

*Keserű Imre*¹

A DIÁKOK INGÁZÁSI SZOKÁSAINAK JELLEGZETESSÉGEI BUDAPEST FUNKCIONÁLIS VÁROSÖVEZETÉBEN

BEVEZETÉS

Az általános iskolások esetében a szabad iskolaválasztás, a középiskolás korosztályban pedig a középiskolák specializációja és koncentrációja népes napi ingázó réteget hozott létre a 6-18 éves korosztályban. Magyarországon a munkába járás és a vásárlás után az "iskolába, óvodába, bölcsődébe járás" a harmadik legfontosabb utazási indok az utazások számát tekintve, és második az utazásra fordított időt vizsgálva. Országos viszonylatban az utazások 13%-a zajlik ilyen indokkal, de a 0-14 éves korosztályban az arány 65% (KSH 2010).

A munkahelyre való ingázás sajátosságait (intenzitás, irány, közlekedési mód, távolság, idő), illetve azok összefüggését a nagyvárosok körüli szuburbanizációval már számos kutatás vizsgálta (lásd pl. Aguilera 2005, Frick et. al. 2007, Moser, 2007, Schwanen, et. al. 2004, Bontje, 2007, Siedentop, 2007). A diákok ingázási sajátosságaival azonban kevés elemzés foglalkozott, s azok is főleg oktatáspolitikai ((Balázs 2005, Kertesi-Kézdi 2005a, 2005b; Econmet Kft. 2008), vagy közlekedésbiztonsági (UNIVERSITAS-Arrabona Kft. 2010, Nemzeti Közlekedési Hatóság 2009) szempontból.

Abból kiindulva, hogy a nagyvárosi térségek térszerkezetének átalakulása milyen mértékben változtatta meg az ingázási szokásokat a munkavállalók esetén, feltételezhetjük, hogy hasonló folyamatok zajlottak le a tanulási célú ingázásban is. Éppen ezért abból indulok ki, hogy vizsgálati területem, a budapesti funkcionális várostérség (FVT) sajátos ingázási szokásokkal jellemezhető.

Ebben a tanulmányban az általános és középiskolások ingázási szokásai közötti különbségeket mutatom be és kísérletet teszek azok okainak feltárására. Az ingázás indokú utazások irányának, módok közötti megoszlásának, hosszának és időtartamának vizsgálata segíti az ilyen utazások következményeinek feltárását. Amint azt korábbi cikkemben bemutattam ugyanis, a diákok ingázása számos közlekedési, gazdasági, egészségügyi és társadalmi következménnyel jár (lásd Keserű 2012). A feltárt folyamatok és jellemzők elősegíthetik megfelelő területfejlesztési, oktatáspolitikai és közlekedéspolitikai intézkedések előkészítését.

Kutatásom során elkülönítve vizsgáltam az általános és a középiskolás tanulókat. Ezt az indokolja, hogy az általános iskolások esetében annak valószínűsége, hogy a lakóhely településén van általános iskola nagy (az FVT 170 településéből csupán 7-ben nincs alapfokú oktatási intézmény). Ebben az esetben elsősorban a szülők döntésén múlik, hogy a gyermek a helyi iskolába jár, vagy más településre. A középiskolák esetében a kínálat behatároltsága és a speciális intézmények miatt az ingázás a legtöbb esetben nem választás, hanem kényszerűség: az FVT 170 településéből csupán 43-ban található valamilyen középfokú oktatási intézmény. A másik fontos tényező, az, hogy a középiskolások nagyobb önállósággal rendelkeznek, s esetükben az ingázás módja és célpontja kevésbé függ a szülőktől.

A diákok utazásainak jellemzőit a 2007-ben a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) területén végzett reprezentatív háztartásfelvétel adatai alapján vizsgáltam. Ekkor 50 település 9000 háztartásában végeztek felmérést. A BKSZ felmérés 50 településéből 37 esik az FVT területére. Jelen tanulmány elkészítéséhez a 37 településen összesen 600 nappali tagozatos általános iskolás és 423 középiskolás, illetve szakiskolás tanuló válaszadó utazásairól rendelkezésre álló információkat használtuk fel.

