

## **AZ ALFÖLD INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK JELLEMZŐI ÉS FŐBB FEJLESZTÉSI FELADATAI**

(Peculiarities of the Infrastructure in the Great Hungarian Plain)

**ERDŐSI FERENC**

### *Problémafelvetés*

Korunkban a gazdasági struktúraváltás egyik elmaradhatatlan jellemzője, hogy a termelési szférával szemben növekszik a tágabb értelemben vett szolgáltatások súlya mind az értéktermelésben, még gyorsabban a foglalkoztatásban. E folyamat nem hagyja érintetlenül a társadalmat sem. Bizonyos embrionális jelei már nálunk is vannak az „ipar utáni” (posztindusztriális, információs) társadalom felé fejlődésnek.

Nemcsak a termelői, de a lakossági szolgáltatások tárgyi-intézményi alapját, hálózatát is az infrastruktúra képezi. E szféra ágazati és térségi vonatkozásban egyaránt előtérbe kerül, mindinkább a település- és területtervezés kardinális tényezőjének rangját viseli. Anélkül, hogy kitérnénk az infrastruktúra fogalommal kapcsolatos értelmezési problémákra, sietünk leszögezni, hogy bár kívánatos lenne a legkorszerűbb (a bankrendszer, a tűz-, víz, honvédelmi, közbiztonsági intézményeket stb. magába foglaló) infrastruktúra fogalommal dolgozni, azonban vizsgálatainkat kénytelenek vagyunk a statisztikai adat-szolgáltatás meglehetősen hagyományos rendszeréhez igazodva végezni.

A tényfeltárás során arra a kérdésre igyekeztünk választ adni, hogy a különféle infrastruktúrák fejlettségében milyen az Alföld pozíciója az országos átlaghoz, a többi országrészhez viszonyítva, továbbá az Alföldön belül milyen regionális (megyék közötti), települési (főként városok közötti) differenciák tapasztalhatók, milyen a fejlődés dinamikája (növekszik-e a szakadék az országrészek között, az Alföldön belüli területek között, vagy felzárkózási folyamatok érvényesülnek). Igyekeztünk feltárni a fejlődés, illetve a differenciálódási folyamat okait, mozgatórugóit, az Alföld általános természeti, gazdasági-társadalmi viszonyainak, geopolitikai helyzetének az infrastruktúrára gyakorolt hatását.

Az elemzés tanulságainak, az általános társadalmi-gazdasági átalakulás főbb elemeinek, jellemzőinek figyelembevételével vázoltuk fel az Alföld infrastruktúra-fejlesztésének stratégiáját és főbb feladatait, rámutatva az infrastruktúra (korlátokat sem nélkülöző) lehetőségeire a területfejlesztésben, valamint az infrastruktúra-fejlesztés lehetséges szervezeti és pénzügyi eszközrendszerére. Az olvasó feltehetően hiányolja, hogy nem foglalmaztuk meg konkrétan, milyen infrastruktúrára, illetve fejlesztésekre van szükség az Alföldön.

Ez semmiképpen nem történhet (népességre, területegységre vetített fajlagos) „normák” alapján, hanem csakis az egyes kistérségek, települések funkcióit, konkrét igényeit és lehetőségeit számba vevő területi tervezés keretében. A tervezés viszont már mások feladata.

## Tényfeltárás

### 1. A lakossági infrastruktúra ágazati jellemzői

#### a) Lakásvizonyok – közművesítettség

A lakossági infrastruktúra terén az Alföld elmaradottságának mértéke az utóbbi fél évszázad alatt csökkent. Különösen a lakásellátottságban (a laksűrűségben, kiváltképpen pedig a lakásnagyságban) jelentős a közelítés az országos átlaghoz, sőt némely mutatóban felzárkózás ment végbe. A lakásépítés dinamikája az 1970–1980-as években az átlagosnál gyorsabb volt, ennek következtében a lakásállomány ma viszonylag „fiatalos”, egészségesnek mondható. A lakásellátottság mértéke, az újszerű lakások aránya sok esetben a jövedelmektől függetlenül, sőt azokkal ellentétesen alakul. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kiemelkedően kedvező helyzetét például részben az önzsigerlő életmódnak, részben vis maiornak köszönheti (árvíz utáni, jórészt országos forrásokból végrehajtott újjáépítésnek).

A közműves ellátottság terén viszont az igen alacsony szintről induló látványos fejlődés ellenére még mindig nagyon erős az elmaradottság. Különösen a vízellátás és a csatornázottság terén sok még a teendő. Az alföldi lakásoknak ugyanis bő háromnegyedéből a szennyvíz csövön távozik, de ezeknek csupán egyharmada van bekötve szennyvíztelephez csatlakozó közcsatorna-hálózatba.

