

Bóhm Antal:

„AZ „INGÁZÓK TÁRSADALMA” A 80-AS ÉVEK KÖZEPÉN

1985-ben jelent meg a Kossuth Kiadó gondozásában Társadalmunk ingázói - az ingázók társadalma című monográfiánk, amely az ingázás jelenségét kialakulásától napjainkig tekintette át. Pontosabban, az 1980-as népszámlálási adatok zárták tanulmányunkat. E kötetben szerzőtársammal, Pál Lászlóval arra törekedtünk, hogy feltárjuk az ingázás specifikumait, főbb típusait, fejlődésének fontosabb periódusait, és - nem utolsósorban - megkíséreltük az ingázókat a magyar társadalom szerkezetváltozásaiba illeszteni, s a változások folyamataiban értelmezni.

Az adatgyűjtésünk lezárása óta öt esztendő telt el, s ez alatt az idő alatt jelentős változások történtek, vagy legalábbis kezdődtek el az ingázók társadalmában is. Az elkövetkezőkben e változásokra fogok koncentrálni azzal a megszorítással természetesen, hogy ahol eleve szükséges, ott a korábbi koncepciónkat is felidézem, vagy - ha vázlatosan is - bemutatom.

Milyenek ismerjük ma az ingázókat, s miként ítéljük meg az ingázást?

Annak idején úgy láttuk, hogy meglehetősen kevésbé ismert a magyar közvéleményben az ingázók társadalma, hiszen igen sok előítélet, sztereotípia él a köztudatban velük kapcsolatban. Sokan - még a 80-as évek elején is -

"kétlakiaknak" tekintették őket, arra célozva, hogy a kétlakiság kétfelől szerzett előnyüket jelent. A kétlaki jelzót ma is pejoratívnak érezzük, olyan előítéletnek, amely az 50-es évek ideológiai rekvizitumaiból maradt ránk.

Mások az ingázókban ma is szerencsétlen sorsú, korán kelő, fekete vonatokon utazó állampolgárokat látnak, akik tulajdonképpen nem is tekinthetők teljes értékű állampolgároknak. Nem egészen munkások és már nem is parasztok, valahol még mindig az átmenetet képviselik. E szemlélet üzemi vetületében az ingázó nem teljes értékű munkás, paraszti mentalitást hordoz, mi több konzervál, a nem ingázó dolgozótársainál mindenképpen rosszabb minőségű - ha úgy tetszik - "másod-osztályú" munkás. Még mindig erősen él a köztudatban a kevéssé iskolázott, kevéssé szakképzett ingázó-kép.

Megint mások politikai és kulturális értelemben egyaránt közömbösekknek, paraszti mentalitás hordozóinak tekintik őket, sőt esetenként az is megfogalmazódik, hogy deviáns magatartást hordoznak.

Az előítéletek sorát tovább is folytathatnánk...

Ugyanakkor azonban azt is látnunk kell, hogy az ingázókról másfajta, egy realisabb kép is kialakult. Ez valószínűleg annak következménye, hogy napjainkban az ingázókat már számontartják, foglalkoznak velük, sajátos gazdasági-társadalmi szerepükre mind többen figyelnek föl. Csak példaként idézzük fel: a KSH az 1970-es és 1980-as népszámlálás során külön foglalkozott az ingázó kérdéssel, az utóbbi esetben közel ezer oldalas ingázókra vonatkozó adathalmazt publikált. Legutóbb pedig megjelent az 1984. évi mikrocenzus anyaga, amelyben az ingázók kitüntetett szerepet játszanak. A statisztikai információ-gyűjtés és -közlés mellett

nem feledkezhetünk meg az ingázókkal kapcsolatos kutatásokról sem. Ilyeneket többek között a Szakszervezetek Elméleti Kutató Intézetében, az MSZMP KB Társadalomtudományi Intézetében vagy a Nehézipari Műszaki Egyetem Marxizmus Tanszékén végeztek.

Ma már bőséges információ áll az ingázást kutató szociológus rendelkezésére, és talán nem tévedünk, ha úgy látjuk, hogy kialakulóban van az ingázók társadalmi súlyának, szerepének megfelelő kezelési mód is.