¹ **Keserű Imre:** tagozatvezető-helyettes, *KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.* E-mail keseru.imre@kti.hu

Vizsgálati területünk Budapest funkcionális várostérsége. A funkcionális várostérség (FVT) azokat a településeket foglalja magában, amelyekről a helyben lakó foglalkoztatottak legalább 15%-a Budapestre ingázik munkavállalás céljából (Antikainen, J. 2005). Az FVT-t a 2001-es népszámlálás ingázási adatai alapján határoztuk le. Ez a terület nagyobb, mint a budapesti agglomeráció adminisztratív területe és Pest megye területén is túlnyúlik. A térségben 170 település található, mintegy 2,8 millió lakossal.

INGÁZÁSI IRÁNYOK

A munkavállalók esetén az elővárosi ingázás meghatározó iránya az előváros-központi város irány. Emellett az utóbbi évtizedekben a munkahelyek szuburbanizációjával megerősödött az előváros-előváros irányú keresztingázás és a központi város-előváros relációjú elleningázás. Az ingázási irányok ismerete a diákok esetében is fontos, mivel az meghatározza az utazási igényeket a haránt irányú közösségi közlekedési vonalakon, valamint befolyásolhatja a közlekedési mód választását. A haránt irányú közösségi közlekedési kapcsolatok hiánya miatt, ugyanis a munkavállalók nagyobb hányada választja a személygépkocsit. Kérdés, hogy ez a diákok esetében is igaz-e (Keserű, 2010).

Az adatok elemzése azt mutatja, hogy az iskolai hierarchia magasabb szintjein egyre nagyobb azok aránya, akik nem a lakóhely településén járnak iskolába (táblázat). Míg az általános iskolások esetében a Budapestre bejárók aránya alacsony, a többség helyben, illetve egy közeli másik településen választ iskolát, addig a középiskolai tanulók hasonló arányban járnak be Budapestre, mint másik FVT-ben lévő településre; a középiskolai oktatás koncentrációjából adódóan pedig a helyben iskolát választók aránya alacsonyabb.

1. *táblázat: A diákok iskolai utazásainak megoszlása az utazás céltelepülése alapján*
Forrás: Saját szerkesztés a BKSZ háztartásfelvétel adatai alapján (2007)

| Ingázás iránya | FVT-n kívülre | Budapest | FVT-n belülre | Helyben | Összesen |
|---------------------|---------------|----------|---------------|---------|----------|
| Általános iskolások | 2,0% | 3,3% | 17,5% | 77,2% | 100,0% |
| Középiskolások | 9,3% | 37,8% | 36,1% | 16,8% | 100,0% |

UTAZÁSI MÓD

Az utazási módot alapvetően meghatározza az életkor, s ebből következően az önálló közlekedés mértéke; az utazás távolsága, illetve iskolába járás esetén az iskolába járás távolsága és a szülők jellemző közlekedési módja.

