



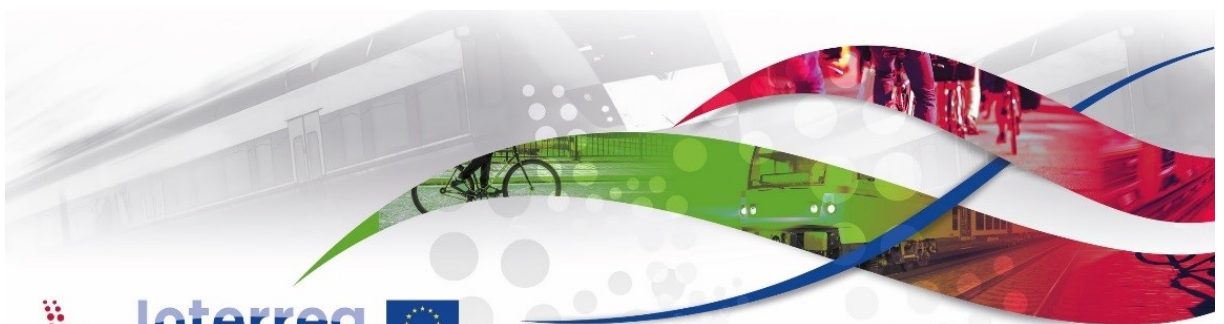
Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Határon átnyúló munkaerő ingázás Harkán



Interreg



Austria-Hungary 2014-2020

SMART Pannonia

European Union – European Regional Development Fund

**Fenntartható Mobilitás és Elérhetőség
Burgenland és Nyugat-Magyarország
Regionális Közlekedésének érdekében**

**Nachhaltige Mobilität
und Erreichbarkeit für den Regionalen
Verkehr in Burgenland-Westungarn**



Interreg

Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Határon átnyúló munkaerő ingázás Harkán

Készítette:

MiRo Mobility GmbH

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3

A-7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Oktober 2020



1. Bevezetés	2
1.1. Nemzeti és regionális Diszparitások	2
1.2. Szabad munkaerőáramlás.....	3
2. Harka	6
2.1. Ingázás fellegvára, Harka	7
2.2. Az ingázás mérésének problematikája	9
3. Közvéleménykutatás az ingázási tendenciák és szokások felmérésére.....	10
3.1. Közvéleménykutatás-design	10
3.2. Eredmények.....	10
3.2.1. Életkor	11
3.2.2. Élettartam Harkán.....	11
3.2.3. Pontos lakhely	12
3.2.4. Munkahely (nemzeti szinten).....	13
3.2.5. Munkahely (regionális szint)	13
3.2.6. Közlekedési eszköz választása.....	13
3.2.7. Az ingázás időtartama.....	14
3.2.8. Igénybe vett határátkelők	14
3.2.9. Előnyben részesített határátlépés a szabad választás esetén	15
3.2.10. Fejlesztési javaslatok.....	15
4. Források	18

1. Bevezetés

A Smart Pannonia Interreg projekt keretén belül az alábbi négy településpár: Deutsch Jahrndorf – Rajka, Halbtorn – Albertkázmérpuszta – Várbalog, Lutzmannsburg – Zsira, valamint Neckenmarkt – Harka számára határon átnyúló mobilitást ellenőrző jelentések készültek.

A cél a feltüntetett régiókban a határon átnyúló mobilitásai igények felmérése és a meglévő közlekedési kínálatok egymással való szembeállítás, valamint javaslatok és intézkedések kidolgozása, volt.

Ezen rövid jelentés kiegészítő ismereteket és egy mélyreható bepillantást nyújt a Harkáról kiinduló munkavállalói ingázásról és egy 2020 augusztusában elvégzett közvéleménykutatáson alapszik. A felmérés és az itt bemutatott eredmények célja, hogy szemléltető betekintést adjon és igény esetén további kérdésekkel és más községekben is elvégezhető.

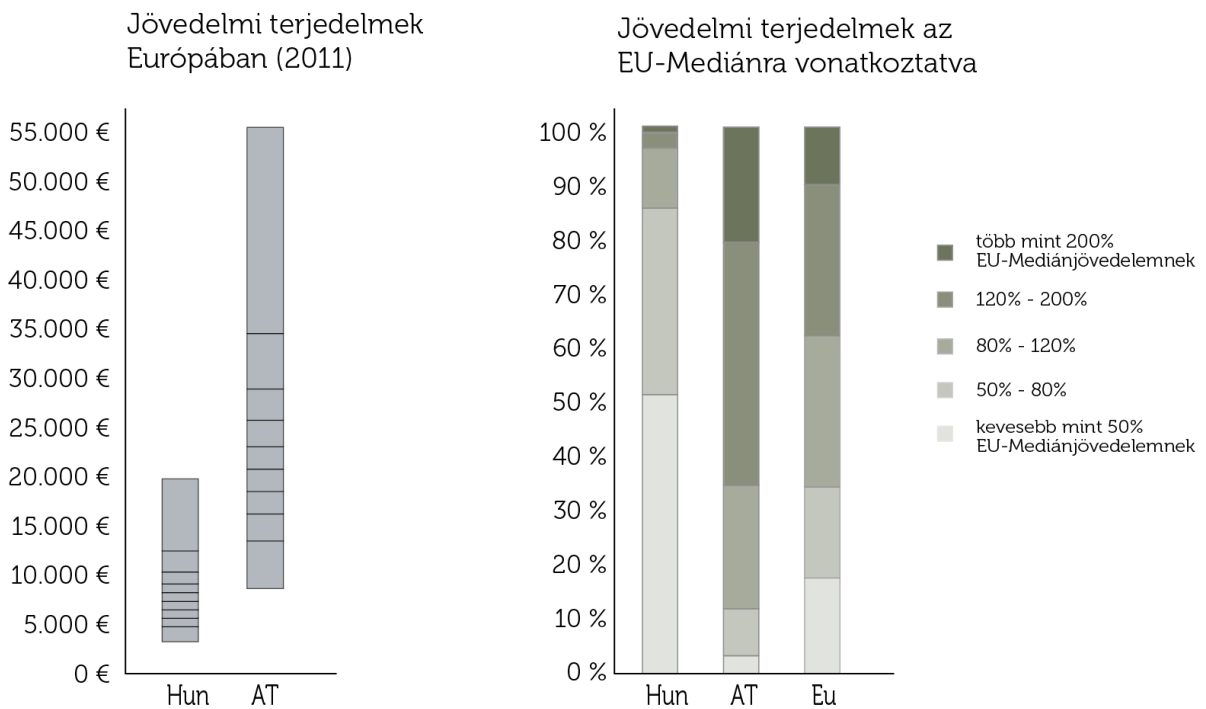
1.1. Nemzeti és regionális Diszparitások

