

## VÉCSEI KÁROLY

### INGÁZÁS ÉS LAKHELYI STABILITÁS

Az ingázás a gazdaságilag aktív népesség területi mobilitásának egyik fő típusa, az ipari társadalmak egyik tömegjelensége.<sup>1</sup> Politológusok, közgazdászok, szociológusok, demográfusok és más szakemberek tanulmányozzák kiváltó okait, dimenzióit, funkcióit, gazdasági-szociális, politikai-kulturális vetületeit, személyiség-modelláló következményeit, életmódalakító, értékrend-módosító szerepét. E tömegjelenség elől nem szigetelődhet el egyetlen intézmény sem. A politikai, szakmai, gazdasági, kulturális, adminisztratív szervezetek, tömegtájékoztató intézmények stb. tevékenységük során minduntalan szemben találják magukat azokkal a gyakorlati és elméleti kérdésekkel, amelyek az említett társadalmi folyamat közvetlen vagy közvetett velejárói. A társadalom viszonyhálózatát sok szempontból érintő-alakító folyamat messzemenően kihat a magánéletre is, módosítja a családi kapcsolatok rendszerét, a párválasztási szokásokat, a baráti és szomszédsági kapcsolatokat, a szabad idő felhasználását. Hosszadalmas volna felsorolni, hogyan hat ki a köznyelv által ingázásnak nevezett bonyolult társadalmi folyamat a mikro- és makro-társadalmi rendszerekre. Ennek a tanulmánynak nem célja e kérdéskör mindenol-

---

<sup>1</sup>A töredékes információk alapján, íme néhány európai ország helyzete az ingázás szempontjából:

*Lengyelország:* A második világháború előtt csak Varsó környékén fordult elő ingázás. Az 1964. október 1-én megtartott első adatfelvétel szerint az összes foglalkoztatott személyek 19,8%-a ingázott. A bejárók fele az iparban, 15–15%-a az építőiparban és közlekedésben dolgozott. Az ingázás további jellegzetességeinek megállapítására 10%-os reprezentatív adatfelvételt hajtottak végre, amely szerint 45%-uk vasúton, 20%-uk autóbusszon, 14%-uk üzemi járáttal ért el munkahelyére. A bejárók 75%-a 20 km-en belüli távolságról ingázott, 80%-uk egy órán belül jutott el munkahelyére.

*Ausztria:* Az ingázók száma 1971-ben 790 ezer, a foglalkoztatottak 29%-a volt. Az ingázók által igénybe vett közlekedési eszközök szerinti megoszlás: gépkocsival, motorkerékpárral az ingázók 48%-a, autóbusszon 24%-uk, vasúttal 17%-uk közlekedett. A bejárók 87%-a egy órán belül ért munkahelyére.

*Svájc:* Az ingázók száma 1970-ben 922 ezer, amelyből 200 ezer vendégmunkás. A vasúton, autóbusszon ingázók legnagyobb része egy óra, a saját autóval utazók fél óra alatt értek el munkahelyükre.

*Nyugat-Németország:* 1960-ban az aktív keresők 24%-a ingázott befelé. A legmagasabb aránya a Saar-vidéken (47,6%) és Hessen tartományban (30%) volt. A kedvező közlekedési helyzetet mutatja, hogy az ingázók több mint 90%-a lakásából egy órán belül munkahelyén volt. Az iskolás ingázók száma 1970-ben 1,8 millió volt.

*Csehszlovákia:* Az ingázók aránya a gazdaságilag aktív népességen belül 32% volt.

*Magyarország:* 1979-ben az ingázók aránya a gazdaságilag aktív népességen belül 20,6% volt. (Lásd Lencsés Ferenc: *Az ingázásról*. Valóság 1978/12. sz. 89–90.).

*Románia:* 1979 óta az évi statisztikai jelentés tartalmaz egy rovatot az ingázókkal kapcsolatosan. Adatokat ez idáig nem közöltünk. Információink néhány megyéről vannak. Maros megyében 21,3%, Kovászna megyében 34%, Hargita 34%, Szilágy és Beszterce-Naszód megyékben 30% az ingázók aránya az alkalmazottakon belül (L. Fl. Ciotea, P. Belciug, C. Vécsei, I. Sfăriac: *Aspecte socio-demografice ale navetismului în județul Mureș*. Viitorul social 1979/1. sz. 108. Kósa-Szánthó Vilma: *Életpályák*. Korunk 1977/8. sz. 639.; Mărioara Salvanu, Keszi-Harmath Sándor: *Beszterce-Naszód és Szilágy megye fejlődése 1976–1980*. Korunk, 1976/7. sz. 534.).

dalú leírása, értelmezése. Már csak azért sem, mert a jelenlegi kutatások által feltárt tények hézagosságuk, egyoldalúságuk, töredékes jellegük miatt nem alkotnak megfelelő alapot egy szintézis számára. A helyzetnek megfelelően a szóban forgó kérdésnek mindössze néhány, a városiasodással szorosabban összefüggő vonatkozását szeretnénk felvázolni.

Az ingázás több értelmű fogalom. A köznyelv ezzel a kifejezéssel jelöli meg azt az objektív társadalmi mozgást, melynek eredményeképpen az előző, főként a hűbéri társadalom által létrehozott településszerkezet megőrzése mellett is egyesíteni lehet a munkaerőt a korszerű termelési eszközökkel.

Az ingázás fogalmával jelölik azt a sajátos társadalmi tevékenységet is, amelyet e folyamat szubjektív hordozója, az „ingázó” végez annak érdekében, hogy rezidenciális státusát megőrizve, társadalmilag hasznos tevékenységet fejtsen ki az otthonától távoli, közigazgatásilag is elkülönült munkahelyén.

Mivel azonban a köznyelvben e kifejezés használata széleskörűen elterjedt, továbbá, mivel nem rendelkezünk egyértelmű tudományos fogalommal, amely az említett társadalmi folyamatot s e mozgás személyi vonatkozásait pontosan tükrözné, fejtegetéseink során nem mellőzhetjük e szó használatát.

Az ingázás fogalmának ambivalenciájából következik e kategória az egyes kutatók általi eltérő használata. Abban azonban mégis megegyeznek, hogy az *ingázás* a gazdaságilag aktív népesség területi mobilitásának egyik fő típusa, *ingázó* az, aki lakóhelyén kívül eső településen vállal munkát, így a munkahelyére rendszeresen bejár, majd onnan visszatér lakóhelyére, azaz „ingázik”. Az ingázó általánosan elfogadott fogalmának fő kritériuma tehát a *lakhely közigazgatási* határainak átlépése.<sup>2</sup> Ez az „átlépés” termelési, illetve szolgáltatási cézzal történik. A fogalom szűkebb értelmében tehát nem ingázó az iskolás, aki lakhelyén kívüli iskolát látogat; szintén nem ingázó, ilyen értelemben, a lakóhely közigazgatási határain kívül levő filmszínházakat, színházakat, könyvtárakat látogató személyek csoportja. E fogalom leszűkített formája szintén kizárja a rendszeres, helységen kívüli bevásárlás céljából utazgató embereket. Szükségesnek mutatkozik tehát az ingázó szélesebb fogalmának kidolgozása, amely nem zárja ki az említett kategóriákat sem. A továbbiak során az ingázó fogalmát az említett szűkebb értelemben használjuk.

