak. A szolgáltatási ágazatban 2001 óta csekély mértékben növekedett a közlekedési terhelés. Az otthonukban dolgozók hányadának csökkenése elsősorban az 1–30, illetve a 31–90 percet utazók arányát növelte. Az ipar, építőipar területén viszont inkább a magasabb időkategóriákban érzékelhető a növekedés.

A foglalkoztatottak közlekedési idő és összevont nemzetgazdasági ág szerint, 2001, 2005

Százalék

Közlekedési idő	Összesen	Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás	Ipar, építőipar	Szolgáltatás jellegű ágazatok
2001				
30 perc vagy kevesebb	46,7	67,4	40,4	48,1
ebből: nem közlekedik	6,2	21,0	4,0	6,1
31–60 perc	27,9	22,5	31,2	26,7
61–90 perc	7,4	2,6	7,9	7,5
91 perc vagy több	15,1	4,9	17,6	14,7
Nagyon változó vagy ismeretlen	3,0	2,6	2,9	3,0
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0
2005				
30 perc vagy kevesebb	46,7	67,4	40,2	48,4
ebből: nem közlekedik	2,8	7,9	2,3	2,6
31–60 perc	28,3	22,2	31,0	27,4
61–90 perc	7,8	2,6	8,5	7,9
91 perc vagy több	15,4	4,5	18,3	14,8
Nagyon változó vagy ismeretlen	1,8	3,3	2,1	1,6
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

A közlekedési idő nagyban függ a foglalkozástól, a végzett tevékenység jellegétől. A nemzetgazdasági ágak profiljának megfelelő foglalkozásokban többé-kevésbé az adott ágra jellemzően alakul a közlekedési idő. Így például a mezőgazdasági foglalkozásúaknak kell a legkevesebb időt fordítaniuk közlekedésre. Több mint egytizedüket egyáltalán nem terheli közlekedés, további közel kétharmaduknak pedig legfeljebb fél órát kell közlekednie. Az átlagosnál többen tudják le egy óránál nem hosszabb idő alatt a munkába járással kapcsolatos közlekedést: például a szolgáltatási foglalkozásúak, a szakképzett pedagógusok, a helyi önkormányzatok és a területi közigazgatási szervek vezetői és a kiszervezeti vezetők. Az utóbbiak 8 százalékának egyáltalán nem is kell közlekednie. Még ennél is magasabb az otthon dolgozók aránya a kulturális, művészeti és vallási foglalkozásúak között.

Azoknak, akik ugyanazon a településen dolgoznak, ahol laknak, érthető módon kevesebb időt kell a munkába járásra fordítaniuk, mint a más településre eljáróknak. Az előbbieket háromötödének – ide értve a nem közlekedőket is – legfeljebb fél óráját veszi el a napi munkába járás. További több mint egynegyedüknek fél óránál többet, ám legfeljebb egy órát kell közlekednie, így a közlekedésre legfeljebb egy órányi időt fordítók hányada 85 százalék. Másfél óránál hosszabb utazás mindössze 8 százalékuknál fordul elő. A naponta ingázók közül viszont csak azok számolhatnak viszonylag rövid közlekedési idővel, akik szomszédos vagy közel fekvő települések között utaznak. A más

településre eljáróknak csupán valamivel több mint a fele jut el fél órán belül a munkahelyére, így napi közlekedése nem igényel egy óránál nagyobb időráfordítást, ugyanakkor minden harmadik másfél óránál többet kénytelen utazással tölteni.

A naponta közlekedő helyben lakó és dolgozó, valamint az ingázó foglalkoztatottak közlekedési idő szerint

Közlekedési idő	Összesen	Munkahelye a lakásával	
		azonos	nem azonos
		településen van	
2001			
30 perc vagy kevesebb	43,1	55,3	16,9
31–60 perc	29,8	27,5	34,6
61–90 perc	7,9	6,0	11,8
91 perc vagy több	16,1	8,8	31,8
Nagyon változó vagy ismeretlen	3,2	2,3	4,9
Összesen	100,0	100,0	100,0
2005			
30 perc vagy kevesebb	45,2	58,9	17,0
31–60 perc	29,1	26,2	35,0
61–90 perc	8,0	5,8	12,6
91 perc vagy több	15,8	7,6	32,8
Nagyon változó vagy ismeretlen	1,9	1,5	2,6
Összesen	100,0	100,0	100,0