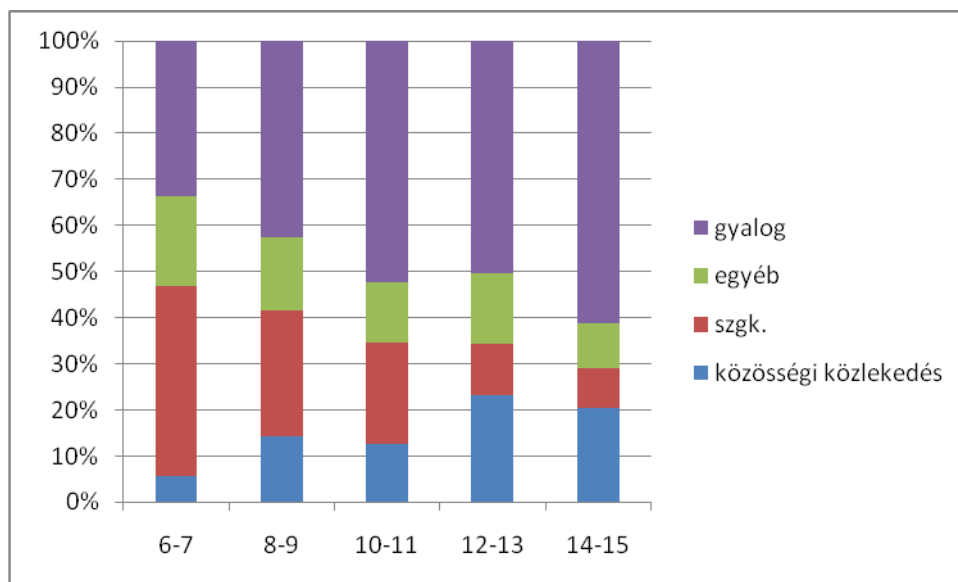
Az iskolába járó diákok utazási módja elsősorban a gyermek életkorától és az iskola távolságától függ, hiszen az általános iskolások önállósága alsó tagozatban korlátozott, s a szülők sem szívesen engedik meg gyermeküknek, hogy azok a közösségi közlekedési eszközöket önállóan használják. Ebből következően összességében az általános iskolások közel hasonló arányban választják a közösségi közlekedést (18%) és utaznak személygépkocsi utasaként (18,6%) (1. táblázat). Az általános iskolások többsége, amint fentebb láttuk, saját településén jár iskolába, ami a gyaloglást vagy kerékpározást is lehetővé teszi. Ezzel szemben a középiskolások utazási távolsága nagyobb, emiatt az ingázók valamilyen motorizált közlekedési eszközt kénytelenek választani, többségében (73,4%) közösségi közlekedést.

A települést elhagyó utazásoknál mind az általános iskolásoknál, mind pedig a középiskolásoknál túlsúlyban vannak a közösségi közlekedési utazások. Az általános iskolásoknál azonban ezzel együtt négyszer annyian utaznak személygépkocsi utasaként, mint az önállóbb középiskolások.

1. táblázat: Az FVT-ben élő diákok megoszlása az iskolába járás közlekedési módja szerint
 Forrás: BKSZ háztartásfelvétel, 2007 alapján saját számítások

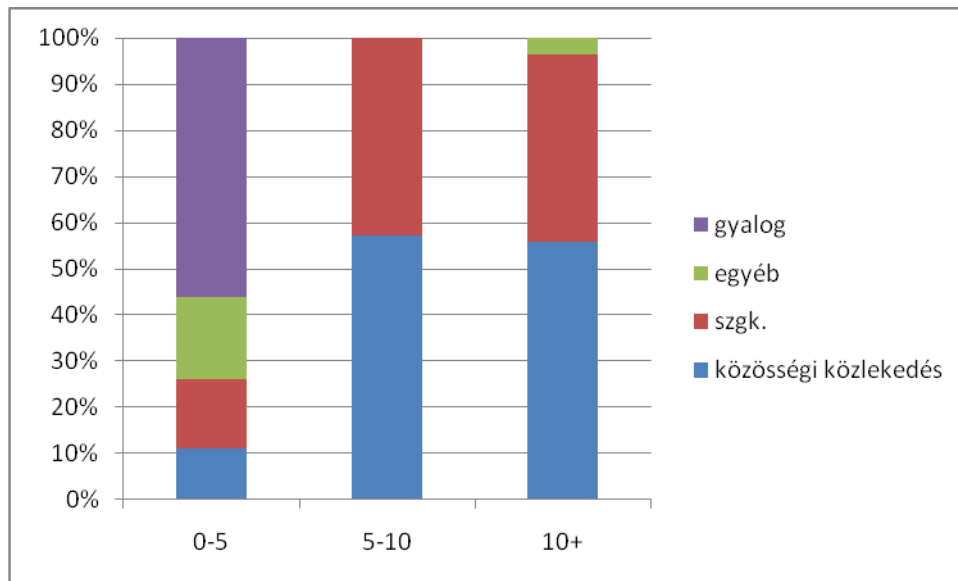
| | Általános iskolások | | Középiskolások | |
|---|---------------------|------------------------|----------------|------------------------|
| | Összes tanuló | Más településre ingázó | Összes tanuló | Más településre ingázó |
| Közösségi közlekedés | 18,0% | 63,6% | 73,4% | 86,6% |
| Személygépkocsi | 18,6% | 36,4% | 8,3% | 9,5% |
| P+R (személyautó és közösségi közlekedés) | 0,0% | 0% | 1,7% | 2,3% |
| Egyéb | 15,5% | 0% | 2,1% | 1,1% |
| Gyalog | 48,0% | 0% | 14,5% | 0,6% |