Az *ingázás okai*. A munkaerő területi mobilitásának fő mozgatóereje a gazdasági szerkezet átalakulása, mindenekelőtt az iparosodás folyamata. Az ipari egységek építkezési, szállítási, szolgáltatási vállalatok munkaerő-szükséglete alkotja az ingázás egyik kiváltó okát. Természetesen nem önmagában. E folyamatot katalizáló tényezők között lényeges szerepet játszik a mezőgazdasági termelés gépesítése, kemizálása következtében felszabaduló munkaerő. E kettős folyamat megbontja a lakóhely és munkahely korábbi történelmi-gazdasági korszakban kialakult viszonylagos harmóniáját. A hagyományos termelési szerkezetekhez igazodó, konzerválódott településrendszer jellege szükségszerűen maga után vonja azt, hogy a munkaerő növekvő része lakóhelyen kívül eső településen

---

<sup>2</sup> Timár János: *Az ingázásról*. Valóság 1980/7. sz. 49.

keressen és találjon munkát. A fenti általános okok váltották ki a régebbi városi települések gyors növekedését, új városok keletkezését s az ingázásnak mint társadalmi tömegjelenségnek a létrejöttét.

Az elmondottak bizonyítására említsük meg az alábbi néhány töredékes adatot.

Az ipar, a szolgáltatások gyors ütemű fejlődése, a mezőgazdasági termelés restrukturálódása következtében a városi lakosság fajsúlya az összlakosságon belül rohamosan nő, mind világviszonylatban, mind pedig hazai szinten. A városi lakosság aránya 1960-ban világviszonylatban 33% volt, 1975-ben 40%-ot tett ki az említett népesség. A kétezredik évben, egyes előrejelzések szerint, a városi lakosság meghaladja az 50%-ot. Sajnos, az ingázók számáról – néhány országtól eltekintve – nincsenek pontos adataink. A rendelkezésünkre álló adatokból arra lehet következtetni, hogy számuk gyors ütemben nőtt.<sup>3</sup>

Romániában 1938-ban az összlakosság 20%-a élt városon, 1980-ban a városi lakosság körülbelül 52%-ot tett ki, míg a városi települések száma 265.<sup>4</sup> (1938-ban 139) volt.<sup>5</sup>

E nagyarányú település-fejlesztés következtében sem vált lehetővé az új ipari struktúrák által igényelt munkaerő városokba való tömörítése.

Az ingázók maguk természetesen nem elvont közgazdasági kategóriákban élik át döntésük indítékait. Személyes, anyagi, szakmai, intellektuális szükségleteiktől készletlenül döntenek az ingázó életmód mellett, vállalva annak összes fizikai, társadalmi, lélektani, ergonómiai következményeit.

Hazánkban az ingázók zöme faluról városra jár dolgozni. Kézenfekvő tehát, hogy a mezőgazdaságunk tulajdonviszonyaiban végbement minőségi változások kihatottak e folyamat kibontakozására. A mezőgazdaság szövetkezetesítése többek között gyökeres fordulatot jelentett a földműves lakosság pályaválasztásában. A föld magántulajdonának a feltételei között a mezőgazdasági tevékenység racionalitása és rentabilitása bizonyos fokig másodlagos tényezőnek bizonyult a hagyomány és megszokottság miatt. A mezőgazdaság szövetkezetesítésével új helyzet állott elő. Előtérbe került a földművelés jövedelmezősége. A pályaválasztás, amely a múltban egy elenyésző kisebbség kiváltsága volt, reális lehetőséggé vált a falusi fiatalság számára. (Ez vonatkozik nemcsak az ifjakra, hanem a fiatal felnőttekre is.) Ennek következtében a földművelés társadalmi vonzóereje nagymértékben meggyengült, s a különböző nem mezőgazdasági foglalkozások tekintélye megnövekedett.

Az alábbiakban adatokat közlünk egy 1976–1977-ben végzett felmérésből. A megkérdezett 583 személyt Radnót község (Maros megye) lakosai közül válogattuk. A szubjektumok többek között arra a kérdésre is válaszoltak, mi készíti az embereket az ingázásra, illetve a falu elhagyására. A válaszok megoszlását összefüggésbe hozva néhány fontosabb demográfiai mutatóval, az alábbi eredményekhez jutottunk (lásd az 1., 2. és 3. táblázatot).

---

<sup>3</sup> Carol Vécsei: Migrația potențială și stabilitatea persoanelor cu status socio-ocupational dublu. *Viitorul social* 1977/4.

<sup>4</sup> Románia területi profilu gazdasági-társadalmi fejlesztésének irányelv-programja az 1981–1985-ös időszakra. *Buk.* 1979. 25.

<sup>5</sup> Anuarul statistic al României 1937–1938. *Buc.* 48–49.

[Erdélyi Magyar Adatbank]  
Egyed Péter (szerk.): Változó valóság

**Az ingázás, illetve elvándorlás indoklása iskolai végzettség szerint**

**1. táblázat**

Az ingázás illetve elvándorlás indoklása

A szubjektumok iskolai végzettsége	Összesen	Az ingázás illetve elvándorlás indoklása										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4 osztály	91	35	28	33	19	31	8	8	21	29	60	27
	100,0	38,8	32,1	36,6	21,0	34,1	8,8	8,8	23,1	31,9	66,0	29,7
7–8 osztály	191	63	71	56	61	74	25	24	62	57	104	46
	100,0	32,8	36,0	29,1	23,5	38,5	13,0	12,5	32,2	29,7	54,1	23,9
Szakiskola	98	20	36	31	30	45	21	20	28	23	51	13
	100,0	20,3	36,4	31,6	30,7	45,9	21,4	20,4	28,6	23,4	52,0	13,2
Technikum	41	9	15	12	8	9	4	3	16	14	28	6
	100,0	22,0	36,6	29,3	19,5	22,0	9,8	7,3	39,0	34,1	68,3	14,6
Főiskola	29	5	4	5	10	3	2	2	20	10	18	2
	100,0	17,2	13,8	17,2	34,5	10,3	6,9	6,9	69,0	34,5	62,1	6,9
Összesen:	583	170	189	185	197	204	76	75	210	168	334	108
	100,0	29,2	32,5	31,6	33,8	35,0	13,4	13,1	35,9	29,8	56,8	18,6