Mint ahogy az a 0-es fejezetben bemutatásra kerül, Harkán nagyon magas az ingázók száma az összes foglalkoztatottak arányában. Sokan vannak tehát azok, akik Harkán laknak és elhagyják a településüket, hogy dolgozzanak.

Ahhoz, hogy ennek az okát megértsük, érdemes mindenekelőtt indítékokat megvizsgálni, melyek az országos és regionális diszparitásokra vezethetőek vissza.

Az Ausztria-Magyarország INTERREG által 2018 januárjában közzétett „Az osztrák-magyar határmenti ingázó folyamatok, és az őket támogató szervezeti háttér vizsgálata, elemzése” című tanulmánya, rámutat, hogy az Európai Unió belül, nincs még egy olyan régió, ahol ilyen magas lenne a foglalkoztatási és bérkülönbségek, mint a magyar-osztrák határmenti régióban. A Burgenlandi bérek nyugat-magyarországihoz képest nagyjából háromszorosak, munkalehetőség pedig bőven akad Ausztriában.

Ezek a különbségek az elmúlt bő évtizedben csak jobban kiéleződtek, mely a két oldal közötti szakadékot tovább mélyítettem és amelynek közvetlen következménye a határon átnyúló mobilitásra növekedése. (Pogátsa, 2014)



1. ábra: Jövedelmi terjedelmek összehasonlítása AT-HU és az EU-Medián jövedelemhez viszonyítva. A magyar átlagjövedelem körül-belül az osztrák jövedelmi terjedelem második jövedelmi tizedének felel meg vásárlóerő paritáson. (források: INTERREG, 2018, Diagramm: ec.europa.eu/)

A fent említett fejlettségbeli különbség kihasználásán túl, számos körülmény jelenthet motivációt az ingázó munkavállalásra: Egy jobb munkalehetőségekkel és bérezéssel rendelkező ország közelsége lehetővé teszi annak akár mindennapos elérését a szülőföldi élethelyzet, és kapcsolatrendszer elhagyása nélkül, miközben az említett jobb körülményekből profitálni lehet.

Az osztrák munka reménye nem csak a Nyugat-Magyarországon élőket mozgatta meg, hanem az ország jóval szegényebb régióiban élőket is, akik határok megnyitása után (2011) az osztrák-magyar határ mentén próbáltak meg letelepedni, hogy innen napi szinten meg tudják közelíteni a munkahelyüket. Ez a Nyugat-Magyarország régió irányába egy bevándorlási folyamatot generált, amely a meglévő mobilitási szokásokat nagymértékben átrendezte és eltorzította. Elmondható tehát, hogy a határon átnyúló ingázás nem csak egy regionális, hanem országos szintű jelenség is, melyet Harka példáján keresztül kiválóan lehet szemléltetni.

1.2. Szabad munkaerőáramlás

A 2011. május 1.-je jelentős fordulópont volt különösen a nyugat-dunántúli régió, de Magyarország többi számára egyaránt. Ettől a naptól nyíltak meg az osztrák határok a

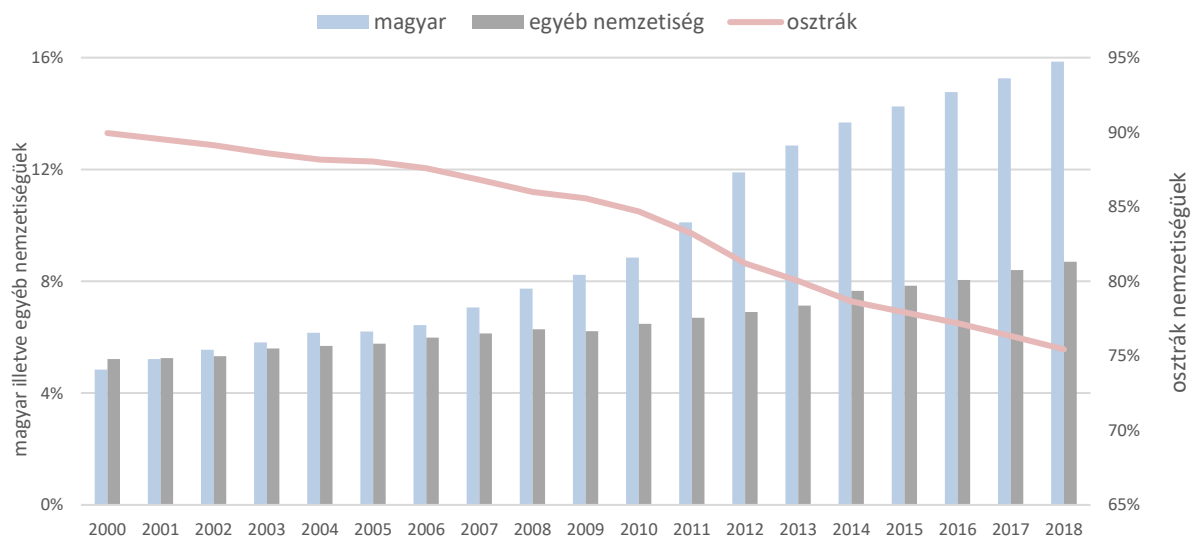
magyar (és más EU-s államok munkavállalói) munkavállalók előtt. Ez megadta a magyar állampolgároknak azt a jogot, hogy a munkahelyüket munkavállalási engedély nélkül választhassák ki, amely által hasonló módon fértek hozzá a foglalkoztatáshoz Ausztriában, mint az osztrák állampolgárok. Annak ellenére, hogy Magyarország 2004 óta az Unió tagja, Ausztria az olcsó munkaerőáramlástól tartva, a belső munkapiaca védelmében, csak a 7 éves moratórium lejártával nyitotta meg azokat. Bár a határon átnyúló ingázás korábban is - az EU-s csatlakozása előtt, majd csatlakozást követően még nagyobb mértékben - létezett, a magyar munkavállalók külföldi foglalkoztatását 2011-ig számos engedélyezési és bejelentési kötelezettsége, illetve egyéb adminisztrációs terhek és jogszabályi korlátozások nehezítették.