Az életkor elsősorban abból a szempontból meghatározó, hogy mennyire önálló a gyermek, tehát megengedik-e a szülők, hogy önállóan (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedjen. Amint azt a 1. ábra mutatja, az életkor növekedésével nő azok aránya, akik gyalog járnak iskolába és csökken azoké, akiket személygépkocsival visznek. Nő emellett azok aránya is, akik közösségi közlekedési eszközt használnak.



1. ábra: Az általános iskolás korcsoportok közlekedési mód választása (iskolába járás indokú utazások)

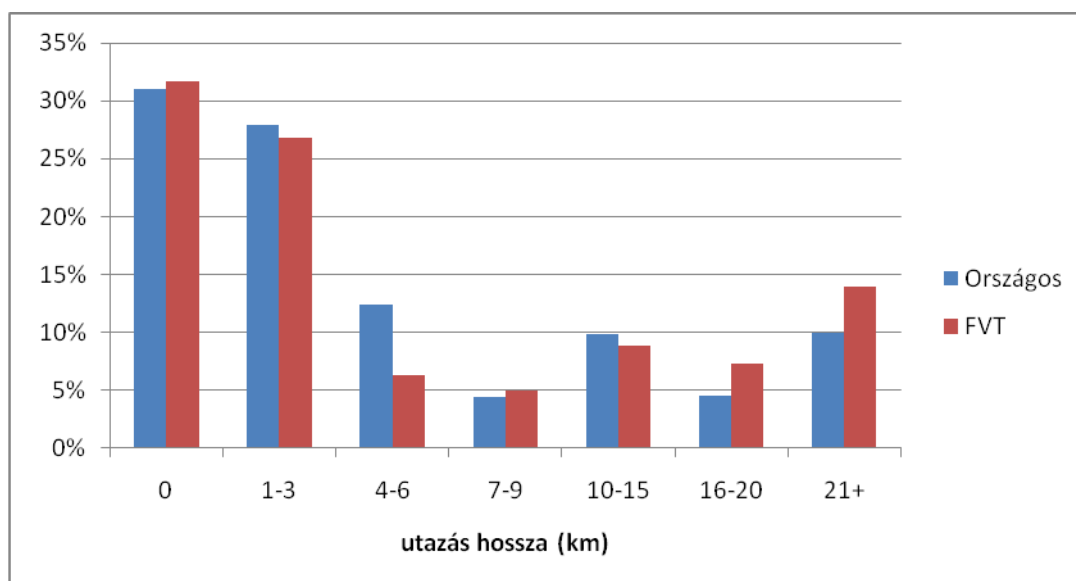
Minél távolabb található egymástól az iskola és a lakóhely, annál valószínűbb a motorizált közlekedési módok (személygépkocsi és közösségi közlekedés) választása (2. ábra). A gyaloglás a 2 km alatti utaknál, a kerékpár az 5 km alattiaknál alternatíva. Az 5 km feletti utazások nagyjából fele-fele arányban megoszlanak a közösségi közlekedés és a személygépkocsi között.