Összességében tehát: bár még mindig kísértenek a múltbéli sztereotípiák, azért már kialakulóban van egy reálisabb szemlélet, amely az ingázást jelentőségének megfelelően látja és láttatja. E reálisabb szemléletben az ingázás nem értékítélet, hanem gazdasági és társadalmi adottság - ha úgy tetszik kényszer -, amelytől egy közepesen fejlett gazdasági szinten nem lehet eltekinteni. Az ingázó számára pedig az ingázó lét meghatározott életforma, hosszabb időre való berendezkedés, szerves része az egyén életstratégiájának.

Az ingázók főbb típusai

A szemléletmód változása azt is eredményezte, hogy manapság már differenciáltabban szemlélhetjük az ingázókat. Közöttük ugyanis rendkívül sokféle életformát, életmódot, tevékenységszerkezetet, aspirációt, mentalitást stb. különböztethetjük meg.

Legnagyobb tömegüket ma is a naponkénti ingázók - a mi terminusunkkal - bejárók alkotják. Számuk 1980-ig ugrászerűen nőtt,

1960-ban 636 ezer,

1970-ben 977 ezer

1980-ban 1 218 ezer volt a naponkénti ingázók, azaz a bejárók száma. Esetünkben az alapképlet: kisebb településről (lakóhelyükről) nagyobb településre járnak dolgozni, azaz többnyire faluból-városba ingáznak (azért többnyire, mert falu és falu, valamint város és város között is létezhet ingázás).

A bejáró lét specifikumaiból a legfontosabb ma is a redisztribúciós elosztáshoz kötődik -, ők azok, akik a szűkös munkahelyválasztási lehetőségeik folytán kénytelenek elviselni (és naponként átélni) a redisztribúciós hiányokat. Ennek szerves velejárója az, hogy a léthelyzetükből fakadó egyenlőtlenségeket önerőből (redukált fogyasztással és intenzív felhalmozással) igyekeznek kompenzálni.

A távolsági ingázók alkotják a másik jellegzetes ingázó csoportot. Számuk 1980-ban 270 ezer fő volt, közülük 130 ezren laktak munkásszállókon. Ők azok, akikre leginkább vonatkoztatható ma is a tradicionális ingázó ítélet - többnyire iskolázatlan, szakképzetlen réteget alkotnak - társadalmi helyzetük gyakran többszörösen is hátrányos.

E rétegben található meg a deviáns magatartásúak számos része, az alkoholizmus, a személyiségzavar, újabban a kábítószer-fogyasztás is gyakori.

Velük kapcsolatban szólnunk kell a munkásszállás problémájáról. A hatvanas években úgy gondoltuk, hogy a munkásszállás fogja megoldani a lakóhely-munkahely elszakítottaságából fakadó gondokat. Kiépült a munkásszállások rendszere, amely azonban bizonyos csapda-effektust is képezett. A dolgozó - főleg a fiatal - számára azt ígérte, hogy ha isten

háta mögötti lakóhelyéről eljön egy városi település munkásszállására, ott nemcsak az új városi életformával, értékekkel ismerkedhet meg, hanem befejezheti el nem végzett általános iskoláját (esetleg érettségig tehet), szakmát tanulhat stb. A valóságban azonban - igen sok helyen - a továbbtanulás és a szakmaszerzés helyett inkább a deviáns magatartási módok elsajátítására nyíltott lehetőség. Csak azok tudtak a lehetőségekkel élni, akiknek a személyisége erősen bizonyult. Viszont igen sokan - a többség talán - perifériára szorult, s marginális helyzetbe került. A várt-igért társadalmi mobilitás helyett az ellenkezője realizálódott.

Újabb az is növekvő gondot okoz, hogy a munkásszállások fenntartása mind többbe kerül az üzemeknek - következésképpen sok üzem ma már szívesen megszabadulna tőlük. Van már gyakorlati példa is arra, hogy munkásszállását egy-egy üzem eladta (átadta) szállodának.

