

Ingázás — urbanisztikai anomália

A település a társadalmi élet, az emberi tevékenység megépített kerete, urbanisztikai tere, amely a különböző funkciójú urbanisztikai térelemek összességéből áll. Ezek közül a legfontosabbak a lakó- és a munkahelyeket magukba foglaló lakó-, illetve munkaövezetek.

A zavartalan emberi tevékenység szempontjából rendkívül fontos, hogy az urbanisztikai térben egyensúlyi helyzet, urbanisztikai téregység legyen. Ez akkor jön létre, ha a lakás és a munka funkcionális térelemei között a renden, a megszervezettségen, az egységen alapuló területi viszony alakul ki. Urbanisztikai téregység tehát csak akkor létezik, ha a funkcionális térelemek kapcsolata organikus, ha urbanisztikai rendszert alkotnak, mint amilyen maga a város is volt, a fogalomnak klasszikus, eddig általánosan elfogadott értelmezésében.

Az urbanisztikai téregység az emberből a területi egyensúly, az otthonosság érzetét váltja ki.

Az urbanisztikai funkcionális térelemek kapcsolatát a közlekedés hozza létre és tartja fenn. A települések, a város térelemei azonban területi rendszert, urbanisztikai egységet csak akkor alkotnak, és végeredményben területi egyensúlyi helyzet csak akkor valósul meg, ha a térelemeket összekötő kapocs valóban organikus, vagyis ha a közlekedés mind műszaki-gazdasági, mind társadalmi-egyéni szempontból hiánytalanul és optimálisan kielégíti a vele szemben támasztott sokrétű igényt. A közlekedés vonalas irányú; a közlekedési vonalak behálózzák az urbanisztikai rendszert alkotó területet, és abban a véredények szerepét töltik be: elégtelenségük „vérkeringési“ zavarokat idéz elő. Abban az esetben, tehát, ha a munka és a lakás funkcionális térelemei között a szerves kapocs, a közlekedés elégtelenné válik, akkor a települési terület urbanisztikai térbeli egysége megbomlik, s ezt urbanisztikai térbeli dualizmus váltja fel. Ennek következtében megszűnik a területi egyensúlyi helyzet, az urbanisztikai rendszert az urbanisztikai rendszertelenség váltja fel, és ezzel mind a társadalmi, mind az egyéni tevékenységre zavaróan ható jelenségek lépnek fel.

Ez általános tünet napjaink túlméretezett és állandóan növekvő városaiban. Így a közlekedés az urbanisztikai területszervezés döntő jelentőségű tényezője.

Munkaerőközlekedés

A közlekedés mennyiségileg és minőségileg egyaránt legfontosabb ága a „munkaerőközlekedés“, vagyis a dolgozóknak a munkahely és a lakóhely közötti, nap mint nap lebonyolódó helyváltoztatása. A munkaerőközlekedés tömegjellegű, csúcspontokban alakjában nyilvánul meg, a műszaki és gazdasági szempontokon kívül sokoldalú emberi kérdéseket ölel fel, és ezért az urbanisztika elsőrendű és komplex problémája.

Mindaddig, amíg a lakóhely és a munkahely a céhszervezetre jellemzően egy fedél alatt volt, de később is, kézművesek, kiskereskedők, szabadfoglalkozásúak

esetében vagy a kisvárosban — ahol a jelentéktelen távolságok miatt a munkahelyet rövid sétával el lehet érni — gyakorlatilag nincs munkaerőközlekedés, vagy elhanyagolhatóan csekély. A munkaerőközlekedés csak a termelőerőknek nagyarányú agglomerációja és a tevékenységi funkcióknak nagymérvű differenciálódása következtében lép fel és válik urbanisztikai problémává.

A munkaerőközlekedés lebonyolításának módja többféle, mert vagy gyalog, vagy egy közlekedési eszköz igénybevételével történik. Ez utóbbi lehet egyéni (kerékpár, személygépkocsi), vagy kollektív (villamos, autóbusz, trolibusz, metró, vasút).