A lakóhelyük településén dolgozó foglalkoztatottak között utazási idő tekintetében a községi lakosok helyzete a legkedvezőbb: 8 százalékuknak egyáltalán nem kell közlekednie, túlnyomó többségük pedig legfeljebb fél órát közlekedik. Egy óránál hosszabb közlekedési idő ritkán fordul elő. Az igazgatási rang növekedésével párhuzamosan emelkedik a munkába járás időigénye: minél nagyobb, minél városiasabb egy település, annál kedvezőtlenebbül alakul a településen belül közlekedők utazási ideje. A megyei jogú városokban 8 százalék, a fővárosban pedig több mint egyharmad az egy óránál többet utazók aránya. A naponta ingázók napi közlekedése és lakóhelyük településtípusa között nem állapítható meg ilyen egyértelmű összefüggés, hiszen az utazási időt nagymértékben befolyásolja a lakóhely és a munkahely települése

közötti távolság, és az sem közömbös, hogy a munkahely településén belül mennyit, milyen közlekedési feltételek mellett kell az oda más településről érkező foglalkoztatottnak utaznia.

A foglalkoztatottak közlekedési idő, településtípus és napi ingázás szerint

Közlekedési idő	Százalék			
	Budapest	Megyei jogú városok	Egyéb városok	Községek
Összesen				
30 perc vagy kevesebb	28,2	52,8	57,3	44,5
ebből: nem közlekedik	3,5	1,9	2,5	3,1
31–60 perc	32,9	34,7	23,1	25,7
61–90 perc	15,0	4,7	4,9	8,1
91 perc vagy több	21,5	6,6	12,9	19,9
Nagyon változó vagy ismeretlen	2,4	1,2	1,8	1,8
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0
Helyben lakó és dolgozó				
30 perc vagy kevesebb	29,8	57,0	78,2	84,3
ebből: nem közlekedik	3,8	2,1	3,8	7,9
31–60 perc	33,4	34,7	17,6	9,7
61–90 perc	15,1	4,0	1,1	1,2
91 perc vagy több	20,1	3,5	1,8	2,9
Nagyon változó vagy ismeretlen	1,6	0,7	1,5	2,0
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0
Naponta ingázó				
30 perc vagy kevesebb	10,5	14,0	14,4	19,2
ebből: nem közlekedik	–	–	–	–
31–60 perc	27,5	34,3	34,7	35,9
61–90 perc	14,0	10,8	12,8	12,5
91 perc vagy több	36,9	35,2	35,8	30,7
Nagyon változó vagy ismeretlen	11,0	5,7	2,4	1,7
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

A közlekedési idő és a közlekedési mód összefüggése, a járműhasználat jellemzői

A foglalkoztatottak közlekedési idejét jelentősen befolyásolja a választott – vagy lehetséges – közlekedési mód. A gyalogosan munkába járóknak általában nem kell túl nagy távolságot megtenniük az otthonuk és a munkahelyük között. Túlnyomó többségük (86 százalék) olyan közeli munkahelyre jár, hogy legfeljebb 15 percet kell gyalogolnia munkába menet, majd ugyanennyit hazafelé. Ez alkalmanként körülbelül egy kilométeres vagy annál némileg hosszabb távolságot jelent. Félórányi távolságra van a munkahelye a gyalogosan közlekedők több mint egytizedének. Napi egy óránál több időráfordítás a közlekedési eszközt igénybe vevőknél csak elvétve fordul elő.

A közlekedési eszközök használatát legnagyobb részben nem kényelmi szempontok indokolják, hanem az, hogy segítségével az emberek azokra az otthonuktól távol lévő munkahelyekre is elviselhető időráfordítással közlekedhessenek, ahová gyalogosan csak aránytalanul hosszú idő alatt vagy napi rendszerességgel egyáltalán nem jutnának el. Kerékpárral, motorkegypárral, gépkocsival való közlekedés esetén (az utóbbinál átlagos forgalmi viszonyokat figyelembe véve) már a rövid utazási idő is viszonylag nagy távolság megtételét jelenti, és nem elhanyagolható időmegtakarítást a gyalogos közlekedéshez képest. Azoknak viszont, akik a tömegközlekedési járműveket veszik igénybe, el kell jutniuk a lakásuktól oda, ahol a járműre felszállhatnak, és általában várakozniuk is kell. A járművek sem haladnak folyamatosan, hiszen menetrend szerinti megállóik vannak. Számottevő időnyereség így elsősorban aránylag nagyobb távolság megtétele esetén jelentkezik, rövidebb utazási távolság mellett csak akkor, ha a forgalom zavartalan.