2. ábra: Az utazási távolság és a közlekedési mód választásának összefüggése
Általános és középiskolások összesen
Saját szerkesztés a KSH 2010 és a BKSZ 2007 adatok alapján

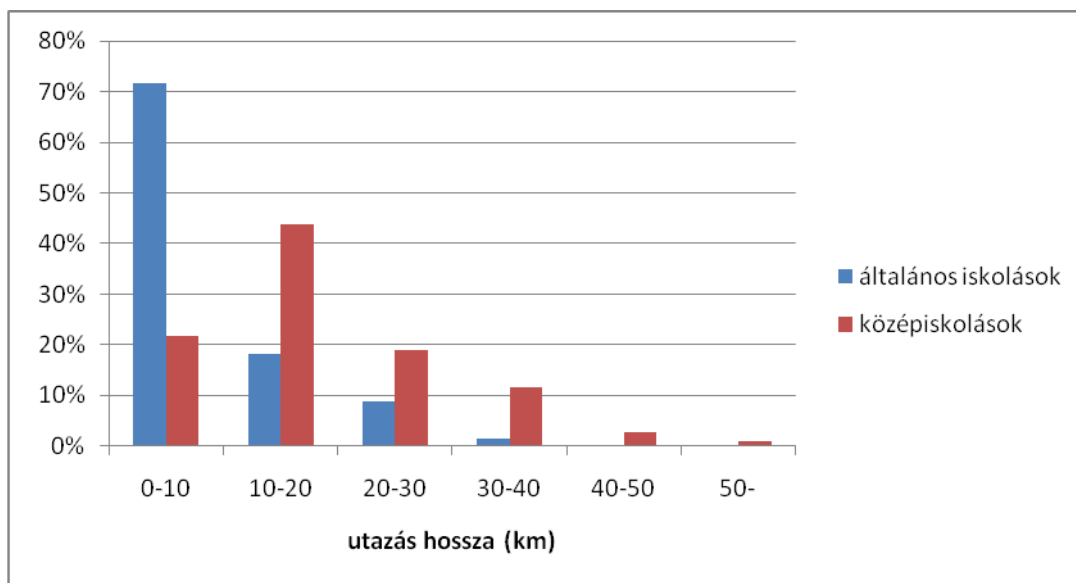
UTAZÁSI TÁVOLSÁG

Az iskolába járás indokú utazások esetén adataim összehasonlíthatóak voltak a KSH 2009-es országos utazási adatfelvételének eredményeivel (KSH 2009). Az utazások hosszát tekintve az FVT-ben az iskolába járás átlagosan rövidebb távú, mint általában az országban. A részletes adatokat megnézve azonban látható, hogy a 16 kilométer feletti utazások aránya az FVT-ben némileg magasabb, mint az országos átlag (3. ábra). Itt meg kell azonban jegyezni, hogy az FVT-re vonatkozó adatok esetében a megtett út a kiindulási és a célpont közötti légvonalban mért távolság alapján kerül meghatározásra, míg a KSH országos felmérésében a kikérdezetteknek kellett bevallani az egyes utazásaik hosszát. Mindkét módszer sok bizonytalanságot rejt magában, így az adatok összehasonlíthatósága korlátozott.



3. ábra: Az iskolába járás indokú utazások megoszlása az utazás hossza szerint
Saját szerkesztés a KSH 2010 és a BKSZ 2007 adatok alapján

Azok a diákok, akik más településen tanulnak, jóval többet kénytelenek utazni. Az FVT-ben lakó általános iskolások esetében a helyi iskolában tanulók átlagosan 1,1 km távolságra laknak az iskolától, míg ingázó társaik átlagosan 9,6 km-re. A középiskolások esetében a helyi utazások hossza nem sokkal nagyobb 1,4 km; a helyközi utazások átlagos hossza azonban 18,9 km. Az általános iskolai ingázás távolsága kisebb, mint a középiskolai ingázása, ami valószínűsíthetően abból adódik, hogy a másik településre ingázó általános iskolások többnyire a szomszéd településre járnak át, míg a középiskolásoknál az iskola távolabbi településeken található. Ezt erősíti meg a 4. ábra is, amelyen a más településre ingázó általános és középiskolások megoszlását tüntettük fel az iskolába utazás távolsága szerint. Miközben az általános iskolások 85%-a 10 kilométeren belüli településre ingázik, s csak elvétve akad olyan, akinél meghaladja a 20 km-t az utazási távolság, a középiskolások esetében az összes ingázó 63%-a 10-30 kilométerre közötti távolságot kénytelen megtenni.