A munkaerőközlekedést — mint minden mozgást — fizikai tényezők határozzák meg, amelyek között a következő a viszony: $t = \frac{s}{v}$ ebből $t = a$ a közlekedés lebonyolításához szükséges és percekben kifejezett idő, vagyis a közlekedés tartama; $s = a$ a tér, amiben a közlekedés történik, vagyis a kilométerben kifejezett út, a távolság, és $v = a$ a közlekedés kilométeróránban kifejezett sebessége.

A munkaerőközlekedést a lakóház kapujától a munkahely kapujáig számítjuk és viszont. Ez összetételénél fogva kétféle lehet:

— *egyszerű*, amikor az alkotó tényezők homogének, mint például az egyéni közlekedés esetében: gyalog megyünk, kerékpározunk vagy autózunk;

— *összetett*, amikor minden egyes tényező több különböző fajtájú részlettegyéből tevődik össze (heterogén elemek), így a társas közlekedési eszközök igénybevétele esetében, amikor például a lakásunktól gyalog elmegyünk a villamosmegállóig, ott várunk, azután villamoson utazunk egy bizonyos megállóig, onnan gyalog elmegyünk a trolibusz megállóig, ott megint várunk, azután trolibuszon utazunk egy bizonyos megállóig, és végül onnan gyalog elmegyünk munkahelyünk kapujáig.

Az összetett munkaerőközlekedés esetében — és ez adja az esetek túlnyomó többségét — képletünk a következőképpen alakul: $t = t_1 + t_2 + t_n = \sum t$. Mindezt pedig azért tartottuk szükségesnek kifejezni, mert a szakirodalomban — amint látni fogjuk — gyakran találkozunk azzal a téves felfogással, hogy a munkaerőközlekedés fizikai tényezőinek kiszámításakor kizárólag a homogén elemeket kell tekintetbe venni: például csak a gyaloglást, tömegszállítási eszköz igénybevétele esetén pedig csakis ennek fizikai meghatározóit.

A munkaerőközlekedés fizikai elemei közül nem a távolság játsza a legfontosabb szerepet, hanem az idő, amely a távolság megtételéhez szükséges. (Köztudomású, hogy különböző sebességgel közlekedő szállítási eszközök azonos utat különböző idő alatt tesznek meg.) Emellett szól az is, hogy nem azt szoktuk mondani: „2–3 kilométerre lakunk munkahelyunktől“, hanem azt, hogy „félórányira“. A munkaerőközlekedés fizikai tényezői közül az időtartam a legfontosabb. Minél hosszabb a munkaerőközlekedés időtartama, annál rövidebb a regenerálódásra fennmaradó idő és viszont. Az időtartam csökkenésével pedig a dolgozó időt takarít meg, amit pihenésre, művelődésre, szórakozásra használhat fel, amit a családja körében tölthet el. Ezenkívül, a rövid közlekedési időtartam, valamint megfelelő körülményei folytán a dolgozó kipihenten jelenik meg munkahelyén, növekszik munkájának termelékenysége, figyelmesebb, koncentráltabb, és így csökken a munkabalesetek száma.

A gyakorlat bebizonyította, hogy a munkahelyek jelentős távolsága — a munkaerőközlekedés időtartamának hosszúsága következtében — terhet jelent a dolgozónak, de egyben kedvezőtlenül hat a munka termelékenységére is.

Világszerte széles körű vizsgálatok folynak a munkaerőközlekedés optimális időtartamának megállapítására.