A közlekedési idő járműfajtánkénti adatai azt mutatják, hogy a tömegközlekedési eszközökkel utazók nem túl nagy hányadának sikerül félórás időhatáron belül a napi munkába járást letudnia.

Itt jegyezzük meg, hogy az „egyféle jármű” igénybevétele nem feltétlenül jelent egyetlen járművel történő, átszállás nélküli utazást. Akinek a helyi autóbuszjáratok valamelyikéről át kell szállnia egy másikra, vagy a vasúti csomóponton egy másik vonatra, az ugyan egyféle, de nem egyetlen járművel közlekedik. Akik valamilyen helyi tömegközlekedési eszközről szállnak át vonatra, távolsági autóbuszra, vagy különböző helyi tömegközlekedési eszközöket vesznek igénybe – például autóbusról metróra, villamosra szállnak –, azok egynél többféle közlekedési eszközzel utaznak.

A nem az otthonukban dolgozó foglalkoztatottak közlekedési idő és a közlekedés módja szerint

A közlekedés módja	Összesen	Legfeljebb 30	31–60	61–90	91–120	121–X	Nagyon változó vagy ismeretlen
		percet utazik					
Gyalog közlekedik	100,0	85,6	13,0	0,4	0,3	0,1	0,7
Járművel közlekedik	100,0	38,1	31,9	9,4	11,2	7,3	2,1
Összesen	100,0	45,2	29,1	8,0	9,6	6,2	1,9
Ebből:							
csak helyi tömegközlekedési eszközzel utazik	100,0	28,7	50,4	10,3	7,7	2,4	0,5
csak távolsági autóbusszal utazik	100,0	11,1	41,0	17,5	20,0	10,1	0,3
csak személygépkocsival utazik	100,0	48,0	30,7	6,5	7,9	4,4	2,6
csak vonattal utazik	100,0	9,3	30,5	14,2	22,2	22,8	1,0
csak kerékpárral (motorkegypárral) utazik	100,0	79,0	18,9	0,9	0,6	0,2	0,4
egyféle jármű együtt	100,0	43,2	33,5	8,0	8,8	4,7	1,6
kétféle járművel utazik	100,0	13,3	26,9	17,5	23,5	18,4	0,5
Három- vagy többféle járművel utazik	100,0	2,5	11,8	16,5	30,4	37,4	1,3
ismeretlen módon utazik	100,0	5,5	3,0	0,1	6,3	0,3	84,8

Mint korábban láttuk, a foglalkoztatottak mindössze 3 százalékának nem kell a munkahelyére napi rendszerességgel közlekednie. Azok közül, akik nincsenek ilyen kedvező helyzetben, 15 százalék gyalog teszi meg mind az oda-, mind a hazautat, a többség – 3 millió 181 ezer foglalkoztatott – valamilyen közlekedési eszközt vesz igénybe. A járművet, illetve járműveket használók 84 százaléka – 2 millió 683 ezer fő – egyféle, 12 százaléka (382 ezer fő)

kétféle, 3 százaléka (94 ezer fő) kettőnél többféle járművel utazik (22 ezer járművel közlekedő foglalkoztatottról nem tudjuk, hogy milyen közlekedési eszközzel jutnak el a munkahelyükre).

Az egyféle járművel utazók 17 százaléka valamilyen helyi tömegközlekedési eszközzel utazik, vonattal jár 3, távolsági autóbusszal 14 százalékuk. A legtöbben, 1 millió 210 ezren, személygépkocsival járnak munkába. A kerékpár és a motorkerékpár használata sem mondható kivételesnek, 464 ezer foglalkoztatottnak szolgálnak eszközül a munkába járáshoz.

A gyalog közlekedők hányada a vidéki városokban a legnagyobb: 17,8 százalék a megyei jogú városokban, egy árnyalattal nagyobb ennél (18,1 százalék) a többi városban. Egnél többféle jármű használata elsősorban a fővárosiakra jellemző.