**Az ingázás, illetve elvándorlás indoklása korcsoportok szerint**

**2. táblázat**

A szubjektumok korcsoportja	Összesen	Az ingázás illetve elvándorlás indoklása										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14–19 évesek	173	49	41	78	68	73	20	33	69	34	72	13
	100,0	28,4	11,0	45,3	39,4	43,4	11,6	19,1	40,4	19,7	42,8	7,5
20–30 évesek	122	35	38	41	59	42	27	19	55	43	74	17
	100,0	28,7	31,2	33,6	48,4	34,5	22,1	15,6	45,1	35,3	60,7	13,8
31–40 évesek	144	42	53	34	45	47	14	12	46	48	106	31
	100,0	29,4	37,1	23,8	31,5	32,9	9,8	8,4	32,2	33,3	74,2	23,7
40 éven felüliek	144	44	57	32	25	42	15	11	40	43	82	47
	100,0	30,5	39,6	22,2	17,5	29,1	10,3	7,6	27,8	29,8	56,9	32,6
Összesen:	583	170	189	185	197	204	76	75	210	168	334	108
	100,0	29,2	32,5	31,6	33,8	35,0	13,4	13,1	35,9	29,8	56,8	18,6

**Az ingázás, illetve elvándorlás indoklása nem és családi állapot szerint**

**3. táblázat**

A szubjektumok korcsoportja	Összesen	Az ingázás illetve elvándorlás indoklása										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Nős férfi	194	52	81	51	60	65	37	22	76	64	129	43
	100,0	26,8	41,7	27,2	30,9	33,5	19,0	11,3	39,1	33,0	66,4	22,0
Nőtlen férfi	118	35	37	48	52	46	19	37	37	31	52	17
	100,0	29,8	31,5	40,8	44,3	39,1	16,2	31,4	31,4	26,5	44,3	16,9
Férjezett nő	165	55	53	37	45	47	12	10	50	54	106	46
	100,0	33,3	32,1	22,4	27,3	28,5	7,3	6,1	30,3	32,6	64,5	28,3
Nő (hajadon)	100	26	16	45	38	44	8	6	44	17	44	2
	100,0	26,0	16,0	45,0	38,0	44,0	8,0	6,0	44,0	17,0	44,0	2,0
Nem válaszolt	6	2	2	4	2	2	–	–	3	2	3	–
	100,0	33,3	33,3	66,6	33,3	33,3	–	–	50,0	33,3	50,0	–
Összesen:	583	170	189	185	197	204	76	75	210	168	334	108
	100,0	29,2	32,5	31,6	33,8	35,0	13,4	13,1	35,9	29,8	56,8	18,6

A válaszok megoszlása különbözik a fontosabb demográfiai mutatók szerint. Közös vonásuk viszont az, hogy a részleges vagy teljes migráció kiváltó okai között fő helyet foglalnak el az anyagi természetű motivációk (nagyobb és biztosabb jövedelem, jobb munkafeltételek, előléptetési lehetőségek, nagyobb nyugdíj). A gazdasági-pénzügyi indokolások fajsúlya eléri a 90%-ot. Emellett, különösen a fiatalok körében, érthető módon nagy szerepet játszik a szakmatanulás.

A teljes migráció (elköltözés) indokolásában a legtöbben a város által kínált jobb iskoláztatási lehetőségeket emelték ki (56,8%); ez a tájékozódás teljesen érthető. A városi iskolahálózat összehasonlíthatatlanul gazdagabb lehetőségeket kínál a szakmatanulásra, az ismeretfejlesztésre, a felemelkedésre, mint a falusi. Emellett a falusi iskolák általános színvonala az esetek nagy többségében jóval alacsonyabb a városi iskoláknál. Ez utóbbiak tehát hatékonyabbak a társadalmi mobilitás szempontjából.

A megkérdezettek közül sokan hivatkoztak különböző más, kulturális, társadalmi, civilizációs jellegű értékekre is (városi kultúra, változatosabb szórakozási lehetőségek, kötetlenebb, szabadabb élet, jobb lakáskörülmények). A fiataloknál, a magasabb iskolai végzettségű személyeknél ez utóbbi indokolások az átlagosnál jóval magasabbak. Az említett csoportok szubkultúrájában a felsorolt értékek becse nagyobb.

Elmondhatjuk tehát, hogy az ingázásnak (részleges migráció) s az elvándorlásnak (teljes migráció) elsősorban anyagi-pénzügyi okai vannak. Nem jelentéktelen azonban más természetű értékek vonzereje sem, amelyek között a gyerekek kedvezőbb iskoláztatása kiemelkedő szerepet játszik. A lakáskörülmények szintén szerepelnek a fő indokok között.

A fentiek csupán a legfontosabb indokokat foglalják magukba. A felsoroltak mellett számos egyéni, családi, ergonómiai természetű indíték játszik több-kevesebb szerepet. A folyamat ésszerűsítése és tervezése során azonban kétségtelenül a megnevezett indokolások szem előtt tartása a döntő.

Az *ingázás dimenziói*. A szakirodalom nem dolgozott ki egy matematikai modellt az ingázás dimenzióival kapcsolatosan. Az eddigi empirikus felmérésekből kitűnik néhány olyan szempont, amely az említett modell megkonstruálásához kiindulópontot szolgáltathatna. Így például nyilvánvaló összefüggés áll fenn az ingázókat vonzó település ipari potenciálja, munkaerő-tartalékai s az ingázók száma közt. Temesvár például 39 268, Lugos 3165 ingázót foglalkoztat (az ingázók száma megyei szinten 52 370)<sup>6</sup>; Marosvásárhely 17 876, Régen 5751, Szováta 347 ingázót vonz (az ingázók száma Maros megyében kb. 40 000<sup>7</sup>). Ez a szám bizonyos határok között tükrözi a település munkaerő-deficitjének nagyságrendjét.

Az ipari kapacitás s a munkaerő-tartalékok mennyiségi mutatói mellett az ingázók számát messzemenően befolyásolja az igényelt munkaerő minősége is. Az ipar fejlettségi szintje csak abban az esetben növeli az adott város ingázó-fokalizáló erejét, amennyiben a környék lakói – rendszerint a vonzó-központ iskoláiban – elsajátították az igényelt

<sup>6</sup> Navetismul și implicațiile lui social-economice. *Viitorul social* 1977/4. sz. 733.

<sup>7</sup> Fl. Ciotea, P. Belciug, C. Vécsei, I. Sfâriac: I. m. 108,

szakmákat. Amennyiben ez nem következett be az ipartelepítést megelőzően, a munkaerő-szükségletet beköltöztetéssel, nem pedig ingázással kell megoldani.