Hazánkban L. Adler professzor behatóan foglalkozott ezzel a problémával, és kifejtette, hogy az eddig általánosan megengedhetőnek elfogadott 45 perces egyirányú munkaerőközlekedés túl nagy megterhelést jelent a dolgozónak, és ezért 30 percre kell csökkenteni. Ez még mindig azt jelenti, hogy a dolgozó naponta egy teljes órát áldoz a szabad idejéből. Adler javaslata szerint a tömegközlekedési hálózat megszervezésekor azt az elvet kell figyelembe venni, hogy a lakóhely és a munkahely közötti úttal a dolgozó legfeljebb 30–45 percet veszítsen (Prof. L. Adler: *Unele probleme privind sistematizarea zonelor industriale*. București, 1965). Johannes Schattel szerint a Szovjetunióban maximális szabványként 40 percet állapítottak meg, a jövőben azonban ezt szeretnék 30–35 percre csökkenteni (J. Schattel: *Fragen der sozialen Umgestaltung der Industrien und Städten*. Berlin, 1964). W. I. Lukianov úgy véli, hogy az optimális időtartam 12–15 perc, a megengedhető 20–30 perc, illetve egy 2–3 km-es gyaloglás (W. I. Lukianov: *Städtebaumaterialien der 6. Session der Akademie für Bauwesen und Architektur der UdSSR zu Fragen des Städtebaus*. Moskau, 1961). Szendrői Jenő szerint a tömegszállítási eszközök igénybevételével megtett út időtartama ne haladja meg a 30 percet (*Magyar Építészeti*, 1964. 5). M. Einsele szerint még jobb volna, ha nem haladná meg a 20 percet, ami általában egy 15 km-es távolságnak felelne meg (*Bauwelt*, 1963. 51–52).

Az elmondottak alapján a munkaerőközlekedés időtartama szempontjából a munkahelyeket a következő három csoportba oszthatjuk:

— *jelentéktelen távolságú munkahelyek*, amelyek a lakóhely közvetlen közelében lévén, a munkaerőközlekedés időtartama elenyészően kicsi, tehát elhanyagolható ($t \approx 0$);

— *rövid távolságú munkahelyek*, amelyek esetében a munkaerőközlekedés tartama 30 percnél kisebb ($t < 30'$);

— *jelentős távolságú munkahelyek*, itt a munkaerőközlekedés időtartama meghaladja a 30 percet ($t > 30'$).

(Az időtartamok természetesen a munkaerőközlekedésnek csak egy irányára vonatkoznak. És — mint láttuk — osztályozáskor távolságot mondtunk, de időt értettünk.)

A fizikai elemek a munkaerőközlekedés nem egyedüli és minden tekintetben meghatározó tényezői, mert nemcsak a távolság, a sebesség és az idő jellemzik, hanem még egy egész sor olyan tényező is, amelyek a lélektan és az egészségügy keretébe tartoznak, s amelyeket a munkaerőközlekedés „komfortja“ fogalmával azonosítunk. Mert nem mindegy, hogy a lakóhely és a munkahely közötti utat milyen kényelmi, egészségügyi és lélektani körülmények között tesszük meg.

Következésképpen a munkaerőközlekedés kondícióit a fizikai és a pszichikai-higiéniai tényezők együttesen határozzák meg: az előbbiek mérhetők, ez utóbbiak érezhetők, a fizikaiak főleg mennyiséget, a komfort tényezői pedig minőséget jelentenek.

Urbanisztikai értelemben a munkaerőközlekedés az a kapocs, amely a lakóhelyet összeköti a munkahellyel, de ugyanakkor lélektanilag átmenetet alkot az „aktív tevékenység“, a munka és a „passzív tevékenység“, a pihenés állapotai között, és mint ilyen, maga is tevékenységi állapot: rendeltetése a dolgozót előkészíteni a munkára, illetve a pihenésre. Ennek azonban csak akkor felel meg, ha feltételei optimálisak, ha a pozitív tényezők túlsúlyban vannak: a munkaerőközlekedés nem

teher, hanem kikapcsolódás, „kiszellőződés“, maga is a regenerálódásnak egy része, és ebben az értelemben szükséges, tehát jó. Ez esetben a lakóhely és a munkahely között urbanisztikai egység, területi helyzet jön létre, mert nem érzünk elszakadást az otthontól.