Az ingázás fő irányát - mint fentebb említettük - a kisebb településről a nagyobb településen lévő munkahelyre való eljárás jelenti. Az alapképlet tehát a faluból vezet a város felé. Van azonban ezzel ellentétes mozgás is, s ez a nagyobb településről a kisebb településen lévő munkahelyre folytatott kijárás. Ebben az esetben nemcsak a mozgás iránya különbözik; hanem az ingázók társadalmi helyzete, pozíciója is. A bejárók, a távolsági ingázók túlnyomó többsége ugyanis fizikai dolgozó, tehát munkás, a kijárók viszont zömmel szellemi foglalkozásúak, azaz értelmiségiek és alkalmazottak. Mindez az agglomerációs övezetekben és a városkörnyéki településeken tapasztalható elsősorban. A fővárosban pl. naponta csaknem 30 ezren járnak ki vidéki munkahelyükre, közöttük pedagógusokat, orvosokat, tanácsi alkalmazottakat egyaránt találhatunk.

A kijárással és a kijárókkal kapcsolatban óhatatlanul fölmerül a kérdés, hogy vajon ez a kijáró értelmiségi réteg mennyire tud beilleszkedni munkahelye településének társadalmába. Mennyiben tudja a helyi társadalom organikus értelmiségi szerepét föl vállalni? Ismeri-e egyáltalán azokat a problémákat, gondokat, amelyek munkahelyének településén a helyi lakosságot foglalkoztatják, s mennyiben segítheti elő a megoldásukat? Tapasztalataink ebben a tekintetben általában negatívak. Ez annál inkább figyelemre méltó, mivel napjainkban előtérbe kerültek a helyi társadalom problémái, amelyek társadalmi kezelésében, egyáltalán a helyi érdekek érvényesítésében (manifesztálásában, más érdekekkel való ütköztetésében) a helyi értelmiségnek igen fontos szerepe lenne.

Az ingázásnak egyéb típusai is léteznek. A szezonális vándorlás, a summás-járás pl. ma is megtalálható hazánkban, természetesen a korábbiaknál jóval kisebb arányban és egészen más föltételek mellett. Észak-magyarországi településekről ma is járnak szervezett csoportok az Alföldre mezőgazdasági munkát végezni betakarításkor, gyümölcsszüret idején. Ez is ingázás, természetesen sajátos ingázási forma.

Ingázásnak tekinthető a külföldi munkavállalás is, akár abban a formában, hogy magyarok vállalnak külföldön. munkát, akár pedig úgy, hogy külföldi munkavállalók (kubaiak, vietnamiak, lengyelek stb.) dolgoznak hazánkban. A kishatárforgalom keretei között is találkozunk ingázókkal. Ezek a formák viszonylag szűkösek, de így is sajátos gondokat teremthetnek, amelyekre feltétlenül figyelni kell.

Végül az ingázáshoz tartozik a diákok utaztatása.

A középiskolásoknak egynegyede, a szakmunkásképző intézetek tanulóinak pedig közel fele ingázik - többnyire napon-ta az iskolája és lakóhelye között. Sőt, ma már az általános iskolákban is megtalálhatók az ingázók. A 70-es évek kampányszerű iskola-körzetesítésének eredményeként -, amelyet ma már igen sok fórumon elhibáztatnak tekintenek - a kisiskolások jelentékeny része is ingázni kényszerül. Ezek a diákok valószínűleg az iskoláik befejezése után is ingázók maradnak, belőlük rekrutálódik az ingázók zöme. Számuk-ra az ingázás az iskoláskortól a nyugdíjazás időpontjáig természetes életformát jelent, ha úgy tetszik adottságot, amellyel igen nehezen lehet csak szakítani.

Az ingázók fontosabb típusait áttekintve jól látható, hogy életformájukat, lehetőségeiket, valamint az ingázás gyakoriságát tekintve is igen heterogén rétegek tartoznak társadalmunk e sajátos rétegébe. Kedvezőbb és kedvezőtlenebb életfeltételek, előnyök és hátrányok, valamint a mindennapi szükségszerűség mértéke differenciálja e rétegeket, amelyek végső soron csak abban azonosak, hogy munkahelyük és lakóhelyük közigazgatásilag különböző településen van.

Mi történt az "ingázók társadalmában" 1980 óta?

A rendelkezésünkre álló statisztikai adatok arról tanúskodnak, hogy az 1980-as népszámlálás óta jelentős átrendeződések indultak társadalmunkban. (A változás valószínűleg 1978-cal kezdődött -, erről azonban nincsenek megbízható adataink.) Itt most ne bonyolódjunk bele abba a kérdésbe, hogy az elmúlt négy-öt év változásai megfelelnek-e korunk követelményeinek, azaz elégedettek lehetünk-e vagy sem a változás dinamizmusával. Ennek értékelése külön témakör.