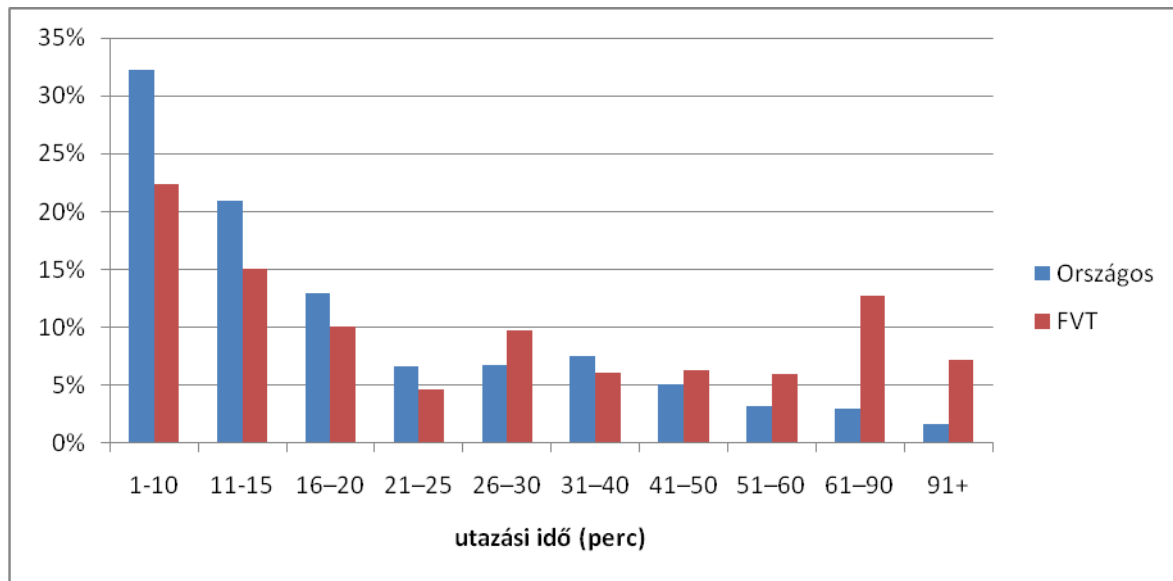


4. ábra: Az másik településre ingázó általános és középiskolás tanulók megoszlása ingázási távolság szerint