A nappali tagozatos tanulók közlekedési szokásai

2005-ben a nappali tagozatos tanulók nem egészen kettőtöde (39 százaléka) jutott el gyalog az iskolába. Míg azonban az általános iskolások több mint fele (53 százaléka) gyalogosan közlekedik, addig a magasabb szinteken tanulók többsége valamilyen jármű használatára kényszerül. Az érettségit nem adó középfokú iskolákban tanulók négyötöde, a gimnáziumok, szakközépiskolák tanulóinak 77 százaléka, az érettségi utáni szakképzésben résztvevők háromnegyede járművel utazik. A főiskolai, egyetemi alapképzésre járóknál ennél csak egy árnyalattal kisebb (74 százalék) a közlekedési eszközöket igénybe vevők hányada.

A nappali tagozatos tanulók közül nagyon kevesen vannak olyanok, akiknek – mert magánúton tanulnak, vagy mert lakásuk, kollégiumi szállásuk egy épületben van az iskolájukkal – nem kell közlekedniük. A közlekedni nem kényeszerülők aránya mindössze 1 százalék, az átlagosnál magasabb (4 százalék) a középfokú iskolákban tanulók körében, az általános iskolások esetében viszont nem éri el a nappali tagozatos tanulók egészére jellemző arányt.

A nappali tagozatos tanulók közlekedési ideje az iskola típusa szerint

Az iskola típusa	Összesen	Legfeljebb 30	31–60	61–90	91–X	Százalék
						Nagyon változó vagy ismeretlen
percet közlekedik						
Általános iskola 1–4. évfolyam	100,0	76,3	20,5	1,3	1,4	0,4
Általános iskola 5–8. évfolyam	100,0	71,4	23,4	2,6	2,1	0,4
Érettségit nem adó középfokú iskola	100,0	28,3	30,2	13,6	27,3	0,6
Érettségit adó középiskola	100,0	33,4	34,1	11,7	20,1	0,7
Érettségi utáni szakképzés	100,0	26,5	28,0	11,6	32,3	1,6
Főiskolai, egyetemi alapképzés	100,0	38,8	25,8	8,6	24,4	2,4
Posztgraduális képzés	100,0	38,2	30,4	4,0	21,7	5,7
Összesen	100,0	55,4	26,0	6,1	11,6	0,8

Az általános iskola 1–4. évfolyamába járó tanulók több mint háromnegyedének legfeljebb fél óráját veszi el az az út, amit az otthona és az iskola között oda-vissza meg kell tennie. Közöttük csak kivételesen fordul elő, hogy másfél óránál is több időbe kerül a közlekedés, sőt, már az egy-másfél óra közötti közlekedési idő is igen ritka. A felső tagozatosok nagy többsége is legfeljebb fél órát használ el az idejéből arra, hogy eljusson az iskolába. A hosszú utazás ezen az iskolai szinten is szórványos. Az érettségit nem adó középiskolákba járók viszont ennél jóval többet utaznak, a legfeljebb fél órát közlekedők aránya nem éri el a 30 százalékot, viszont kettőtödük egy óránál többet utazik, és minden három, egy óránál hosszabb utazásból kettő a másfél órát is meghaladja. Az érettségit adó középiskolák diákjai közül valamivel kevesebben kénytelenek a közlekedésre egy óránál hosszabb időt fordítani, mint azok, akik érettségit nem adó középfokú iskolába járnak, ám az egy órán túli utazások kétharmada esetükben is meghaladja a másfél órát. A főiskolai, egyetemi alapképzésre járó hallgatók körében kissé magasabb a legfeljebb fél órát közlekedők aránya, mint a középfokon tanulóknál. Ennek az az oka, hogy a néhány városba koncentráldott felsőfokú iskolákba az ország olyan távoli településeiről is iratkoznak be fiatalok, ahonnan nem lehet naponta bejárni, így sokan átmenetileg – tanulmányaik idejére – arra a településre költöznek, ahol az iskola működik. Ám még így is nagy az egy óránál többet utazók hányada. Közülük a többség (minden négy, egy óránál többet utazóból 3) másfél óránál többet tölt közlekedéssel.