Az új lehetőséggel sok magyar élt: Az Osztrák Munkaügyi Szolgálatok jelentése szerint a 2011-es munkaerőpiaci nyitás a magyar munkavállalókat mobilizálta a legjobban. Az első évben mintegy 16 ezres új munkavállalói csoportjukkal messze a legnagyobb növekedést mutatták Ausztria egészének területén." (INTERREG, 2018)

A Burgenlandi Munkaügyi Hivatal statisztikáin is jól látszik, hogy 2011 után a tartományban a magyar nemzetiségű munkavállalók számának növekedése jelentős mértékben felgyorsult. 2000 és 2011 között (11 év alatt) ugyanannyival nőtt a foglalkoztatottak száma, mint a határmenti szabad munkavállalás (2011) után, fele ennyi idő alatt.

2018-ben a burgenlandi munkaerőpiacon a 102.724 foglalkoztatott közül 16.589 magyar nemzetiségű volt: a **16%-os arányú beáramló munkaerő, a tartományban jelenlévő nemzetiségek közül a legmagasabb**. És ebben még nem szerepel azoknak a munkavállalóknak a száma, akik magyar cég alkalmazottjaként határon átnyúló engedéllyel Ausztriában vállal munkát.

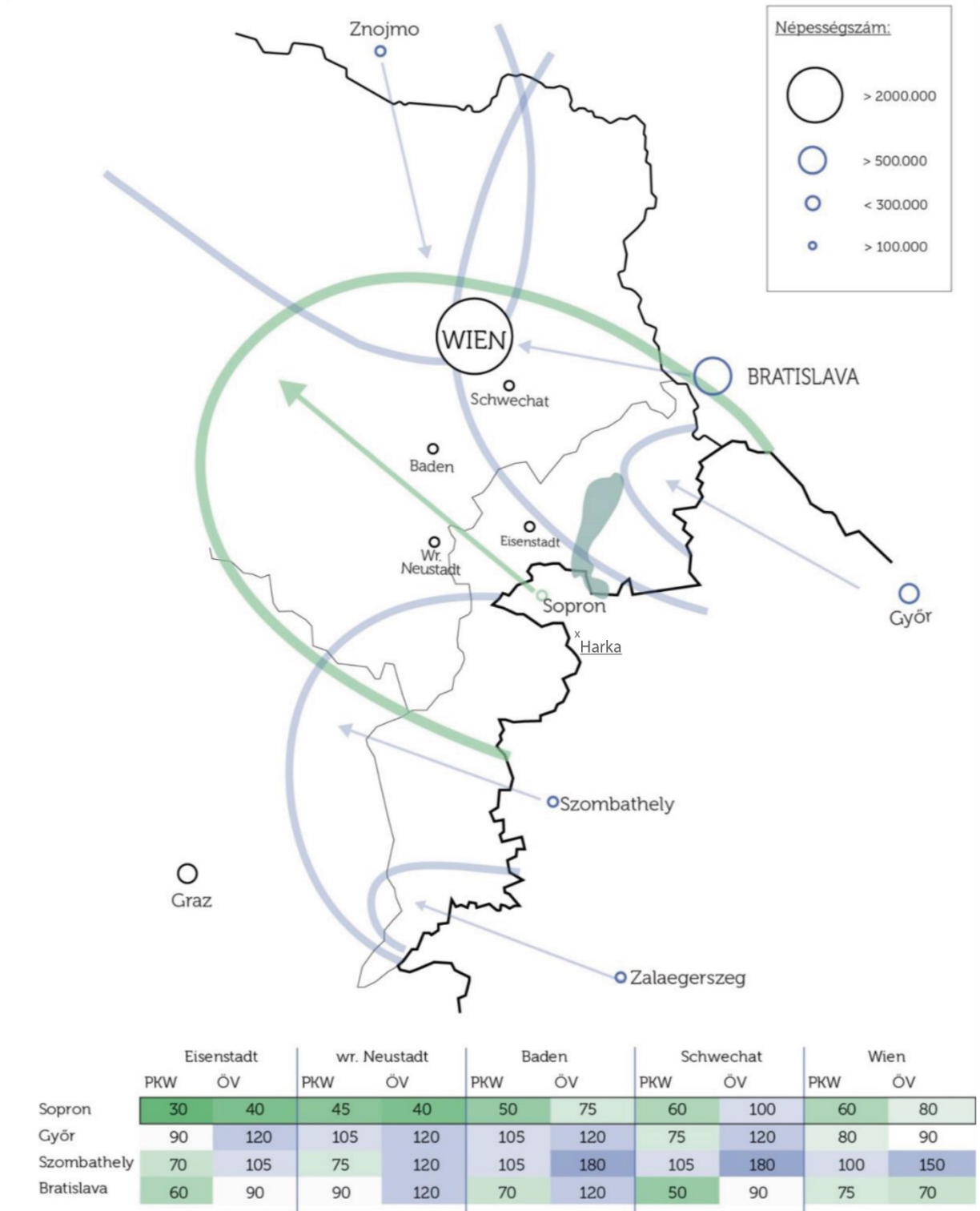
Az elmúlt 18 év alatt osztrák nemzetiségű foglalkoztatottak aránya a többi nemzetiséghez viszonyítva csökkent, de 2000-es évhez képest mégis abszolút értékben némileg 72.189-ről 78.901-re, növekedni tudott.