A változásra visszatérve idézzünk föl néhány olyan alapvető adatot, amely valamiképpen az ingázás jövőbeli alakulására is hatással lehet. Mint ismeretes 1980 óta a népesség 50 ezer fővel (0,5 százalékkal) csökkent hazánkban, így hazánk lakossága jelenleg 10 659 ezer fő. Ez önmagában is figyelmeztető, azonban még riasztóbbak a prognózisok. Amennyiben nem sikerül megállítani e kedvezőtlen folyamatot, hazánk népessége az ezredfordulóra akár félmillióval is csökkenhet. Mindez természetesen befolyásolja a foglalkoztatást és a foglalkozás-szerkezetet is.

Az aktív keresőket szemlélve ugyancsak a létszám csökkenése tapasztalható leginkább. Az ipari keresők létszáma 110 ezer fővel, az építőipariaké 50 ezer fővel csökkent, ami 6 százalék, illetve 11 százalék visszaesést jelent az adott ágazatban. Az okok itt is közismertek: a beruházási stop, a redisztribúciós gazdaságpolitika óhatatlanul a foglalkoztatottak létszámcsökkenését idézte elő. (Ennek értékelésébe, a folyamat dinamizmusának megítélésébe ezúttal sem mehetünk bele.) Az aktív keresők létszáma összességében 150 ezer fővel (3 százalék) csökkent, s jelenleg 4 919 ezer fő. Teljesen egyértelmű, hogy e csökkenés az ipar és az építőipar veszteségeiből állt össze.

Mindez azért érdekes számunkra, mert az ingázás alakulását mindenkor az alapvető gazdasági-társadalmi folyamatok határozták meg, másfelől pedig azért, mert az ingázók tekintélyes részét az ipar és építőipar foglalkoztatta. Nem meglepő tehát, hogy 1980 óta a naponkénti ingázók létszáma jelentősen, 123 ezer fővel csökkent, s ez 10 százalék csökkenést jelent. Ágazatonként a legjelentősebb csökkenés az építőiparban következett be - ez 22 százalék volt, az ipari és a közlekedési ágazatban viszont "csak" 12-12 százalék. Egyedül a mezőgazdaságban nőtt meg valamelyest az ingázók aránya.

Az adatok egyértelműen jelzik, hogy az esetleges foglalkoztatási gondokat a munkahelyek - könnyű megoldásként - az ingázók terhére fogják megoldani. A "könnyű megoldás" értelmezésére a későbbiekben visszatérünk.

Figyelemre méltó az is, hogy erőteljes csökkenés tapasztalható a legfiatalabb korosztályban, a 30 éven aluliak között 100 ezer fővel ingáznak kevesebben, mint öt éve - itt a csökkenés 19 százalék.

A változások következtében módosultak az ingázó arányok az ágazatok között. Jelenleg - pontosabban 1984-ben - az ingázók aránya:

a közlekedésben	31,9 százalék,
az építőiparban	29,9 "
az iparban	25,8 "
a mezőgazdaságban	21,4 "
a kereskedelemben	19,4 "
egyéb területeken	13,4 "

A változások ismételten felvetik az ingázókkal kapcsolatos alapkérdéseket, amelyek között az alapvető tendencia, az ingázás jövőjének alakulása meghatározó.

Nagyon egyszerű volna azt mondani - erre különben volt már példa -, hogy meg kell szüntetni az ingázást, s ezzel egy nyomasztó konfliktusforrástól megszabadulunk. Ez azonban merő illúzió, az ingázást megszüntetni sem hazánkban, sem másutt nem lehet hatalmi szóval vagy merő elhatározásból -, azt mindenkor a gazdasági szükségleteknek megfelelően lehet csak többé-kevésbé szabályozni.