Az ingázás méretei attól is függnének, hogy az ipari létesítmények milyen nemű munkaerőt igényelnek. Az ingázókat foglalkoztató vállalatok elsősorban férfi-munkaerőt toboroznak körzetükből. Maros megye ingázóinak 83,3%-a férfi. A „női” munkahelyeket zömükben az adott város biztosítja munkaerővel. Kivételt képeznek azok a városok, amelyek ipari profiljuk miatt túlnyomórészt női munkaerőt foglalkoztatnak, vagy pedig amelyekben a „női” állások száma meghaladja a helység női munkaerőtartalmait. A vonzó-központok ingázó-felvétele tehát minden esetben függ az adott települések mennyiségi és minőségi munkaerő-kínálatától. Természetesen ez a kínálat számos áttétel révén érvényesül, azonban kétségtelenül szerepet játszik az ingázók számának, korcsoportjának, szakmai profiljának, nemének a meghatározásában. Az elmondottakból az is kitűnik, hogy az ipartelepítés során számolni kell, több más tényező mellett, a rendelkezésre álló munkaerő struktúrájával is. A munkaerő helyes „feltérképezése” mérséklő hatást gyakorol az ingázásra s más migrációs folyamatokra.

Az ingázás méreteiről beszélve szem előtt kell tartani a lehetséges gravitációs körzet népsűrűségét, településszerkezetét. Amennyiben az egyes települések közötti távolságok túlságosan nagyok, ez kedvezőtlenül befolyásolja az ingázást. Természetesen az a kritikus távolság, amelyen túl az emberek nem hajlandók tömegesen vonatra, autóbuszra ülni, hogy otthonuktól távol társadalmilag hasznos tevékenységet folytassanak, számos konkrét körülménytől (közlekedési viszonyok, javadalmazási szint, az alternatív lehetőségek hiánya stb.) függ. A fentiekből az is kitűnik, hogy a közlekedési viszonyok (a településeket összekötő úthálózat minősége, a járatok száma, komfortja, utazási sebesség, utazási tarifák) lényeges szerepet játszanak az ingázás létében, méreteinek a meghatározásában.

Végül, de nem utolsósorban, latens vagy evidens munkaerőtartalékok nélkül nem képzelhető el az ingázás mint tömegjelenség. A szocialista országokban e munkaerőtartalék fő forrása, amint arra már rámutattunk, a falu, a mezőgazdaság, valamint az embereknek az a törekvése, hogy megőrizzék rezidenciális státusukat, vállalva az ingázással járó viszontagságokat. A tőkés országokban, legalábbis azokban, amelyekről gyér, hézagos adataink vannak, más társadalmi forrásokból táplálkozik az ingázás. A településszerkezet s a termelési apparátus területi megoszlása számos ellentmondást rejt magában. Ezeknek az ellentmondásoknak megoldása az ingázásnak nevezett modern „népvándorlás”.

*Az ingázás iránya, időtartama.* Az ingázók zöme faluról városba jár be dolgozni. Kutatócsoportunk felmérése szerint ez az arány Maros megyében 83%.<sup>8</sup> A városból falura ingázók aránya jóval kisebb (6%). Ezek zömükben értelmiségiek. A falu–falura irányú mozgás szintén csekély súlyú (2%). A megyén kívül ingázók aránya Maros megyében 7%. Sajnos, más megyékből nincsenek viszonyított adataink. Az ingázók jelentős hányada (Maros megyében például 37,2%-a) szakképzetlen munkás.

---

<sup>8</sup> Uo.

Az ingázás időtartama az egyik, ha nem a legfontosabb mutató. Az alábbi táblázat adatai meggyenk ingázóinak adatait tartalmazzák.

4. táblázat

Az ingázás tartama (százalékban)			
Központ neve	I. övezet 2 óra	II. övezet 2–3 óra	III. övezet 3 órán felül
Marosvásárhely	60,2	27,1	12,7
Régen	63,0	32,5	4,5
Dicsőszentmárton	86,3	12,4	1,3
Ludas	74,8	16,0	9,2
Segesvár	79,8	10,3	9,9
Szováta	73,2	23,2	3,6
Összesen:	68,4	23,1	8,5

Az első övezet alkotja az optimális, a második az átmeneti, a harmadik pedig a kedvezőtlen övezetet. Maros megye ingázóinak több mint kétharmada (68,4%-a) az első, azaz az optimális övezetből jár be dolgozni. A második zónából az ingázók 23,1%-a, a harmadikból pedig 8,5%-a jár be városi munkahelyére. A dolgokat bonyolítja az a tény, hogy az összengázók 12,4%-a olyan helységekből jár be, amelyeknek nincs semmi járata, s így az emberek gyalog vagy kerékpáron közelítik meg az autóbuszmegállókat, illetve a vasútállomásokat.

Lényeges kérdés, hogy mire használják, illetve mire használhatják az ingázók az utazási időt. A megkérdezett ingázók csupán 10%-a állította, hogy olvasgat, több mint egyharmaduk úgy nyilatkozott, hogy kártyázással tölti ezt az időt. Vannak, akik családi és munkahelyi problémákat tárgyalnak meg utazás közben. Mások alkoholfogyasztásra fordítják ezt az időt. Sokan szundikálnak, pótolva a rövid éjszakai alvást.

A kérdés az, hogyan lehetne átalakítani ezt az időgazdálkodást, az utazás komfortjának lényeges javítása ugyancsak problematikus.

*Ingázás és lakhelyi stabilitás.* A lakhelyi (rezidenciális) stabilitás egyik lényeges előfeltétele az ingázásnak. Ehhez a stabilitáshoz kétségtelenül hozzájárulnak azok az adminisztratív jellegű, korlátozó célzatú intézkedések is, amelyeknek szerepe: fékezni a falusi lakosság városba való áramlását. Amint ismeretes, ezeknek az intézkedéseknek az a funkciójuk, hogy a migrációs folyamatok szabályozása révén megóvják a városokat a túlszűfoltástól – amely a mai feltételek között reális veszély –, s az ezzel járó számos diszfunkcionalitástól (a lakáshiány fokozódása, az amúgy is alacsony szintű szolgáltatás fokozottabb leromlása stb.).