2. Burgenlandban foglalkoztatott nemzetiségek a teljes foglalkoztatottak arányában (forrás: burgenland.at)

2. Harka

Harka Győr-Moson-Sopron megyében, Sopron 4 km-re délre, Budapesttől 210 km-re található. Az osztrák fővároshoz Bécshez képest csak 80 km-re fekszik. A település földrajzi elhelyezkedése több fontos város és régió vonzáskörzete által határolt.



3. ábra: 90 percen belül elérhető helyek (Forrás: KSH, saját ábrázolás)

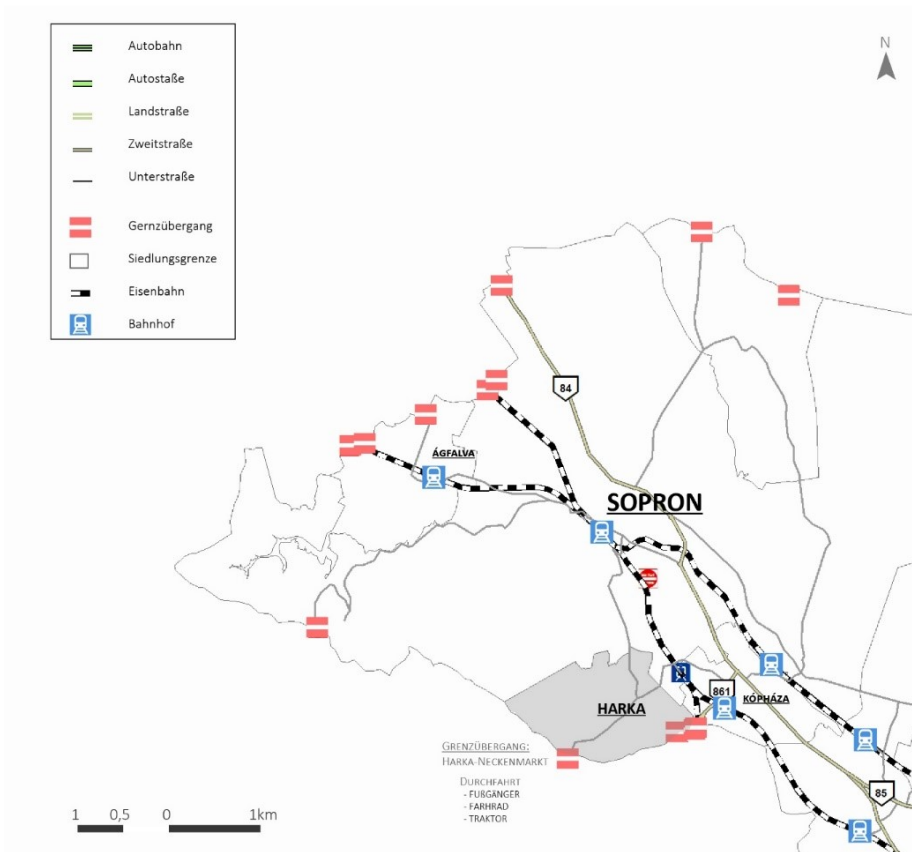
2.1. Ingázás fellegvára, Harka

Az ingázó munkavállalók napi másfél órát meghaladó egy irányú ingázása nem jellemző. (l. Pogátsa, 2014) A 3. ábra Sopronból (és a közvetlen mellett fekvő Harkáról) az osztrák térség 90 percen belüli elérhetőségeit mutatja, az alatta lévő táblázat egy elérhetőségi mátrixot a környező települések között.

A legnyugatibb megyei jogú város, Sopron és ugyanúgy a közvetlenül mellett elhelyezkedő Harka stratégiailag a legoptimálisabb pontok közé tartozik a napi ingázás szempontjából a nyugat-dunántúli települések közül. A határátkelő a belvárosból forgalomcsendes időben közúton akár 10 perc alatt elérhető. A településekből három munkalehetőségekben gazdag (bécsi, alsó-ausztriai, és a burgenlandi) tartományba is jó a bejárás (lásd mátrix), mely az M85-ös elkerülő elkészültével, valamint az osztrák A3-mas délkeleti autópálya Klängenbachig való meghosszabbításával tovább optimalizálódhat.