Ha a fejlett tőkés országok ingázóit vesszük szemügyre, akkor azt látjuk, hogy náluk az ingázás a miénkhez képest fordított előjelű. Abban az értelemben, hogy

nem a fizikai dolgozók utaznak elsősorban, hanem az ún. "fehér gallérosok". Náluk a munkások - a "kék gallérosok" - külvárosok kolóniáin élnek és városi lakosok. A középosztálybeliek viszont előszeretettel költöznek ki a városkörnyéki települések zöld övezetébe, ott építtetik föl lakásaikat, házaikat a csendes, jó levegőjű, nyugodt környezetben. A munkások zöme ezt nem engedheti meg magának, számukra marad a zajos, rossz levegőjű városi kolónia. Minderre London környékétől Olaszorszáig sok-sok példát lehetne felhozni. Az ingázás tehát nálunk is fennmaradt, csak az ingázók társadalma alakult át teljesen (Olaszországban pl. ma is 6 millió ember ingázik).

Vajon nálunk megfordul-e a jelenlegi folyamat? Enyedi György évek óta hazánkban is a városiasodás dezurbanizációs ciklusát várja és jelzi előre, amelynek különben számos előjele máris látható. A kisebb, falusias települések az elmúlt években részben kezdenek fölértékelődni. Bizonyos fajta falura történő visszaáramlás is tapasztalható. (Ne tévesszen meg bennünket, hogy közben a városi települések lakossága növekszik, hiszen ebben igen nagy szerepe van egyes települések városi rangra emelésének, valamint városkörnyéki falvak városhoz való csatolásának!) Megfigyelhető az is, hogy ahol az ökológiai ártalmak erősebbek, onnét a szellemi foglalkozású rétegek - amennyiben tehetik - előszeretettel költöznek ki a zöldövezetbe.

Valószínűsíthető, hogy hazánkban is vonzóbbá válik a városkörnyék, a zöldövezet, még akkor is, ha csak községi státusza van. Ennek következtében minden bizonnyal nálunk is megváltozik az ingázók összetétele - az ipari foglalkozásúak rovására előtérbe kerülhetnek a szellemi foglalkozású értelmiségi és alkalmazotti rétegek. Ehhez azonban az is kell, hogy megváltozzanak az ingázás feltételei.

Manapság ugyanis az ingázás specifikumai közül két kardinális tényezőt lehetne kiemelni: a településszerkezeti egyenlőtlenséget, valamint az érdekérvényesítés korlátozott voltát.

Ami a települések egyenlőtlenségét illeti: társadalmunkban minden bizonnyal a településhierarchia tartalmazza a legkirívóbb egyenlőtlenségeket. A kommunális beruházások aránya az 50-es években 70:30, a 60-as években 80:20, a 70-es évektől pedig 90:10 volt, a városok és falvak között - jöllehet - a népesség-megoszlás aránya 53:47 volt. Az utóbbi években igen sokan bírálták - joggal - a redisztribúciót, azaz a központi elvonás és újraelosztás hazánkban kialakult gyakorlatát. A megyei szisztéma igen sok esetben csak növelte az egyenlőtlenséget, így azután könnyen előfordulhatott, hogy az egy főre jutó kommunális beruházások évi összege egyes településeken megközelítette a 10 ezer forintot, másutt viszont - egy-egy Baranya vagy Bács-Kiskun megyei faluban - alig érte el az 50-et.

Ezeken a kirívó egyenlőtlenségeken az új településfejlesztési gyakorlat sokat változtatott, illetve lehetővé teszi a változást az új elosztási gyakorlatban. Annyit azonban meg kell jegyeznünk, hogy az utóbbi évek változásai inkább a méltányosabb elosztás kezdetét, és további változásokra, a helyi érdekek akceptálására van szükség ahhoz, hogy radikális változások történjenek a kommunális beruházások elosztásában.

A másik kardinális kérdés az érdekképviselet és az érdekérvényesítés. Ki vitathatná azt, hogy a bejárók, ingázók sajátos érdekeket hordoznak, amelyeket azonban üzemi és lakóhelyi fórumaikon igen kevéssé képesek manifesztálni. Részben azért, mert a megfelelő fórumok igen szűkösen állnak

rendelkezésünkre, részben pedig azért, mert hiányzik az a gyakorlat, ahol megtanulhatnák érvényesíteni érdekeiket. Ére pedig égető szükség van már ma a munkahelyeken és a lakóhelyeken egyaránt. E lehetőségekben a szocialista demokrácia fejlesztésének fontos tartalékai rejlenek.