A Marosvásárhelyi Társadalomtudományi Központ a közelmúltban (1977–1978) az ingázás néhány társadalmi, politikai, szociális, kulturális vonatkozását tanulmányozta. E komplex kutatási terv keretében e sorok írója többek között az ingázók lakhelyi stabilitásával foglalkozott. Az említett kutatási program 6 községet ölelt fel. Ezek közül Szentpál és Gernyeszeg a Maros, Széplak és Mikefalva a Kis-Küküllő völgyében, Bánd a Mezőség peremén, Apold pedig Segesvár közelében fekszik. Az említett községközpontokhoz 40 falusi település tartozik.<sup>9</sup> Többségük jó ingázási feltételekkel rendelkezik. Megjegyezni kívánjuk azt is, hogy a tanulmányozott ingázók nagy többsége kettős státusú személy.

5. táblázat

Az ingázók lakhelyi opciói			
A község neve	A szubjektumok opciói		
	Városba szeretne költözni	Falun akar lakni	Határozatlan
Apold	19,0	48,2	32,8
Bánd	30,7	54,6	14,7
Gernyeszeg	32,3	59,0	8,7
Mikefalva	6,0	94,0	–
Szentpál	22,7	42,3	35,0
Széplak	9,2	83,2	7,6
Összesen:	22,6	59,0	18,4

Az 5-ös és 6-os számú táblázatok adataira világosan tükrözi az ingázók lakhelyi opcióit. Többségük (59%) falun akar lakni továbbra is. Valamivel több mint egyötödük (22,6%) városba szeretne költözni, rendszerint a legközelebbi városi településre. Közel egyötödük (18,4%) nem tudja eldönteni, hogy városon vagy falun szeretne élni.

Miként a fenti adatokból kitűnik, a teljes migrációt óhajtók száma nem túlságosan nagy. Különösen a Kis-Küküllő völgyi mikefalviak és a széplakiak ragaszkodnak ősi településükhöz. A kötődés erőteljes azonban a többi településnél is. Mivel magyarázható ez a ragaszkodás a szülőfaluhoz? Természetesen nem vállalkozhatunk e kérdés minden ol-

<sup>9</sup> Az információk összegyűjtése standardizált szociológiai interjú révén történt. A felmérés 640 ingázót ölelt fel. E hatalmas munkát a felsorolt 6 község tantesületi tagjai végezték példás lelkiismeretességgel. Mivel létszámuk megközelíti a százat, felsorolásuk helyszüke miatt nem lehetséges. Ezúton mondunk köszönetet fáradozásaiért.



**Az ingázók lakhelyi opciói**

Iskolai végzettség	A szubjektumok opciói		
	Városba szeretne költözni	Falun akar lakni	Határozatlan
4 elemi	13,4	72,0	14,6
7–8 osztály	20,2	62,8	17,0
Szakiskola	36,7	39,1	24,2
Középiskola	33,8	40,2	26,0
Összesen:	22,6	59,0	18,4

dalú megválaszolására. Azonban néhány megállapítás megfogalmazását megengedik azok az információk, amelyeket a felmérés során összegyűjtöttünk. Így a stabilizáló tényezők között rangos helyet foglalnak el azok az előnyök, amelyek e kettős státusból fakadnak. Ezek közül a legfontosabbak: a nem mezőgazdasági tevékenységből eredő, viszonylag magas pénzjövedelem; a háztáji gazdaságban, sok esetben a mezőgazdasági szövetkezetben végzett munka utáni jövedelemtöbblet. Ehhez hozzá kell számítani a családtagok által elért teljesítményeket. Ha a javadalmazás esetenként szerény is, mégis pótlólagos jövedelemforrást képvisel.

Egy 1977-es adatfelvétel szerint megyénkben az ingázók 49%-a vett részt a mezőgazdasági termelőszövetkezet munkájában. Többségük 20 átlag munkaegységénél kisebb teljesítményt ért el. Az ingázók közel háromnegyede (73%-a) rendszeresen dolgozott a háztájiban. A fiatalok részvétele az idősebb nemzedék teljesítménye alatt maradt. Így például a 19–30 év közötti ingázók 31,5%-a, a 30 éven felülieknek pedig 60%-a vett részt a mezei munkálatokban a szövetkezeti földeken. A fiataloknak csupán 40%-a veszi ki részét a háztáji gazdaságban adódó munkákban. Az „idősebbeknél” (30 éven felüliek) ez az érték 85%. Szorgalmazni kell az ingázók részvételét a különböző mezőgazdasági munkálatokban, hiszen elsőrangú társadalmi érdekről van szó. A munkaerőhiánnyal, különösen férfimunkaerő-hiánnyal küszködő mezőgazdaság nem nélkülözheti az ingázók s családtagjaik „besegítését”.

Az ingázók jelentős része jómódban él. Sokan közülük új házat építettek s építenek. Lakásuk berendezése, amint kutatásaink alátámasztják, városiasodik. Szaporodnak a festett falú, perzsaszőnyeges, politúrozott bútorokkal berendezett lakások. A mosógép, porszívó, hűtőszekrény is mind gyakoribb kelléke az ingázók otthonainak. Nem is beszélve a rádióról, televízióról, magnóról, lemezjátszóról. Elég gyakori a személygépkocsi is.

A szülőfaluhoz mint lakhelyhez való ragaszkodásnak számos pszicho-szociális oka is van. Az ingázók rezidenciális státusukat megtartva,

szüleik, testvéreik, rokonaik, barátaik, ismerőseik körében élnek, akikkel megoszthatják örömeiket, bánatukat, sikereiket és kudarcaikat. Ismerve területi közösségük írott és íratlan normáit, szokásait, értékrendjét, biztosan tudnak tájékozódni szűkebb világukban. Ez nagymértékben kihat társadalmi közérzetükre, pozitív szerepet játszik pszichikai egyensúlyuk megőrzésében.

Az erdélyi falvakat övező festői vidék vonzerejét sem szabad lebecsülni akkor, amikor a lakhelyi stabilitás problémáját ágazzuk-bogozzuk. Ha a mai falusi emberben ez a ragaszkodás nem is kap az esetek nagy többségében túlfűtött romantikus színezetet, mégis a kötődések sokrétű hálózatában egy szál, egy csomó, mely maradásra készíti.

Az ingázók többsége tradicionális beállítottságú. Ez kifejeződik az elég nagyfokú lakhelyi inerciában, de hangot kap a városi agglomerációtól való viszolygás formájában is. Mindkettő a lakhelyi stabilitás irányába hat. E kérdést tárgyalva szem előtt kell tartani, hogy az ingázás mint tömegjelenség több mint kétévtizedes múltra tekint vissza.<sup>10</sup> Azok fölött, akik pionírokként, vállalkozó kedvtől, a jobb élet reményétől fűtve útnak indultak a városba szerencsét próbálni, jócskán eljárt az idő. Ha fiatalokkorban nem akartak, avagy nem volt lehetőségük városba költözni, érett korban nemigen vállalkoznak erre. Amint a 7-es számú táblázat adattárából kitűnik, a teljes migráció (költözés) szándéka erőteljes csökkenő tendenciát mutat az életkor előrehaladásával. Így például amíg a 20–30 évesek 46%-a, addig az 51–60 éves ingázók csupán 14%-a szeretne városba költözni.