A város és a környék vasúti összeköttetése szintén előnyös: „Sopron a gyakorlatban is részét képezi az osztrák keleti vasúti hálózatnak, innen viszonylag könnyű a bejárás az észak-burgenlandi és a bécsi térségbe.” (Pogátsa, 2014)

2008-ban mért 10.152 főhöz képest 2013 októberében már 17.491 fő ingázott napi rendszerességgel, a heti ingázókról és a tömegközlekedést választókról nem is beszélve. (Pogátsa, 2014)

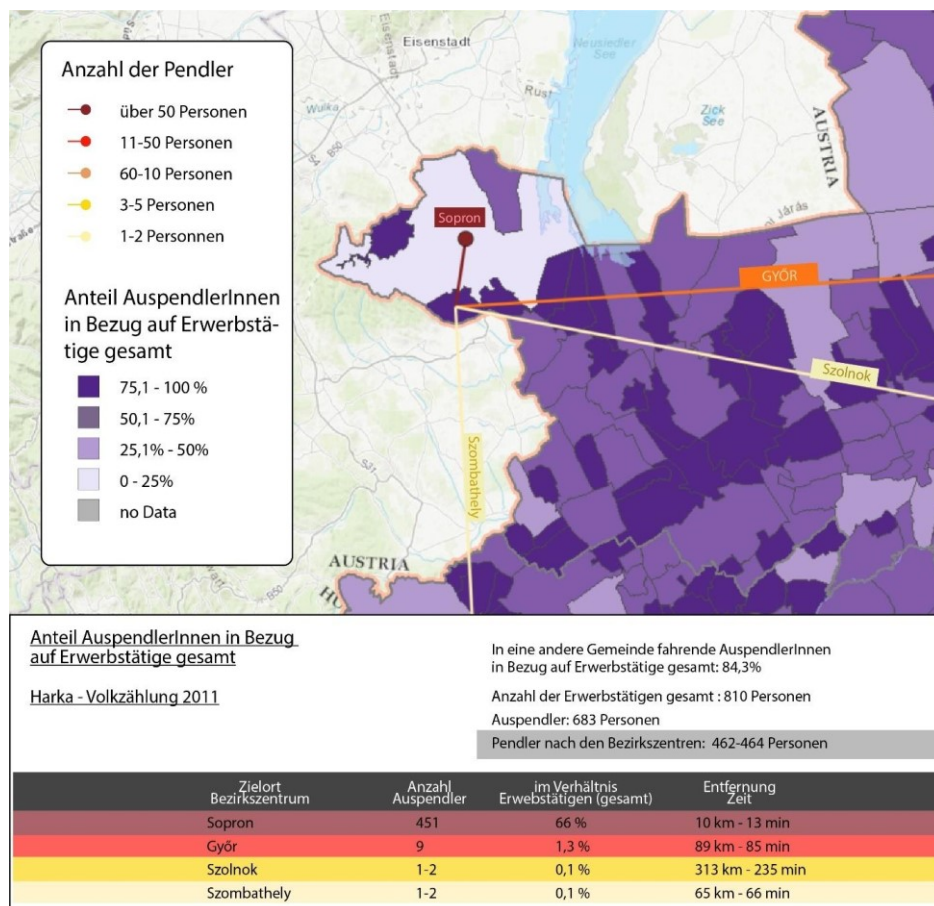


4. ábra: A közúti és vasúti hálózat metszete. Forrás: TeIR 2014, saját ábrázolás

2.2. Az ingázás mérésének problematikája

A határon átnyúló ingázás mérésre több szempontból is nehézkes:

Egyrészt, az utoljára központilag összegyűjtött Magyarországra vonatkozó ingázói adatok 2011-ből származnak és csak az országon belüli ingázók áramlását fedik le, a határon átnyúló ingázói útvonalakat már nem. Jelenleg aktuális adatok nem állnak rendelkezésre. A munkavállalók 2011 májusa óta hatályos szabad mozgása miatt azonban számítani lehet arra (mit ahogy fent említettük), hogy a határokon átnyúló ingázók száma nagy mértékben megnőtt.



5. ábra: Ingázók a foglalkoztatottak arányában, a régióra összpontosítva (forrás: lechnerkozpont 2011)

Másrészt, az osztrák részről a külföldi ingázók állampolgárságát rögzítik, de a származás pontos helyéről nincs információ. Tehát csak települési szinten lehet megállapítani a magyar munkavállalók számát.

További nehézséget jelent, hogy az ingázás mértéke napról-napra, évszakonként (idénymunka szerint), illetve ad hoc jelleggel változhat (lassítások a határ ellenőrzések miatt a migránsválság idején, COVID-járvány, Home Office munka elterjedése), ezért egy átfogó mérés nehézkes. De míg magas bérkülönbség a két régió között nem egyenlítőik ki, addig hasonló mértékben és dinamikával fog az ingázók száma tovább növekedni, ami új kihívások elé állítja a helyi, a regionális, illetve a határon átnyúló mobilitást

3. Közvéleménykutatás az ingázási tendenciák és szokások felmérésére

Mit ahogy ez a fentiekben felvezettük, kevés, illetve nem aktuális és megfelelően specifikus adatok állnak csak rendelkezésre a határon átnyúló ingázásról Magyarország és Ausztria között. Az adathézagok kitöltése érdekében, a Smart Pannonia Interreg projekt mobilitást ellenőrző jelentés keretében a Harkai lakosok körében egy ingási szokásokat összegző közvéleménykutatást végeztünk.

3.1. Közvéleménykutatás-design

A Google Trends segítségével készült közvéleménykutatást, a 2020. augusztus. 9-19 közötti a mérési időszakban 171 harkai lakos töltötte ki. A közvéleménykutatás annak ellenére, hogy a kitöltők száma a lakosság 6,5% eléri, feltehetőleg nem reprezentatív. A kérdőív kizárólag online formában, az önkormányzat oldalán és facebookon került nyilvános megosztásra.

Az űrlap 10 egyszerű feleletválasztós kérdést tartalmazott, melyek az illetékes önkormányzattal egyeztetve, közösen kerültek kidolgozásra.