Saját szerkesztés a BKSZ 2007 adatok alapján

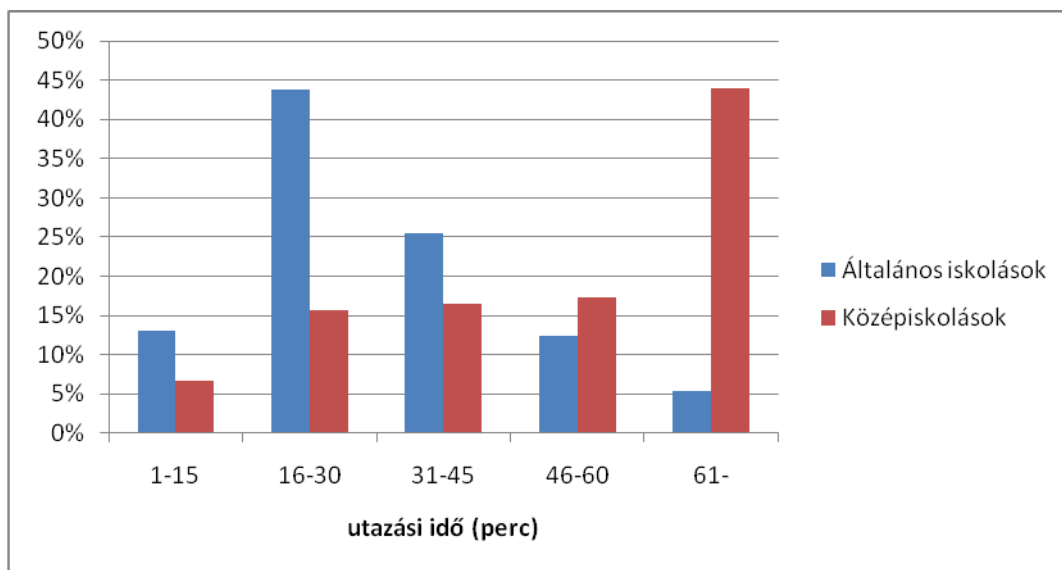
AZ UTAZÁS IDŐTARTAMA

Az iskolába járás indokú utazások esetén országosan egy utazás átlagos időtartama 20 perc, az átlagos utazási sebesség 30 km/h (KSH 2010). Az FVT területén az iskolába járás célú utazások átlagos időtartama 36,5 perc, így az átlagos utazási sebesség 14 km/h. Az utazási időben a különbségek egyrészt a 30 perc alatti utazások alacsonyabb, másrészt pedig az 50 perc feletti utazások magasabb arányában mutatkoznak meg (5. ábra).



5. ábra: Az iskolába járás indokú utazások megoszlása az utazás időtartam szerint
Saját szerkesztés a KSH 2010 és a BKSZ 2007 adatok alapján

Az FVT-ben ingázó általános és a középiskolásokat összehasonlítva elmondható, hogy az általános iskolások átlagosan kevesebb időt töltenek ingázással, mint a középiskolások, ami a kisebb utazási távolságból fakad. A középiskolások körében meghaladja a 40%-ot a 61 percnél többet utazók aránya, ami napi szinten (oda-vissza) több mint két órás utazást jelent.



6. ábra: A másik településre ingázó általános és középiskolások megoszlása utazási idő kategóriák szerint
Saját szerkesztés a BKSZ 2007 adatok alapján

ÖSSZEGZÉS

Az általános és középiskolások ingázási célú utazásainak vizsgálatával céлом az ingázás következményeinek bemutatása. Abból következően, hogy a középiskolai kínálat koncentrált, a középiskolások nagyobb hányada ingázik másik településre, mint az általános iskolásoké. A másik településre ingázók csoportján belül pedig a Budapestre és az FVT-n belülre ingázók aránya közel hasonló, míg az általános iskolásoknál viszonylag alacsony a Budapestre ingázók aránya.

Az adatok azt mutatják, hogy az utazási módválasztásban alapvetően a diákok önállósága a döntő szempont, hiszen minél idősebb az adott diák, annál nagyobb mértékben használja önállóan a közösségi közlekedési eszközöket. Ezzel együtt az ingázó általános iskolások közül minden harmadik személygépkocsi utasaként közlekedik, ami azt jelzi, hogy az általános iskolások ingázásának növekedése szükségszerűen a személygépkocsi-forgalmat is növeli, globálisan az elővárosi utakon, lokálisan pedig az iskolák környékén.

Az általános és középiskolások ingázása között az iskolai kínálatból és a diákok önállóságából fakadóan alapvető különbség, hogy a középiskolások messzebb és több ideig utaznak, s körükben magasabb az önálló utazás aránya közösségi közlekedéssel. Ezzel együtt napi időbeosztásukból átlagosan két órát vesz el az utazás a szabadidő terhére. Az ingázás emellett számukra nagyobb testi és lelki megterhelést jelent. A nagyobb ingázási távolság emellett azt is jelenti, hogy a közösségi közlekedésben a diákoknak járó kedvezmények után az állam által fizetett szociálpolitikai menetdíj kiegészítés összege is magasabb. Minél több diák ingázik tehát, annál nagyobb állami kiadásra lehet számítani.