Az ingázók helyzetének javítása - infrastruktúra és konfliktus-kezelés

Az utóbbi években mind nyomatékosabban fogalmazódik meg ösztársadalmi igényként, hogy az urbanizálódásnak az eddigi gyakorlata - a városba költözés - helyett a kisebb települések népességmegtartó szerepét kell fokozni. Ösztársadalmi érdek, hogy az ingázó ne kívánkozzék el falusi lakóhelyéről, a városi élet vélt vagy valóságos előnyeiért ne hagyja el faluját, a kisebb településen építse ki "családi háttérét".

Ennek az igénynek egyik alapvető feltétele a kisebb települések, agglomerációs térségek infrastruktúrájának megfelelő fejlesztése, kiépítése. A fentiekben nálunk a kommunális beruházások egyenlőtlen elosztása, az infrastruktúra elosztása, városok és falvak infrastruktúrális egyenlőtlensége - ha lehet - még a kommunális beruházások egyenlőtlenségénél is nagyobb. Minél közelebb fekszik egy-egy falusi település a városhoz, annál valószínűbb, hogy kommunális ellátottsága, bolthálózata, szolgáltatása, lakáshelyzete stb. rosszabb az átlagnál.

Az infrastruktúra szférájából emeljük ki a közlekedési lehetőségeket. Az ingázók többnyire tömegközlekedési eszközökkel - vonattal vagy autóbusszal - utaznak, általában nem nagy távolságról. A járatok utazási ideje, megbízhatósága, komfortja - hogy tisztaságáról ne is beszéljünk - rendkívül

sok kívánni valót hagy maga után. 15-20 km-re naponként oda-vissza utazni manapság kemény megpróbáltatást jelent. A már idézett 1984. évi mikrocenzus során vizsgálták az ingázók utazási körülményeit is. Ezek szerint naponként oda-vissza

15 percnél kevesebbet	2 százalék
16-30 percet	12 "
31-60 "	25 "
61 percnél többet	61 százalék utazik.

Ez utóbbiakból 40 százalék több, mint 91 percet tölt tömegközlekedési járműveken naponként. A naponként másfél óránál többet utazók 52 százaléka községekben él.

A megoldás kézenfekvő volna. Gyors, megbízható, kényelmes járatok. Voltaképpen megfelelő eszközökkel igen sokat lehetne könnyíteni az ingázás fáradalmain. Ennek feltételei azonban ma többnyire hiányoznak, és a jelenlegi szorító gazdasági helyzetben aligha lehet ebben gyors változást remélni.

Külön szólhatnánk a szolgáltatások helyi (községi-falusi) lehetőségeiről is. Ahol rossz a szolgáltatás, onnét - ha lehet - elvándorolnak az állampolgárok, az adott település népessége elöregszik, ez tovább rontja a szolgáltatások színvonalát, egyre kevésbé gazdaságos a boltokat, szórakozó helyeket stb. fenntartani. Ez tovább rontja a helyi népesség életkori összetételét, azaz kialakul egy ördögi kör, amelyből azután aligha tud egy-egy település lakossága kitörni. A változtatás egyetlen módját a kedvezőbb ellátottságú településre való elköltözés jelenti.

Ezokról a folyamatokról az utóbbi években elég sok szó esett hazánkban, s megfogalmazódtak a megoldás feltételei is. Ezek igen gyakran a helyi infrastrukturális fejlesztésben fe-

jeződnék ki: jó (vagy legalábbis elviselhető) közlekedési feltételek, az alapellátás megteremtése, olyan szolgáltató hálózat, ahol a legszükségesebb szolgáltatások helyben megtalálhatók, s esetleg a szórakozás minimális lehetősége.

Ezúttal ne beszéljünk a telefonhálózatról, és más hasonlóan akut gondokról...

Álláspontunk lényege, hogy az ingázás jövője döntő mértékben függ a kis, falusi települések infrastruktúrájától. Amennyiben a kisebb településeken is kialakítható egy bizonyos elviselhető infrastruktúra, voltaképpen az ingázás - mint életforma - teljesen elfogadhatóvá válik sokak számára. Ha pedig - s ez egy távoli, de nem elképzelhetetlen állapot - a nagyobb településekhez hasonló szolgáltatás és ellátás valósul meg a magyar települések többségében, az ingázás nem fog különösebb gondot jelenteni az állampolgároknak.