3.2. Eredmények

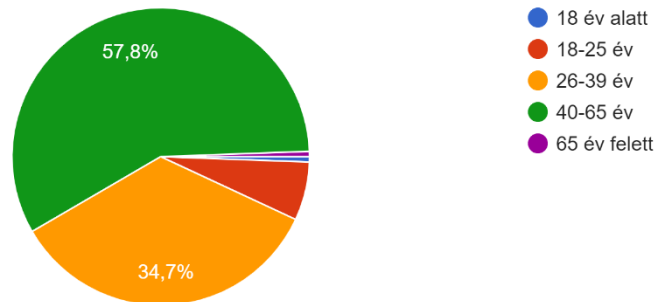
A következőkben ismertetjük a közvéleménykutatás legfontosabb eredményeit, illetve javaslatot teszünk tovább diagrammok, ábrák kidolgozására.

3.2.1. Életkor

A felmérésben részt vevők többsége 40 és 65 év közötti (57,8%), őket követi a 26-39 évesek csoportja (34,7%).

Az Ön életkora

173 válasz

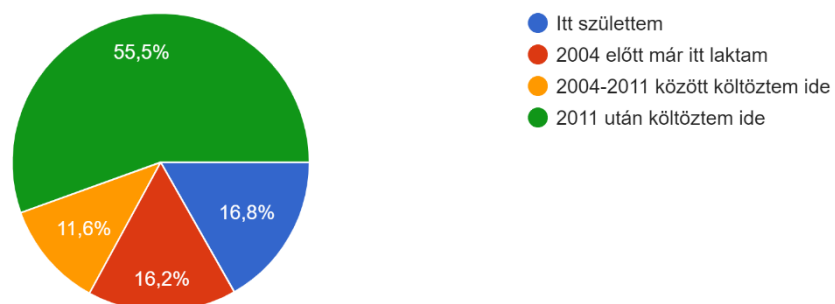


3.2.2. Élettartam Harkán

Az alábbi diagram azokat a korábban leírt folyamatokat igazolja, melyek szerint az utóbbi időben (a szabad munkaáramlást követően) sokan költöztek a régióba, köztük Harkára is.

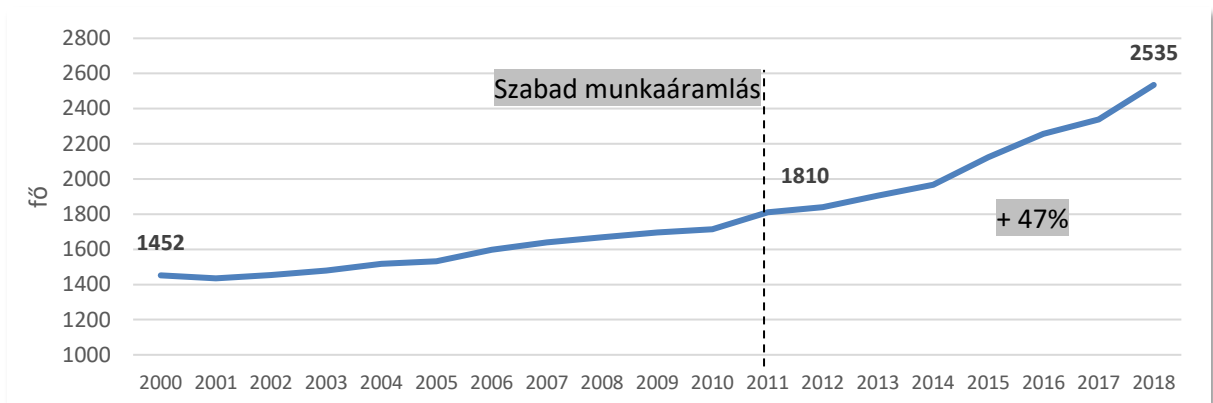
Mikor költözött Harkára?

173 válasz



A dinamikus népességnövekedés továbbá a Sopron környéki szuburbanizációs folyamatokkal is magyarázhatók. A magas keresletnek köszönhetően a soproni ingatlanárak az utóbbi 10 évben több helyen megduplázódtak, így több soproni lakos csak a környéken tudott ingatlant vásárolni. (ITSF, 2014)

A KSH szerint (4.ábra) 2018-ban hivatalosan 2535-en laktak Harkán. Az azt megelőző években erőteljes népességnövekedés volt megfigyelhető: 2000 és 2011 között a népesség +24%-kal, 2011 és 2018 között már 47%-kal nőtt.



6. ábra: A népesség alakulása Harkán 2000 és 2018 között, (Forrás: KSH, 2018, saját ábra)

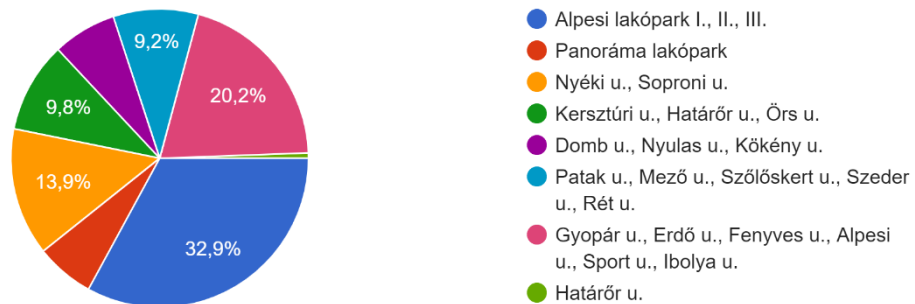
Az ingatlanok száma 2001 és 2018 között szintén csaknem megduplázódott, 445-ről 805-re. Harkán átlagosan 3,1 ember él egy lakóegységben, ami meghaladja a 2016-os 2,25 magyar átlagot, ez feltehetőleg az utóbbi években épült a magas arányú családi házas övezetnek köszönhető.

3.2.3. Pontos lakhely

A pontos harkai lakóhely meghatározásra arra irányult, hogy megállapítsák, van-e kapcsolat a rövid harkai tartózkodási idő és az önkormányzat bizonyos lakhelye között. Az eredmény jól mutatja, hogy a felmérésben részt vevő emberek többsége Harka nemrégiben épült részén él, mégpedig az „Alpesi lakóparkban” (33%).