**7. táblázat**  
**Az ingázók lakhelyi opciói**

Korcsoport	Városba szeretne költözni
20–30 év	46%
31–40 év	30%
41–50 év	19%
51–60 év	14%

Az idősebb ingázók részben tudatosan, részben ösztönösen felméri a városi életbe való beilleszkedés nehézségeit. Az üzemet, a vállalatot, a munkahely követelmény-rendszerébe nagy vonalakban beilleszkedtek. A városi életbe való beilleszkedés azonban ennél jóval többet jelent. Előrehaladottabb korban, hacsak nincsenek különleges, rendszerint családi okok, az emberek nem vállalkoznak erre a sorsdöntő lépésre.

<sup>10</sup> A hazai ingázás kezdeteiről nincsenek pontos adataink. Amint a töredékes adatokból levezethető, néhány nagyváros és ipari központ vonzásterében létezett egy minimális számú ingázó. A felszabadulásig a településszerkezet viszonylag összhangban volt a termelőerők alacsony fejlettségi szintjével. A városok rendelkeztek munkaerő-tartalékokkal. Még nem vált szükségessé a falu óriási latens munkaerő-tartalékának mozgósítása. Az alacsony munkabérek és a magas vasúti tarifák szintén gátolták a folyamat kibontakozását. Az autóbusszvonalak minimális száma szintén ebben az irányban hatott. Ilyen körülmények között a csekély létszámú „kétlaki” bejáró munkás kerékpárral vagy gyalog tette meg az utat a munkahelyéig. Másról, például a cukorgyárakban a kampány idejére alkalmazott szezonmunkásokat munkásszotthonokban helyezték el.

Amint a 4-es számú táblázatban foglalt adatokból kitűnik, a lakhelyi stabilitás mértéke függ az emberek iskolai végzettségétől is. Az alacsonyabb iskolai végzettség a falu iránti erőteljesebb ragaszkodással párosul, és fordítva. Így a négy elemi végzettségűek 13,4%-a, a szakiskolát végzettségűek 36,7%-a szeretne városra költözni. E változó szerepének értékelése során szem előtt kell tartani bizonyos átfedéseket is. Ugyanis az alacsonyabb iskolai végzettség gyakoribb az idősebb ingázók körében. A fenti állítás ellenére is le kell szögeznünk, hogy az iskola tipikusan urbánus szellemiségű intézmény. A népesség területi mobilitásában játszott szerepe számottevő.

Az ingázók lakhelyi stabilitásának okait felsorakoztatva még számos más társadalmi, családi „köttöanyagot” lehetne megnevezni. Így például a fiatal házaspárok lakásigényét. Ezt az igényt jelenleg a falu hatékonyabban tudja kielégíteni a városnál, mivel több és változatosabb eszközzel rendelkezik. Ez a helyzet a fiatalok jelentős részét is arra készíti, hogy falun maradjon s ingázóként keresse kenyerét. Emiatt fennáll e marginális társadalmi státusz újratermelődésének a konkrét lehetősége.

A standardizált szociológiai interjúk készítése során a kérdező biztosok az ingázóknak azt a kérdést is feltették: óhajtsák-e, hogy gyerekeik is ingázók legyenek. A válaszokat a 8-as és 9-es számú táblázatok tartalmazzák.

8. táblázat

Az ingázók opciói utódaik lakhelyi státusával kapcsolatban				
Az ingázók iskolai végzettsége	Az ingázók kívánságai			Határozatlan
	Az utódok falun lakjanak és dolgozzanak	Az utódok városban lakjanak	Falun lakjanak, de városban dolgozzanak	
4 elemi	18,0	54,6	16,1	11,3
7–10 osztály	11,4	70,0	7,8	10,8
Szakiskola	6,8	67,0	9,1	17,1
Összesen:	11,6	63,4	10,0	15,0

9. táblázat

Az ingázók opciói utódaik lakhelyi státusával kapcsolatban				
Az ingázók lakhelye	Az ingázók kívánságai			Határozatlan
	Az utódok falun dolgozzanak és lakjanak	Az utódok városban lakjanak	Falun lakjanak, de városban dolgozzanak	
Apold	14,6	42,2	9,0	29,2
Bánd	7,7	75,4	7,7	9,2
Gernyeszeg	11,0	55,0	12,0	22,0
Mikefalva	20,4	53,0	20,4	6,2
Szentpál	7,1	64,0	14,2	14,7
Széplak	17,2	62,1	3,8	9,9
Összesen:	11,6	63,4	10,0	15,0

Az adatok tudományos értelmezése nehéz. A válaszok szubjektív töltete nagy, ennek ellenére érdemes figyelni rájuk, mivel elárulnak valami lényegeset az ingázók gondolkodás módjáról. A megkérdezett szülőknek mindössze 10%-a óhajtja gyerekei számára az ingázó életmódot. Közel kétharmaduk (63,4%) városi lakhelyet, városi munkahelyet óhajt utódai számára. Valamivel több mint egytizedük (11,6%) azt szeretné, ha utódai falusi környezetben laktának és dolgoznának. A megkérdezettek 15%-ának nem volt határozott véleménye e kérdésben. Tehát az ingázók háromnegyede (75%) a lakóhely és munkahely egységének helyreállítása mellett foglalt állást. E tanulmány bevezetőjében kifejtett gondolatok fényénél ezek az elképzelések bizonyos fokig illuzórikusnak tűnnek. Igaz, a városi települések számának gyors növekedése következtében egyes ingázó-kibocsátó helységek ingázó-befogadó településekké válnak. Az általunk vizsgált mintánál ez csak Bándra vonatkozik, amely rövidesen városi státust kap. Azt is meg kell jegyeznünk, hogy falun is növekvőben van a nem mezőgazdasági jellegű munkahelyek száma. Ez a fejlődési vonal valamelyest csökkenteni fogja az ingázók számát. De nem nagymértékben. Termékenyebbnek bizonyul tehát az az értelmezés, miszerint az opciók fenti megoszlása inkább az ingázással járó fizikai és pszichikai túlterheltség elutasítását tükrözi. A szülők arra vágnak, hogy utódaik kényelmesebb, civilizáltabb körülmények között éljenek, dolgozzanak, mint ők. Ez a törekvés annál hangsúlyosabb, minél városiasabb az a helység, amelyben élnek (lásd a 7-es számú táblázat adatait). Nem véletlen tehát, hogy Bándon van a legtöbb olyan ingázó szülő, aki városi településen és munkahelyen szeretné látni gyerekeit. A szubjektumok ilyenformán az ingázást s a velejáró életvitelt, tévesen, átmeneti jelenségnek tekintik. (A helység s városi státus elnyerése közötti korrelációs együttható 0,875, tehát nagyon erős.)