A város és a környező vidék, a közelebb-távolabb fekvő falvak között mindig szoros gazdasági, társadalmi, kulturális és politikai kapcsolatok léteztek. Ezek közül a legfontosabb az árucseré: a falu szállította a mezőgazdasági termékeket és a nyersanyagot, a város az ipari termékeket. A rohamos gazdasági és kulturális fejlődés nyomán a város és a falu között egy más és új jellegű, de nem kevésbé fontos csereviszony alakult ki, a „munkaerő cseréje“. Ennek keretében a falu szolgáltatta a városnak a mezőgazdaság korszerűsítésével feleslegessé váló aktív lakosságból az ipari és segédmunkások nagy tömegét, a város viszont a falu művelődéséhez szükséges — jóval kisebb számú — szellemi dolgozót. Példaként megemlítjük, hogy a Kolozsvár melletti 5000 lakost meghaladó Szászfenes község aktív lakosságából csak kb. 900 dolgozik a községben, a mezőgazdasági termelésben, és több mint 2000 naponta Kolozsvárra jár be munkahelyére, a városból viszont kb. 40 szellemi munkás megy a községbe naponta.

Tömegjelenség

A munkaerőcsere az „ingázás“ jelenségének alakjában nyilvánul meg, a városok állandóan fokozódó ipari munkaerőszükségletének következménye, és azokra az iparokra jellemző különösképpen, amelyeket sajátosságuk révén „fix“ és a „szemifix“ kategóriába osztunk. Ezek elhelyezését a nyersanyag, a szállítás, az energia, a víz vagy a fogyasztók nagytömegű jelenléte határozza meg. Ezeknél a munkaerő jó része az iparteleptől legtöbbször igen nagy, sokszor 50 km-en túli távolságra lakik. Ilyen eset áll fenn többek között a Bukarest, Brassó, Déva—Vajdahunyad, Galac—Brăila, Zsilvölgye ipari mikrorégiókban.

Az ingázás tömegjelenség, és hazánkban a dolgozók százazreinek naponta megismétlődő, kétirányú óriási méretű népvándorlása.

Az ingázásnak mindeddig még nincs általánosan elfogadott meghatározása. Általában ingázáson interurbán viszonylatban lebonyolódó, hosszú időtartamú munkaerőközlekedést értünk. V. Craja mérnök ezt szabatosabban kívánja megállapítani; szerinte az ingázás olyan, interurbán viszonylatban lebonyolódó munkaerőközlekedés, amelynek izokronja meghaladja a 30 percet (Arh. Vasile Craja: *Aspecte și probleme de sistematizarea complexă a teritoriului*. București, 1965).

Amint látjuk, általában úgy vélik, hogy az interurbán reláció ténye, valamint a helyváltoztatás hosszú időtartama együttesen ingázást hoz létre. Az ingázás interurbán jellegét valamely munkaerőközlekedés egyetlen adminisztratív határozat következtében elveszítheti, ha a dolgozó részére lakóhelyül, illetve munkahelyül szolgáló két települést közgazdaságilag egyesítik — mint ahogyan az megtörtént például Lippa (Temes megye) és Radna (Arad megye) egyesítésekor, vagy akkor — ez általános jelenség —, amikor a várost környező falvakat bevonjuk a város közigazgatási hatáskörébe (például Szabadfalu vagy a Vörös Csárda-telep egyesítése Temesvárral). A helységek közigazgatási egyesítése következtében a köztük lebonyolódó munkaerőközlekedést nem tekinthetjük többé interurbán közlekedésnek, anélkül, hogy meghatározó fizikai és pszichikai tényezők, vagyis a közlekedés feltételei a legcsekélyebb mértékben is megváltoznának.