Környezetvédelmi szempontból különös fontosságú a közműhálózat nyitottságának mértéke. A legnagyobb arányban a megyeszékhelyeken zárkózott fel a csatornázottság a vízellátáshoz (csak 1,25–1,69-szeres különbséggel), míg a többi város közül Záhonyban 1,1, Baján és Mátészalkán (1,8–1,8), Martfűn, Vásárosnaményben 1,9-szeres e különbség.<sup>1</sup>

A szénmedencék távolsága miatt csak a legnagyobb, illetve legurbanizáltabb városokban működött gázgyár, így az Alföld gázellátása csupán töredékét tette ki az országosnak. A földgáz előtérbe kerülésével az Alföld (saját lelőhelyei és az import jóvoltából) a többi országrészhez képest kedvezőbb helyzetbe került.

Az Alföld rendkívüli elmaradottságát a lakások komfortszintje, vízöblítéses WC-vel, fürdőszobával való ellátottsága tekintetében erősen ledolgozta, de még ma sem jelentéktelen a hátránya a többi országrészhez képest.

A lakásállomány falzatának és padozatának anyaga tekintetében viszont az Alföld még ma is meglehetősen hagyományos karakterű. Nem biztos, hogy a vályog és döngölt föld

falanyagként történt szélesebb körű alkalmazása elmaradottságot is jelent. Kiváló hőszigetelő tulajdonságai miatt a fejlett országokban reneszánszát éli ez a természetes építőanyag, sőt betonvázalattal kombinálva többemeletes házak is épülnek a vályogból.

*A tágabb értelemben vett lakásvizonyok* (lakásellátottság, -felszereltség, közművekkel való ellátottság) *valamennyi elemét figyelembe véve az alföldi megyék közül Csongrád megye helyzete a legjobb*, Pest megye a második, Bács-Kiskun a harmadik. A további sorrend: negyedik Hajdú-Bihar, ötödik és hatodik holtversenyben Békés és Szabolcs-Szatmár-Bereg, *az utolsó*, hetedik helyen pedig *Jász-Nagykun-Szolnok* megye áll. Meg kell jegyeznünk, hogy az ellátottság megyei mennyiségi értékei között csekély a különbség, azaz a szóródás. A fél évszázaddal korábbi helyzethez képest közeledtek egymáshoz a megyék jellemzői.

Az alföldi városok közül *a megyeszékhelyek* közepes mértékű és egymáshoz meglehetősen közelálló értékű laksűrűségűek, a nagy lakások gyakorisága is csak gyenge-közepes vagy közepes mértékű. A lakások komfortszintje, közművesítettsége viszont igen magas. Mindez a – főként paneles – tömeges lakótelep-építés eredménye. Hat részjellemzőből *komplex lakásellátottsági-komfortszint-közművesítettségi mutatót képezve* (Pest megye igazgatási székhelyétől, Budapesttől eltekintve) *Szeged vezet*, Szolnok a második, Debrecen a harmadik, Békéscsaba a negyedik, Nyíregyháza az ötödik és *Kecskemét a legutolsó helyen áll*. *A többi város lakásállományát az átlagosnál valamivel nagyobb és erősen szóródó laksűrűség, valamint az ugyancsak erősen különböző lakásnagyság jellemzi.*

Feltűnően magas a nagy lakások aránya a Duna–Tisza közi (hagyományos intenzív mezőgazdasági kultúrákból nagy jövedelmet kitermelő) kisvárosokban, valamint egyes szatmári kisvárosokban, legalacsonyabb a nagykunági, hajdúsági, bihari, jászági és szabolcsi kisvárosokban, továbbá a nagyrészt lakótelepi karakterű ipari településen, Martfűn. Komfortszint, közművesítettség tekintetében a hagyományos, erősebben urbanizált speciális (kereskedelmi, ipari, egyházigazgatási, vasúti csomópont) funkciójú települések, valamint a szatmári kisvárosok járnak elől (elérve a megyeszékhelyek átlagát), míg a legalacsonyabb komfortszintűek a szélsőségesen agrárfunkciójú, részben periférikus fekvésű, városi ranghoz csak az utóbbi évtizedekben jutó kisvárosok. A sokszoros különbség a nem megyeszékhely városok közművesítettségében elsősorban nem a jövedelmi differenciák mentén alakult ki. E diszkrepanciák létrejöttében még csak nem is annyira más objektív, mint inkább szubjektív tényezők játszottak közre.