Az említett életstratégia szorosan összefügg az iskolai végzettséggel is. Újból beigazolódnak az iskola s a városi életmódhoz kapcsolódó értékek teljes koherenciája. Ezt alátámasztja az is, hogy a kettő közötti korrelációs együttható értéke 0,999.

A szülők kívánságai végső fokon nem nélkülözik az objektív alapot (természetesen távlati szempontból). A városiasodási folyamat előretörése elkerülhetetlen, objektív szükségszerűség, az új városi központok létesítése, a falusi települések korszerűsítése is ebbe az irányba hat. Az iparilag fejlett országokban, amelyekben a városi lakosság részaránya rendkívül magas (meghaladja a 80%-ot), a fokozódó fizikai, kémiai szennyeződés, zajártalmak s dezorganizációs jelenségek miatt mind többen hagyják el a nagyvárosokat, legalábbis azok központi negyedeit. A nagyvárosok központjaiból kiáramló népesség kertvárosokba vagy vidéki településekre költözik, a településszervezésben általánosnak nevezhető törekvés a településrendszer decentralizálása. Ennek a településtervezési stratégiának a kialakulásában kétségkívül szociológiai megfontolások is szerepet játszottak, hiszen a városszociológiában hosszú évtizedeken át uralkodott az a felfogás, miszerint az urbanizáció maga után vonja a társadalmi felbomlást, s ezek a felbomlási jelenségek különösen élesen jelentkeznek a legnagyobb városokban. Egyes értékelések szerint ez a decentralizációs folyamat valóban meg is indult, és sokan ezt azzal igazolják, hogy több országban – amint arra fentebb rámutattunk – az

utóbbi években a legnagyobb városok népessége már csökkenni kezdett. Ez utóbbi azonban nem jelenti a városi lakosság súlyának csökkenését. Válságtünetek ezek, amelyeket a megalopoliszok kialakulása s léte felelősített.<sup>11</sup>

Hazai szinten a városi települések fejlesztése mentes a megalománias tendenciáktól. Az RKP a termelőerők harmonikus területi elosztásának elvéből kiindulva fejleszti az ország településhálózatát. A városi települések diszperziója a falvak tömegében jobb feltételeket teremt a felszabadult munkaerő összpontosítására, az ingázási távolságok csökkentésére. A fizikai, kémiai szennyeződés, zajártalmak, dezorganizációs tünetek még kezdeti stádiumban vannak, lehetőség van fokozatos leküzdésükre. A városok vonzóereje tehát nagy, az urbánus értékek felfutó tendenciát mutatnak.

Az *ingázó-marginális típus*. Az egyes személyeknek az egyik társadalmi osztályból a másikba, egy adott életmódból új életmódba való átlépése nem egyenes vonalú mozgás. Gyakorta ez az ugrás fokozatosan, lépcsőzetesen valósul meg, számos átmeneti formát hozva létre. A fejlődés e típusának eleven megtestesítője az ingázó. A lakosság e népes csoportját nem sorolhatjuk sem a falusiak, sem a városiak, sem a parasztok, sem pedig a munkások közé. Mert hiszen e csoport tagjai nagy vonalakban beilleszkednek az ipari, építészeti vagy harmadlagos szektor vállalatainak életébe, de hat rájuk régi osztályhelyzetük, területi közösségük. Ez a kettős determináció sajátos személyi és csoportprofil, viselkedési normákat, életfelfogást, értékrendszert, életmódot eredményez. E csoport tagjai rendszerint két viselkedéstípus között ingadoznak, csatlakoznak az egyikhez anélkül, hogy teljesen elszakadtak volna a másiktól. Alárendeltjei maradnak mind a mezőgazdasági termelés sajátos elvárásainak, mind pedig az ipari tevékenység specifikus követelményrendszerének.

Az ingázók zöme távol marad a közügyektől, kulturális fogyasztásuk minimális. E népes társadalmi csoport tagjait városi munkahelyeiken főként munkaerőnek tekintik, a vonaton, autóbuszon utast látnak bennük, lakhelyükön fáradalmait pihenő személynek tartják. Egyes felfogások szerint, ha az ingázó helyzetét, életformáját a maga összetettségében vizsgálánk, sokkal közelebb kerülnénk az ingázó emberekhez és kérdéseikhez.

Az előző bekezdésben kifejtettük, hogy az ingázók szabad idejük tetemes részét (egyebek becslései szerint kb. 40%-át) utazással, várakozással töltik. A fennmaradó szabad időt felszippantja a család s a mezei munka (háztáji, szövetkezeti). Művelődésre kevés idő jut. A könyvet olvasók arányszáma különböző felmérések tanúsága szerint nem haladja meg az 5%-ot. Egyes tévéprogramok megtekintése, rendszertelen, véletlenszerű rádiózás, újságolvasás, hébe-hóba egy-egy film megtekintése jellemzi az átlagingázót.

A fentiek nem magyarázhatók csupán időhiánnyal. Ennek az embercsoportnak a szükségletstruktúrája az, amelyből szervesen következik a kulturális-politikai értékek fogyasztásának alacsony szintje. Körülbelül 90%-uk 7–8 osztályt, illetve szakiskolát végzett, közepes vagy gyenge eredménnyel. Tevékenységük fókuszában jövedelmük növelése áll. Sokat

---

<sup>11</sup> Városshociológia. Budapest 1973. 28.

dolgoznak. Értékrendszerük életmódjukból fakad, s konszolidáló hatással van életvitelükre. Az áttörés tehát a szükségletstruktúra módosítása révén volna végbevihető.

Az ingázók többsége elégedett helyzetével. Olyan emberek ők, akiket az élet nem kényeztetett el. Kemény, paraszti létből emelkedett ki legtöbbszörük. Létezik egy kisebbség, amely elégedetlen helyzetével s alternatív életformát keres. Felületes megítélés alapján elmondható, hogy az ingázók „info” szférája, vagyis az információk receptálása és feldolgozása túlságosan szegényes. Abszolút értelemben szegényes, egyoldalú információ-felvételről s feldolgozásról beszélhetünk; relatív értelemben – vagyis ahhoz a még szegényesebb „info” szférához viszonyítva, amely embereink nagy többségét új életformájuk előtt jellemezte – nem állíthatjuk ezt. Ellenkezőleg. Az új életmód előrelépést jelentett az említett területen is. Az ingázót egy információs impulzusokban gazdagabb, bonyolultabb, összetettebb világ veszi körül munkahelyén, utazás közben. Számos új interperszonális kapcsolat létesítésére nyílik lehetősége. Új életformája következtében lakóhelye is új dimenziókat kap, s nem szabad szem elől téveszteni ezeket a tényeket akkor, amikor az ingázók szellemi-intellektuális életvitelét mérlegeljük. Gyökeres változás e téren csak a gyorsabb s civilizáltabb közlekedéstől várható. A térbeli távolságot az ingázók időegységben mérik. Az ingázásra fordított időegységet kell tehát lényegesen csökkenteni.