Ön Harka melyik részén lakik?

173 válasz



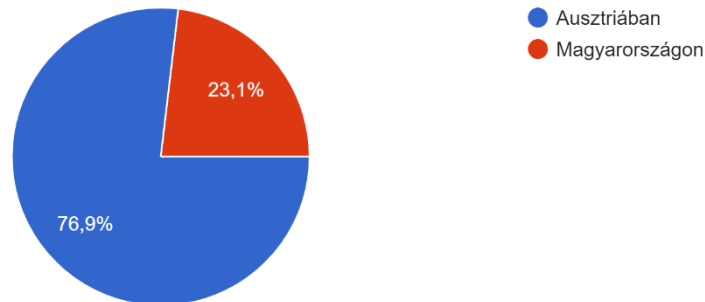
Itt számos további mélyrehatóbb kérdés, illetve kutatás végezhető. Mivel a felmérés középpontjában maga az ingázás állt, ez egy további projekt része lehetne.

3.2.4. Munkahely (nemzeti szinten)

Ez talán az eddigi eredmények közül a legrelevánsabb. Az eredmények szerint a lakosság több mint háromnegyede (77%-a) Ausztriában dolgozik

Ön a határ melyik oldalán dolgozik?

173 válasz

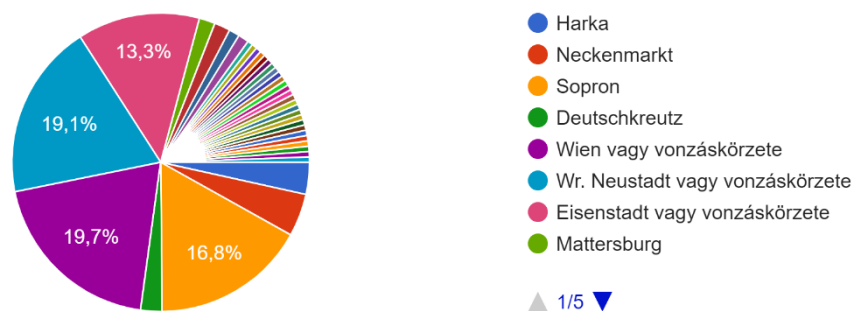


3.2.5. Munkahely (regionális szint)

Ezután részletesen megkérdezésre került a munkavégzés pontos helye. Az emberek többsége Bécsben (19,7%) és Wiener Neustadtban (19,1%) dolgozik. A földrajzi közelség ellenére Sopron csak a harmadik helyen áll, 16,8%.

Melyik településen dolgozik?

173 válasz

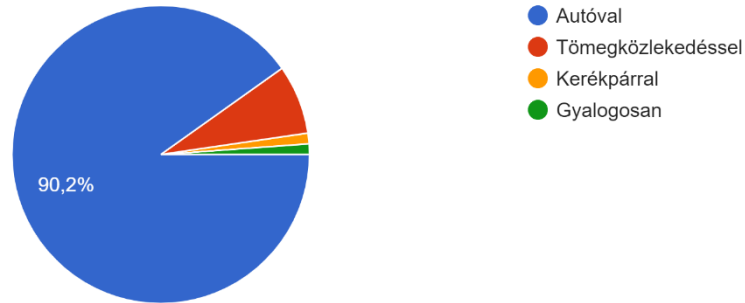


3.2.6. Közlekedési eszköz választása

Az ingázásra használt közlekedési eszközök kérdése világos képet ad: az autó dominál 90%-kal, a tömegközlekedés, a kerékpárok és a gyaloglos közlekedés csak alárendelt szerepet játszanak.

Mivel közlekedik a munkahelyére?

173 válasz



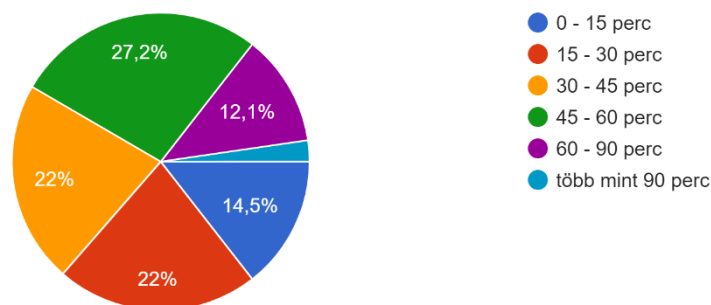
A Neckenmarkt-Harka településpár mobilitási ellenőrzése során olyan javaslatokat fogalmaztunk meg, amelyek jobban igazodnak a helyi tömegközlekedési kínálat viszonyaihoz.

3.2.7. Az ingázás időtartama

Mint ahogyan azt a 2. fejezetben is említettük, az ingázók többnyire napi 90 percen belül elérhető távolságban vállalnak munkát. Azonban a 60 és 90 perc közötti időtartamú napi ingázást már csak a megkérdezettek 12%-a vállalja be a munkahelye eléréséhez. A legjellemzőbb válasz a munkahelyre való ingázáshoz 45-60 perc/út.

Átlagosan mennyi idő szükséges a munkahelye eléréséhez?