Hasonlóan bizonytalan az ingázás másik ismérve, hiszen elég gyakoriak az interurbán viszonylatban lebonyolódó munkaerőközlekedésnek azok az esetei is,

amikor is az időtartam 30 percnél kisebb, másrészt viszont szintén igen gyakran egy városon belül, tehát urbánus viszonylatban 30 percnél is hosszabb időtartamú egyirányú munkaerőközlekedésre kényszerül a dolgozó, mint például akkor, ha Bukarestben Piperán lakik és Jilaván dolgozik, de kisebb városokban is, így például Temesvárott, a Gyárváros—Fratelia viszonylatban. Köztudomású ugyanis, hogy a közlekedés a városon belül — a nagy forgalom, a tekervényes útvonal, a közlekedési eszközök kis sebessége, valamint az útkereszteződési „stoppok“ és az átszállások miatt — körülményesebb, kényelmetlenebb és lassúbb, mint az azonos távolságon bonyolódó interurbán közlekedés.

Térdualizmus

Mindezek előrebocsátásával és anélkül, hogy az ingázás definíciójának végleges megfogalmazására törekednénk, mindenesetre leszögezhetjük, hogy az ingázás a jelentős távolságú munkahelyek csoportjába tartozó és tömegjellegű munkaerőközlekedés, amelynek esetében a terület települései egymással ugyan funkcionálisan összefüggnek, de az összekötő kapocs szerepét betöltő munkaerőközlekedés elégtelen, még nem szerves, és ennek következtében a terület még nem alkot urbanisztikai rendszert, az urbanisztikai téregység még nem jött létre, a terület még az urbanisztikai térdualizmus állapotában van, tehát nem létezik, mert ilyen körülmények között nem is létezhet területi egyensúly-helyzet sem.

Az üzemen belül a termelés a legfejlettebb technikai követelményeknek megfelelően, a gépesítés és automatizálás, a korszerű technológia alapján a lehető legésszerűbben van megszervezve, az üzemen kívül viszont az ingázás, a szervezetlen munkaerőközlekedés miatt a dolgozó munkaereje, szabad ideje feleltlen módon elpocsékolódik. Ingázás esetében a munkaerőközlekedés a lakóhelytől való elszakadás, az „utazás“ érzetét kelti, mert „felér“ egy utazással, és így negatív fizikai és pszichikai hatással van a dolgozóra: elveszíti területi egyensúly-érzetét. Ezek szerint az ingázás olyan jelentős távolságú munkahellyel kapcsolatos munkaerőközlekedés, amely urbanisztikailag téregységbe össze nem fogott települések között bonyolódik le, utazás jellegű, és ezzel megbontja a dolgozók normális életviszonyait. Az ingázás urbanisztikai anomália.

Az ingázás hatalmas tömegeket hoz mozgásba. Bukarestben a dolgozók 10%-a a várost kóralakban övező vasútvonalon kívül lakik, a kétmilliós Budapesten 170 000, az NSZK-beli 175 000 lakosú Bielefeldben pedig 55 000 dolgozó lakik a városon kívül. Hazánkban négy tipikus ipari mikrorégió 1964 májusában végzett ingázási felmérése a következő adatokkal szolgál:

Az ingázók száma közlekedési eszköz szerint

Helység	Vasút		Egyéb közlekedési eszköz	
	Személyek	Közlekedés	Személyek	Közlekedés
	% -ban		% -ban	
Vajdahunyad	10555	91,0	1050	9,0
Galac	18105	93,0	1068	7,0
Brăila	6456	43,5	8461	56,5
Ploiești	14900	69,3	6600	30,7

Az ingázás közlekedési eszköze főleg a vasút és az autóbusz, kisebb mértékben az egyéni közlekedés eszközei.

Az ingázás iránya szempontjából két kategóriába osztható: a vizsgálat tárgyát alkotó helységekre vonatkoztatva lehet *centripetális* (a góc vonzza a munkaerőt) vagy *centrifugális* (a góc munkaerőfeleslegét más település rendelkezésére bocsátja). Ezek szerint kétféle irányú ingázás létezik: a centripetális „beingázás” és a centrifugális „kiingázás”. Minden ingázó tulajdonképpen mind a két kategóriába tartozik, mert a lakóhelyéről kiingázik és a munkahelyére beingázik, mégis általában kiingázóknak nevezzük azokat, akik a városban dolgoznak és a városon kívül dolgoznak, és beingázóknak a városban dolgozó falusiakat.