*Az ingázás távlatai.* Az ingázás konkrét történelmi jelenség. Létrejött, kibontakozása, távlatai az egyes országok sajátos gazdasági, társadalmi viszonyrendszerei s ezen belül településrendezési politikája által meghatározottak.

Románia területi profilú gazdasági-társadalmi fejlesztésének irányelv-programja az 1981–1985-ös időszakra a városi településhálózat fejlesztése terén az alábbiakat irányozza elő:

10. táblázat

**A városi települések fejlődési dinamikája**

Időszak	1965	1975	1980	1985
A városok száma	184	236	265	505
A városi lakosság – millió főben	6,4	9,2	11,7	12,9
A városi lakosság részaránya az összlakosságban	33,7	43,2	52,2	54,5

A következő ötéves terv végéig minden megyében legkevesebb 9 város lesz (jelen pillanatban 34 megyében van ennél kevesebb), ami kifejezi a városok kiegyensúlyozott elhelyezését az ország egész területén. Minden egyes városra átlagban 5–6 környékbeli, 15–20 km távolságra fekvő község jut.

A megyék urbanizációs szintje a következő képet fogja mutatni 1985-ben:

A megyék urbanizációs szintje

A városi lakosság részaránya a megye összlakosságában	A megyék száma	
	1980	1985
25% alatt	1	–
25–50% között	25	22
50–75% között	12	15
75% fölött	2	3

*Forrás:* Románia területi profilú gazdasági-társadalmi fejlesztésének irányelv-programja az 1980–1985-ös időszakra. 25. l.

Az előrejelzések szerint a mezőgazdasági munkaerő további felszabadulása várható hazánkban. Az 1976–1980 közötti időszakban szüntelenül módosult a lakosság foglalkozási struktúrája: 1980-ban az ipar és az építőipar az aktív lakosság 47–48%-át, a mezőgazdaság 27–28%-át tömörítette. A távlati fejlesztési programok mutatói szerint a mezőgazdasági munkaerő részaránya folyamatosan csökken, s 1990-ben a dolgozó lakosság összlétszámának 12–15%-a lesz.

A fenti adatokból világosan kitűnik, hogy a nem mezőgazdasági szektorokban foglalkoztatott munkaerő növekedési üteme tetemesen meghaladja a városi lakosság növekedési ütemét. Noha a nem mezőgazdasági állások száma falvakon is növekvő tendenciát mutat, mégis a régebbi s újabb keletű városok munkelő-hiánya a jövőben is magas szinten marad. A fentiekhez még egy megjegyzés kívánkozik: az ingázók nem csupán a falusi rezidenciális státusát megőrző, iparban, szolgáltatásban dolgozó népesség soraiból verbuválódnak, amint ez az iparilag fejlettségek tapasztalataiból kiviláglik.

Az ingázás távlataival kapcsolatosan ellentmondó vélemények ütköznek meg. Vannak felfogások, amelyek szerint az ingázás átmeneti jelenség. E felfogás szerint egy idő után létre kell jönnie a lakóhely és munkahely új összhangjának, amely az ingázás mai tömeges jelenségét kivételes egyedi esetekre csökkenti. Az új városi települések létesítése, a tömeges városi lakásépítés képezné e megoldás alapját.

Amint már arra rámutattunk, a fenti intézkedések csupán optimalizálják s esetleg mérséklék e folyamatot, de nem szüntetik meg. A településszerkezet viszonylagos merevsége (felújításuk, újraszervezésük óriási költségei s egyéb, nem pénzügyi szempontok miatt is) az ipar, az építkezés, a szolgáltatás rendkívül mozgékony jellege egyelőre kizárja a munkahely és lakóhely hajdani harmóniáját. Ha ehhez hozzátesszük a meglévő, szétszórt falusi települési hálózat nagy részének konzerválását, adva van az a keret, amely az ingázást, a teljes területi mobilitás (költözködés) mellett újratermeli. A növekvő személygépkocsi-állomány lehetővé teszi a „motorizációs” ingázást, amely gyors kapcsolatot létesít a lakóhely és a munkahely között. A közlekedési viszonyok gyökeres javítása szintén abban az irányban hat, hogy csökkentse az ingázók s a nem ingázók közötti lényeges különbséget.

A nagyvárosok munkaerő-ellátásának és közlekedési viszonyainak egymással összefüggő vizsgálatai arra mutatnak rá, hogy e nagy kiterje-

désű településeken a munkahely megközelítése az emberek jelentős részének hasonló mértékben veszi igénybe az idejét, mint az ingázás. A nagyvárosokban a lakóhely és a munkahely távolsága sokszor nem kisebb, azonos távolság esetén pedig a közlekedési idő – a túlszűfolttság s egyéb zavaró tényezők miatt – sokszor nagyobb, mint az ingázók egy részénél.

A rendelkezésünkre álló adatokból kitűnik, hogy a gazdaságilag fejlettebb, jobb lakásellátással és nyitott lakáspiaccal rendelkező országokban nem az ingázás intenzitásában, hanem annak irányában mutatkozik eltérés a mi helyzetünkkel összehasonlítva. A városközpontokba tömörült lakosság egy része kiköltözik a mind rosszabb feltételeket biztosító, romosodó centrumokból a városok agglomerációs övezetébe. Másrészt az ipari övezetekben dolgozók egy része eleve a városok határait övező kisvárosokban vagy községekben települ le, s onnan jár be munkahelyére. Ennek a folyamatnak szembetűnő jeleit mutatják az utóbbi két évtized urbanisztikai törekvései: a városi-ipari központokat körülvevő „alvó városok” és „bolygó városok” mint új típusú települések kiépítése.<sup>12</sup>

Az előzőkből következik, hogy az ingázás éppen olyan tartós és szükségyszerű formája a földrajzi mobilitásnak, mint a migráció. Ilyen körülmények között a legégetőbb társadalmi tennivalók: a közlekedés szüntelen javítása, a társadalmi-gazdasági fejlődés érrendszerébe ésszerűen bekapcsolható települések kiegyensúlyozott fejlesztése, a munkahelyek gazdaságilag racionális telepítése. A felsorolt intézkedések csökkentenék az ingázás egyéni és társadalmi ellentmondásait.

---

<sup>12</sup> Timár János: I.m. 53–54.