173 válasz



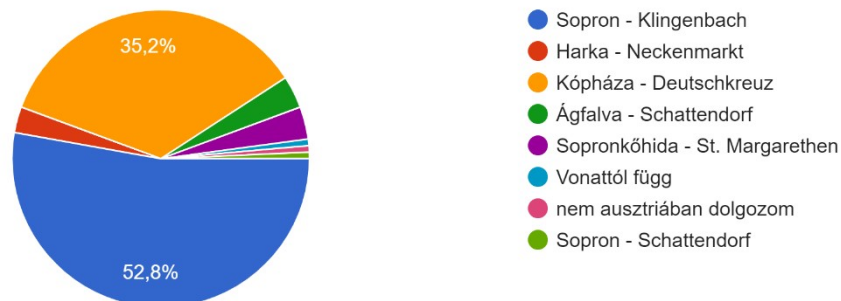
3.2.8. Igénybe vett határátkelők

A közvélemény kutatás kérdései között a „melyik határátkelőt használják, ha a munkahely Ausztriában található” kérdés is szerepelt. Az eredmények azt mutatják, hogy a túlnyomó

többség (52,8%) a Sopron - Klingenbach határátkelőt használja, majd ezt követi a Kópháza-Deutschkreutz átkelő (35% -kal), amely Harka településéhez legközelebb áll.

Ha Ausztriában dolgozik, melyik határátkelőt használja?

142 válasz

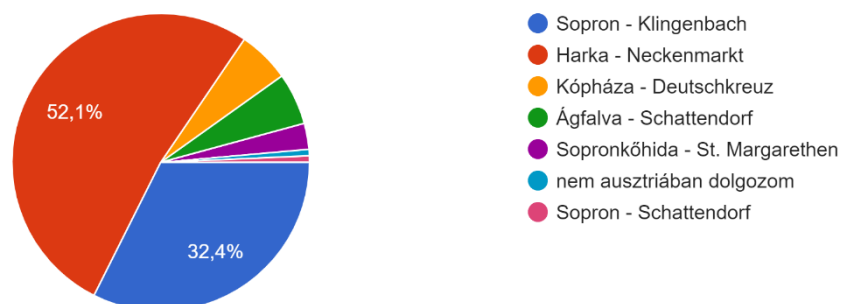


3.2.9. Előnyben részesített határátlépés a szabad választás esetén

Az ingázók, közlekedők számára a Magyarország és Ausztria közötti határátkelőhelyek közül nem mindegyiken szabad az átjárás. Harkától délre például, a Neckenmarkt irányába tartó bekötőút, jelenleg el van zárva a teherautók és az autók előtt, így ezt az utat csak kerékpárosok és gyalogosok használhatják. Azonban, ha felmérésben részt vevő emberek szabadon választhatnának, ez lenne az a határátkelőhely, amit leginkább igénybe vennének a munkahelyre való ingázáshoz.

Ha Ausztriában dolgozik, és a határátkelőket korlátozás nélkül vehetné igénybe, melyik határátkelőt használná rendszeresen?

142 válasz



3.2.10. Fejlesztési javaslatok

A felmérés részeként lehetőség nyílt arra, hogy a megkérdezettek jelezzék, hogy mobilitás szempontjából milyen javításokat látnának szükségesnek végrehajtani a közösségükben. A

megkérdezettek 39% -a az autóúthálózatot, 28% -a a gyalogos infrastruktúrát, 17% -a pedig a kerékpárhálózatot fejlesztené. A válaszadók közül kevesen tartják a tömegközlekedés bővítését a legfontosabbnak.

Ön szerint milyen fejlesztésekre lenne Harkának leginkább szüksége?

173 válasz



Kapcsolat

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26

7000 Eisenstadt

Tel.: +43 2682 21070

E-Mail: office@b-mobil.info

VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland

Europaplatz 3/3

1150 Wien

Tel.: +43 1 95555 0

E-Mail: office@vor.at

www.vor.at

Verkehrskoordination Land Burgenland

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung



DI Roman Michalek

Mag. DI Katharina Kerschhofer

Barna Kaposi

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3

A-7000 Eisenstadt

phone: +43 2682 23581

mobile: +43 664 8427865

e-mail: office@miro-mobility.at

Homepage: www.miro-mobility.at

4. Források

AUSZTRIA-MAGYARORSZÁG INTERREG, (2018) „Az osztrák-magyar határmenti ingázó folyamatok, és az őket támogató szervezeti háttér vizsgálata, elemzése” Online: https://www.interreg-athu.eu/fileadmin/be_user_uploads/Fairwork/Downloads/Vegleges_kutatasi_jelentes_2018.01.pdf

DR. POGÁ TSA ZOLTÁN, (2014), A magyar-osztrák határtérség munkaerő-piaci folyamatainak alakulása az elmúlt 10 évben, Nemzetközi és Regionális Gazdaságtan Intézet Online: <https://docplayer.hu/897795-A-magyar-osztrak-hatarterseg-munkaero-piaci-folyamatainak-alakulasa-az-elmult-10-evben.html>

KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (KSH), (2015), Ingázás a határ mentén Online: ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/gyoringazas.pdf

MUNKAVÁLLALÁSI CÉLÚ MIGRÁCIÓ SOPRONBAN, (2018), Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet, Kutatási jelentés (NRGI)

KIRA (o. J.): Verkehrsinformationssystem und Datenbank.

Online:

<http://kira.gov.hu/kira/index.jsp?sessionId=B84666FECBC642400FBFD9A825FA6C2D>

LECHNER TUDÁSKÖZPONT (2017): Minden harmadik foglalkoztatott ingázó

Online: <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>

STATISTIK AUSTRIA (2014): Registerbasierte Statistiken: Einpendlerinnen und Einpendler aus dem Ausland (RS).

Online: http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionS_electionMethod=LatestReleased&dDocName=076808 [19.03.2020]

STATISTIK BURGENLAND, (2018) - Ausländische unselbständig Beschäftigte im Burgenland im Jahresdurchschnitt - nach Staatsangehörigkeit, Online:

<https://www.burgenland.at/service/statistik-burgenland/menschen-und-gesellschaft/arbeitsmarkt-erwerbstaetigkeit-und-einkommen/>

SOPRON MEGYEI JOGÚ VÁROS, (2014), INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA
2014-2020 (ITFS) Online:
http://portal.sopron.hu/upload/content/54/5468/_54686/ITFS.pdf