Az ingázás időszakosságát illetően viszont háromféle csoportot különböztetünk meg:

— naponkénti ingázást — ez állandó jellegű, és felöleli az ingázások legnagyobb részét;

— időszakos ingázást (heti, kéthetenkénti, havonkénti), ez leginkább az üzemekben és főleg építőtelepeken dolgozók munkaerőközlekedése, akik általában 50 km-nél messzebb laknak a munkahelyüktől;

— munkaévingázást — amikor is a dolgozó az egész munkaidény alatt távol van a lakóhelyétől, például erdőkitermelésben, cukorgyártásban dolgozik.

Mintthogy csak a naponkénti ingázásnak van urbanisztikai jelentősége, a továbbiakban kizárólag csak ezzel foglalkozunk, a teljesség kedvéért megemlítjük azonban az időszakos ingázás és a munkaévingázás két közös és jellemző sajátosságát is.

Mindkét ingázásfajta megköveteli, hogy az abban részt vevő dolgozók részére a munkahely közvetlen közelében ideiglenes lakásról, munkásszállóról gondoskodjunk, ami természetesen a lakásalap ésszerűtlen gyarapítását teszi szükségessé, ez pedig terméketlen beruházást jelent. Az ilyenfajta ingázás a dolgozó és családja „kétfelé élésével” jár, ez nemcsak anyagi megterhelést és többletkiadást okoz, hanem a családi kapcsolatok meglazulásához is vezethet, aminek következtében a (zöld) faluban maradt családtagok között kitermeli az elhanyagolt, magára maradt „zöldözvegyet”, „zöldárvát”.

Az ingázás negatív következményei hasonlóak azokhoz, amelyek általában a jelentős távolságú munkahelyek munkaerőközlekedésének eseteiben fellépnek. Vannak azonban az ingázásnak még egyéb, sajátos következményei is, mint amilyen például a közlekedési utak és eszközök fokozott igénybevétele nyomán előálló megterhelés, valamint az ingázással járó közlekedési költségek számottevő részaránya. Ezek improduktív tehertételt jelentenek mind a család, mind a nemzetgazdaság szempontjából. Erre vonatkozólag példaként megemlítjük, hogy a már idézett 1964. májusi felmérés kimutatta, hogy a négy város — Vajdahunyad, Galac, Brăila és Ploiești — 39 850 beingázója vasúti bérletre évente összesen 33 440 900 lejt költ, ami dolgozónként évi 873 lej improduktív kiadást jelent. Doehler megállapítása szerint az NDK-ban a Leuna-kombinát dolgozóinak 85⁰/₁₀₀-a, a Buna-kombinát dolgozóinak 89⁰/₁₀₀-a ingázó volt, és ezek 1958-ban fejenként átlag 274 márkát költöttek közlekedésre (Peter Doehler: *Systematisierung und Organisation von Industriekomplexen und Industrievierteln. Kleine Enzyklopädie Kompaktbau*. Berlin, 1962).

Az ingázásnak — urbanisztikai szempontból — pozitív következményei is vannak. Az ingázás következtében ugyanis a város és a falu között újszerű és sokrétű kapcsolat, termékenyítő kölcsönhatás alakul ki. Ez a várost illetően abból áll, hogy a falusi beingázó a várossal szemben kulturális, bevásárlási és egyéb igényekkel lép fel. (Egyetlen példaként megemlítjük a színházak látogatását, így Szászfenesen

több mint 150 lakosnak kolozsvári színházi bérlete van.) Ez a tény a várost nagy problémák elé állítja, mert a város művelődési, egészségügyi és közszolgáltatási intézményeit a város lakosságának megfelelően méretezték, s ezek a beingázók nagy tömege miatt elégtelenné válnak. A város nappali népességtöbblete a tömegközlekedés és áruellátás fejlesztését, a kereskedelmi hálózat bővítését követeli meg, de hatással van a kulturális intézményekre is. Másrészt viszont a falusi beingázó a városban az urbánus élet művelődési és polgáriadosási vívmányaival barátkozik meg, ezeket falusi jellegű lakóhelyén is igényli (villanyt, vízvezetékot, gázt, járdát, naponkénti mozielőadást), és ezért ezek bevezetését szorgalmazza. Ennek következtében az ingázás a falu városiasodási folyamatának fontos tényezőjévé válik.