#### *b) Kommunális (közösségi) intézményi infrastruktúra*

Az *oktatási-művelődési* infrastruktúrában belül az *óvodai ellátás* (a zsúfoltság mértéke alapján) *alig valamivel gyengébb az országos átlagnál, ugyanez a helyzet az általános, sőt a középiskolák vonalán is.* (A középiskolák egy osztálytermére jutó tanulók száma tekintetében pedig jobb helyzetnek örvend az Alföld.) *Legrosszabb a helyzet a szakmunkásképzésben*, ahol legnagyobb probléma a szakoktatóhiány. *A felsőoktatás mennyiségi mutatói tekintetében is hátrányos az Alföld helyzete*, és különösen kifogásolhatók a szak-

irányultság szerinti aránytalanságok; a képzés szakmai szerkezete nem felel meg a nagy-régió belső szükségleteinek. Különösen hiányzik, illetve igen kis kapacitású a műszaki, közgazdasági felsőoktatás, miközben agrárszakemberekből és pedagógusokból viszonylagos túlképzés történik. Az újszülött főiskolák jellemzője, hogy nagy részük nem önálló, hanem túlnyomóan fővárosi egyetemek és főiskolák, kisebb részben alföldi egyetemek és dunántúli főiskolák tagozata. *A művelődési intézmény ellátottság* terén – ha térségileg koncentrált formában is – *sikerült megközelíteni az országos átlagot*, viszont *a kutató-fejlesztő tevékenységben nagy az elmaradás*, nem annyira a többi országrészhez képest, mint a főváros által nyomasztóan súlyozott országos átlaghoz viszonyítva.

*Az Alföldön belül az egyes megyék közötti sorrend eltérően alakul a különféle oktatási szintek tekintetében.*

Az óvodai ellátásban a legjobb helyzetet Szabolcs-Szatmár-Bereg és Bács-Kiskun megye élvezi, legrosszabb a helyzet Hajdú-Bihar és Pest megyében. Az *általános iskolai* ellátottságban Csongrád és Békés megye vezet, Bács-Kiskun és Pest a sereghajtók. A *középiskolai* ellátás terén pedig Pest és Békés van a legjobb, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Bács-Kiskun megye pedig a legrosszabb helyzetben. Mind a három oktatási szintet együtt nézve, Csongrád és Békés osztozkodik holtversenyben az első két helyen, majd Szabolcs-Szatmár-Bereg és Jász-Nagykun-Szolnok következik, míg azonos osztályzat értékkel a legrosszabb helyzetűnek Bács-Kiskun, Hajdú-Bihar és Pest megye ítéltető. *A kutató-fejlesztő* helyek terén – a létszám alapján – azok a megyék vezetnek, amelyeknek egyetemeik vannak: Pest, Csongrád, Hajdú-Bihar; a negyedik és ötödik helyen Békés és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye következik, az utolsó két helyen pedig Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Kiskun megye áll.

A tanulók száma, részesedési aránya a népességből a városokként nagyon differenciáltan alakuló demográfiai viszonyok függvénye. Időközbeni *igényváltozáshoz az iskolák kapacitása nagyon nehezen tud alkalmazkodni*. Átmenetinek ígérkező, de még tartósnak mutakozó létszámnövekedés esetén is csak kevés helyen képesek a problémát építkezéssel járó *bővítésekkel* megoldani. Már az is nagy eredmény, ha *bérlettel* növelik a befogadóképességet. (Amennyiben egyáltalán található az adott városban közegészségügyi szempontból is magas követelményeknek megfelelő épület, termékkel.) *Pedagógusok felvétele* viszont csupán pénz kérdése a városokban, általában e szakma munkaerőpiacán a kínálat mind több helyen felülmúlja a keresletet.<sup>2</sup>

*Az Alföld első számú felsőoktatási* (egyetemi) *központja Szeged* (amely mindjárt a főváros után következik az országos hierarchiában), a második Debrecen. Csúpan főiskola működik Nyíregyházán, Kecskeméten, Szolnokon, Baján, Szarvason, Jászberényben, Hajdúböszörményben, Békéscsabán, Hódmezővásárhelyen és Mezőtúron.

*Az egészségügyi ellátás terén is észrevehetően csökkent az Alföld elmaradottsága*. Sőt, a körzeti orvosi és gyermekorvosi ellátottságban már országos átlag körüli állapot jellemző az Alföldre. A kórházi kapacitásban ugyan jelentős lemaradás mutakozik az orsz-

ágos átlaghoz képest, de – az ország kórházi ágynak közel egyharmadát magáénak tudó főváros nélküli – a vidéki átlaghoz mérve, már alig van különbség. A bölcsődei és szociális otthoni (férőhely) ellátottságban az Alföld már nagyjából elérte, illetve megközelítette az országos szintet, de így is nagy a zsúfoltság.