A tanulói ingázás számszerűsíthető következményeinek bemutatásához további kutatásokra van szükség. Az ingázó általános és középiskolások kikérdezése szükséges a diákokra nehezedő testi és lelki terhelés meghatározásához. Emellett egyes iskolákra vonatkozó esettanulmányokkal lehetne vizsgálni az iskolák körüli torlódásokat és a bejáró tanulók problémáit.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AGUILERA, A. (2005): Growth in Commuting Distances in French Polycentric Metropolitan Areas: Paris, Lyon and Marseille. – *Urban Studies*, 42 (9) pp. 1537–1547.
- ANTIKAINEN, J. (2005): The Concept of Functional Urban Area. Findings of the EPSON project 1.1.1, *Informationen zur Raumentwicklung* 2005 (7) pp. 447-452.
- BALÁZS É. (2005): Közoktatás és regionális fejlődés. Országos Közoktatási Intézet, Budapest. Online: <http://www.ofi.hu/tudastar/oktatas-tarsadalmi/kozoktat-as-regionalis>
Megttekintve: 2012-01-02
- BONTJE, M. (2007): Deconcentration and Commuter Traffic: Trends and Policies in the Netherlands.– *Informationen zur Raumentwicklung* 2007 (2-3) pp. 141-148.
- ECONMET KFT. (2008): Empirikus elemzés a szabad iskolaválasztás révén bekövetkező általános iskolai körzetszintű és településközi mobilitásról http://www.oktatasikerekasztal.hu/hattertanulmanyok/10/econmet_empirikus.pdf
Letöltés: 2011. január 22.
- FRICK, R. – KELLER, M. – WÜTHRICH, P. (2007): Pendlermobilität in der Schweiz. – *Informationen zur Raumentwicklung*, 2007 (2-3) pp. 125-129.
- KERTESI G.- KÉZDI G. (2005a): Általános iskolai szegregáció I. rész. In: *Közgazdasági Szemle*, LII. évf., 2005. április, pp. 317–355.
- KERTESI G.- KÉZDI G. (2005b): Általános iskolai szegregáció II. rész. In: *Közgazdasági Szemle*, LII. évf., 2005. május, pp. 462–479.
- KESERŰ I. (2010): Cross- and reverse commuting: are mobility patterns changing in the suburban areas of Central and Eastern Europe? In: AET (ed.): *Proceedings of the European Transport Conference 2010*, Association for European Transport (AET), Glasgow. <http://etcproceedings.org/paper/download/4558> Letöltés: 2012. március 5.
- KESERŰ, I. (2012): Bejárók és eljárók: A szuburbanizáció és az általános iskolások ingázásának összefüggései Budapest funkcionális várostérségében. In: *Tér és Társadalom* 26 (3) pp. 114-131
- KSH (2010): A lakosság közösségi és egyéni közlekedési jellemzői. Online: <http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes09.pdf>
Letöltve: 2011-07-07

- MOSER, P.(2007): Pendelstrukturen im Großraum Zürich: Entwicklungen und Perspektiven.– *Informationen zur Raumentwicklung*, 2007 (2-3) pp. 131-139
- NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG (2009): Felmérés az általános iskolások közlekedésbiztonsági tudásáról. <http://www.scribd.com/doc/56005739/1/A-TEMA-AKTUALITASA> Letöltés: 2012. március 6.
- SCHWANEN, T ET. AL. (2004): The Impact of Metropolitan Structure on Commute Behavior in the Netherlands: A Multilevel Approach. – *Growth and Change*, 35 (3) pp. 304-333.
- Siedentop, S.(2007): Auswirkungen der Beschäftigungssuburbanisierung auf den Berufsverkehr. Führt die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zu weniger Verkehr? – *Informationen zur Raumentwicklung*, 2007 (2-3) pp. 105-124.
- UNIVERSITAS-ARRABONA KFT. (2010): Oktatási intézmények közlekedésfejlesztési tanulmányterve a TravelPlanplus projekt keretében. http://www.travelplanplus.eu/downloads/portfolios/gyor/MC_Travel_Plan_tanulmany.pdf Letöltés: 2011. december 12.