Urbanisztikai szempontból az ingázásnak nagy szerepe van az ingázók lakóhelyeül szolgáló falu átalakításában, és ez funkcionális jellegű. Az ingázás érintette falvak jórészt elveszítik a mezőgazdasági termelés helyének jellegét, és az ipari központok csatlós-településeivé alakulnak át, „hálózobavárosokká“, amelyek a város funkcionális, szakosított urbanisztikai térelemeit alkotják.

Távlatok

A mai ingázás formájában megnyilvánuló munkaerőközlekedés — vitathatatlán előnyei ellenére — mind a dolgozó, mind a társadalom szempontjából orvoslásra szoruló, beteges tünet. Feltehető tehát a kérdés: lehetséges-e, szükséges-e az ingázás megszüntetése, ha igen, gyakorlatilag keresztülvihető-e?

Megszüntetésével kapcsolatban két tendencia állapítható meg: az ingázóknak a városokba történő szervezett betelepítése; az ingázóknak a városok szomszédos peremközségekben való szervezetlen letelepedése.

Az utóbbi években hazánkban készült perspektivikus városfejlesztési tervek — előreláthatólag — 1980-ig megvalósulnak. Szerzőik szerint az ingázóknak a városokba történő áttelepítése is befejeződne, következésképp: az ingázás mint tömegjelenség megszűnne. Ez azonban igen nehezen (vagy egyáltalán nem) valósítható meg, hiszen a városok képtelenek az ingázók nagy tömegét befogadni. Az ország-szerte folyó nagyarányú lakásépítési akció csak a városok saját népességszaporodása és a régi lakásállomány fizikai elvülése következtében előálló lakáshiányt képes és hivatott pótolni. Ezen túlmenően pedig városainkban hiányzik is a megfelelő nagyságú terület, amely újabb lakóövezetek létesítéséhez szükséges volna. Városaink amúgy is túlon-túl felduzzadtak. Ezért úgy véljük, itt az ideje, hogy *a városok decentralizálása elvének* érvényt szerezzünk, ha nem akarjuk, hogy teljesen elveszítsék emberi léptéküket.

A lakásépítési akciók keretében ma is megtörténik egyes falusi ingázóknak szervezett betelepítése a városokba. Ez főleg azokban az ipari központokban történik, amelyek — mint például Vajdahunyad, Nagybánya, Gheorghiu—Dej-város — kis településekből napjainkban fejlődtek városokká. Valószínű hogy a jövőben ez az áttelepítés még fokozottabb ütemű lesz, de az ingázást mint tömegjelenséget nem képes megszüntetni már csak azért sem, mert az egyre fejlődő ipar állandóan növekvő munkaerőszükségletét mind távolabbi vidékekről kénytelen fedezni.

Az ingázás felszámolására egyéni törekvés is van. Minthogy az ingázó családjának csak csekély esélyei vannak magában a városban — például házvásárlással — letelepedni, a munkaerőközlekedés időtartamának csökkentése végett ellepik a városokat környező úgynevezett peremfalvakot, és ott telepednek le véglegesen. (Ennek formája ritkábban a házvásárlás, az esetek többségében az ingázó családja albérleti viszonyba jut.) A peremhelységek előzőnlése azok nagymértékű felduzzadását okozza, lakosságuk növekedése folytán a lakásvizonyok megromlanak, a köz-

szolgáltatási intézmények elégtelenné válnak, a közművesítés elmarad. Következésképp az ingázóknak a peremközségekben történő szervezetlen letelepülése csak egyéni megoldást eredményezhet. Ez viszont — legalábbis ebben a formában — nem felel meg a szocialista városépítés haladó elveinek.