Hazánkban viszonylag kicsik a térbeli távolságok, ezért megfelelő feltételek esetén a naponkénti 10-20 km-es utazást könnyen el lehet viselni. Hangsúlyozom, megfelelő feltételek esetén.

Az ingázók helyzetének javításához természetesen nem elég az infrastruktúrát megteremteni vagy javítani. Bár más jellegű, de hozzá hasonlóan kardinális kérdés az ingázók speciális érdekérvényesítésének a biztosítása is. Manapság azt tapasztalhatjuk, hogy az ingázók sem a lakóhelyükön, sem a munkahelyükön nem találnak olyan fórumokat, ahol mindennapi érdekeikkel előállhatnak, érdekeiket kifejezésre juttathatják.

Vegyük egy konkrét példát! 1982. szeptember 1-én a közlekedési tarifákat jelentősen megemelték. Az áremelés után sokáig bizonytalan volt, hogy az új tarifák hogyan fogják érinteni az ingázókat. Az ingázók utaztatása igen komoly összegeket emésztett fel korábban is, érthető tehát, ha az üzemek, vállalatok ezt az összeget csökkenteni szeretnék. Ki viselje az utaztatás költségeit: a vállalat, a dolgozó, esetleg az állam? Az áremelést követően sokáig teljesen bizonytalan volt, ki mekkora terhet vállaljon a dolgozók utaztatásából. Végül 1983 februárjában megszületett a ma is érvényes rendelet, amely pontosan rögzíti a munkahelyi hozzájárulás mértékét. Az érdekek egyeztetése tehát hónapokig tartott, és úgy valósult meg, hogy az érdekeltek közül talán a legfontosabbakat, magukat az ingázókat ez ügyben senki nem kérdezte meg!

Majdnem hasonlóan alakult a busszal szállított ingázók helyzete is. Mint ismeretes, a VOLÁN Tröszt mellett igen sok vállalat üzemi buszokkal szállította, szállítja az ingázókat. Kellenek-e az üzemi buszok, nem kerül-e mindez túlságosan sokba, vetették föl annakidején a kérdést. Ez ügyben jól láthatóan ütközött egymással a közlekedési vállalat, az adott munkahely és az egész népgazdaság érdeke. És tegyük hozzá, az utazó munkás érdeke is. Ez utóbbiról azonban mindenki megfeledkezett. A döntés előkészítése során - az ingázók kivételével - mindegyik fél kifejtette, bemutathatta álláspontját.

A példák alapján óhatatlanul fölmerül a kérdés: mi történne, ha újra kellene szabályozni a közlekedési hozzájárulások mértékét és mikéntjét. Ha az üzemeknek a jelenlegi fenntartása már túlságosan sokba kerül, nem kerül-e sor a hozzájárulás mérséklésére és a dolgozók részesedésének felemelésére. Vajon az újabb érdekegyeztetés során sem fogják meg-

kérdezni az érdekelteket? A kérdéseket tovább folytathatnánk. Lehet, hogy ez csak egy olyan kutatónak a félelme, aki - a maga módján és eszközeivel - megpróbálja az ingázók érdekei felől szemlélni gazdasági-társadalmi viszonyainkat. Azonban akárhogy is vélekedünk, az vitathatatlan, hogy érlelődnek a feltételei annak, hogy a számszerűségében is jelentékeny ingázó réteg megfelelő érdekérvényesítési lehetőségeket kapjon társadalmunkban.

Ez még nyilvánvalóbb, ha arra gondolunk, hogy a 80-as évek közepén az eddiginél sokkal nyomatékosabban fogalmazódik meg gazdasági szerkezetünk modernizálása, a gazdaságtalan termelés visszaszorítása, leállítása, a dolgozók átirányítása, átképzése. Ebben a különben szükségszerű és elodázhatatlan folyamatban az ingázók kedvezőtlenebb helyzetben vannak munkástársaiknál, hiszen szaktudásuk kevésbé konvertálható. Könnyen elképzelhető, hogy egyes munkahelyek majd tőlük fognak (akarnak) megszabadulni mindenek előtt. S újra megfogalmazható a kérdés: lesz-e fórum, ahol az ingázók is kifejezésre juttathatják érdekeiket?