Mindezekből kitűnik, hogy az ingázás, legalábbis mai, terhes formájában, nem szüntethető meg, mert a város nem képes befogadni az egyre növekedő munkaerősükségletet, és mert az ingázóknak nem kis hányada, egyéni okokból, nem akarja régi lakóhelyét feladni. Ez utóbbi eset áll fenn, ha a dolgozó falun akar lakni, a „zöldben“, mert előnyben részesíti a falusi életformákat, a kertes házat háztáji gazdaságával, a csendet, a természetközelséget, érzelmi vagy egyéb okokból nem akarja lakóhelyét elhagyni. Ilyen okok például: a család valamelyik tagja falusi lakóhelyén talál a szakmájának megfelelő elhelyezkedést; a munkahelyet technológiai sajátossága következtében a várostól távol helyezik el, s csak kisszámú munkaerőt igényel (például vízi erőmű esetében); a munkahely időszakos, nem állandó jellegű (például az építőtelepek); a munkahely ugyan állandó jellegű, de a dolgozó valamiképpen alkalmaztatását csak átmenetinek tekinti.

A közlekedési eszközök korszerűsítése, fejlesztése, a közlekedési vonalak kiépítése mind újabb és távolabbi falusi településeket kapcsol be az ipari központok vonzókörébe. Így a közlekedési vonalak kiterjesztése révén a munkaerőközlekedés távolsága megnövekszik, időtartama viszont csökken. Ennek következtében az iparvállalatok a jövőben is számíthatnak olyan munkaerőkre is, akik jelentős távolságra laknak a munkahelytől. Ilyen módon a közlekedési viszonyok megjavulása maga után vonja az ingázók számának emelkedését; ez egyenes arányban áll a közlekedési viszonyok javulásával. Feltételezhető tehát, hogy a jövőben is lesz olyan munkacrőközlekedés, amelynél a lakóhely—munkahely közötti reláció túlhaladja a mai urbanisztikai kereteket. A munkacrőközlekedés vonatkozásában kiküszöbölődnek a negatív tulajdonságok, és az ingázás emberi szempontból elviselhető viszonyok között fog lebonyolódni.

Az ingázás nem veti szét az urbanisztikai keretet, nem szünteti meg az urbanisztikai téregységet, a területi egyensúlyt, mert ezek az ingázás esetében nem léteznek, nem is létezhetnek, mert a különböző funkciójú települések nem alkotnak egységes urbanisztikai rendszert, hiszen az ingázás interurbán, illetve regionális jellegű települési viszonylatban bonyolódik le. És éppen ebben a tényben rejlik negatív jellege, abban, hogy a lakóhely- és a munkahely-funkciójú települések a munkaerőközlekedés következtében egymással szorosan összefüggnek, olyannyira, hogy összetartozóknak tekinthetjük őket, anélkül azonban, hogy organikus módon egymással össze volnának kapcsolva, anélkül, hogy területi rendszert alkotnának.

De éppen a tökéletes szállítási és közlekedési eszközök — amelyeknek egy része még csak kísérleti stádiumban van — hivatottak arra, hogy megteremtsék a szerves kapcsolatot, az egymással összefüggő funkcionális urbanisztikai térelemek között, s hogy ezzel *superurbanisztikai egységbe* fogják össze a várost és a munkahelye jó részének lakóhelyül szolgáló vidéket. Így újszerű „városrendszer“ jön létre, amelynek gerincét a munkaerőközlekedés tengelyei alkotják, megvalósítását pedig a modern, gyors és kényelmes közlekedési eszközök teszik lehetővé. Ezek révén az ingázás elveszíti negatív jellegét, és a jelentős távolságú munkaerőközlekedést a regenerálódás tényezőjévé alakítják át: a mikroregionális viszonylat keretében megszervezett „városrendszer“ most már nem urbanisztikai, hanem superurbanisztikai, regionális teret alkot, amelyben megvan az ember területi egyensúlyérzetét kiváltó téregység.