*Az Alföldön belül az orvosellátottság mértékére rányomja bélyegét az orvostudományi egyetemek elhelyezkedése.* (Csongrád és Hajdú-Bihar megye áll az élen, Pest megye az utolsó, erősen leszakadva az előtte levőktől.) *Valamelyest másként alakul a kórházi ellátottság területi képe,* Hajdú-Bihar megye – nagy kapacitású klinikái ellenére – például Jász-Nagykun-Szolnok megye mögé szorul. *A szociális otthoni ellátottság* a legsiralmasabb Pest és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében (országos viszonylatban is a legrosszabb), az országos átlagot Csongrád és Hajdú-Bihar éri el, illetve haladja meg e téren.

A lakosság egészségi állapotában, korösszetételében nincsenek olyan jelentős különbségek sem a megyeszékhelyek, sem a többi város között, hogy indokolt lenne *az orvosi ellátottság tekintetében a megyeszékhelyek kategóriáján belül észlelt több mint kétszeres, a többi város között pedig éppenséggel tizenkétszeres különbség,* ezért itt a valós lakossági ellátási igényektől függetlenül, számos szubjektív tényező által alakított torz állapottal állunk szemben. Hiszen ha valamiben, úgy éppen ebben az infrastruktúrában kellene a lehető legnagyobb egyenletességet biztosítani, ugyanis ezt diktálja az ember szociális igazságérzete.

*Kórház* működik minden *megyeszékhelyen,* viszont *a többi városnak* csupán *a felében.* Ebből következően jó néhány városnak nemcsak a saját körzetét, hanem a szomszédos általános vonzáskörzetet, vagy annak egy részét is el kell látnia kórházi egészségügyi szolgáltatással. A saját népességszámukhoz képest sok ágygal rendelkező kórházak mintegy „kórházvárossá” vagy „gyógyító centrummá” avatnak olyan kisvárosokat is, mint Kisvárda, Mátészalka, Vásárosnamény, Fehérgyarmat, Baja, Berettyóújfalu, Gyula, Kalocsa, Kiskunhalas stb. Ezeknek a városoknak a kórházai több általános (pl. belgyógyászati, sebészeti, szülészeti-nőgyógyászati) és néhány speciális (pl. onkológiai, urológiai, ideggyógyászati, orr-fül-gége) osztállyal is rendelkeznek.

#### *c) Kiskereskedelmi-idegenforgalmi infrastruktúra*

*A kiskereskedelmi infrastruktúra, a bolthálózat* jellemzője, hogy mennyiségi téren, a bolti alapterület fajlagos adatai *tekintetében az Alföld megközelítette az országos átlagot,* de ez *a fejlődés* az átlagosnál *erősebb koncentrációval* ment végbe. Nevezetesen, a nagyvonalú áruházépítési program eredményeként erősebben csökkent a boltok száma, mégpedig szakjelleg szerint is differenciáltan, különösen a kis falusi boltok sokaságának megszűnésével. Kedvezőtlenebbé vált tehát az áruterítés a tanyasi-falusi lakosság körében. E helyzetben az utóbbi időszakban felgyorsult privatizáció sem segített igazán, mivel az új „maszek” kisboltok, butikok túlnyomó része is a nagyobb településeken, városokban jött létre. Az utóbbi években megcsappant „vásárlási kedv” alapján általában

elegendőnek látszik a szakbolti kapacitás egésze, inkább a szakstruktúra terén mutatkozik igény a változtatásra. A valós keresletszerkezet azonban a kiskereskedelmi piaci viszonyok között is csak lassan alakul ki, mert a kereskedő az elérhető nyereséghányad alapján dönt a bolt profiljáról. A kiegyenlítő tendencia ellenére a fajlagos kiskereskedelmi forgalom tekintetében is elmarad az Alföld az országos átlagtól.<sup>3</sup>

Négy kiskereskedelmi és idegenforgalmi részmutatóból képzett komplex mutató szerint a megyeszékhelyek közül összességében a legjobb helyzetben Szeged van Szolnokkal együtt, majd a harmadik és negyedik helyen holtversenyben Békéscsaba és Kecskemét adja a középmezőnyt, a legkedvezőtlenebb helyzet pedig Debrecenre és Nyíregyházára jellemző.

Ezen belül a kiskereskedelmi infrastruktúra terén Békéscsaba és Szolnok vezet, Szeged és Debrecen helyzete a legrosszabb. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy a megyeszékhelyek szűk csoportján belül jelentéktelenek a tényleges különbségek (a szélső értékek kb. 15%-kal különböznek), viszont a többi város állományán belül a szélső értékek 8,5-szeresen térnek el egymástól. Olyannyira, hogy vannak olyan kisvárosok, amelyek bolthálózata – lakosságukhoz mérten – még a megyeszékhelyekhez képest is fejlettebb (Bácsalmás, Fehérgyarmat, Berettyóújfalu, Baja, Kalocsa, Mátészalka, Kisvárd, Vásárosnamény stb.). Feltűnően sok közöttük a szatmári, ahol már nem tud érvényesülni Nyíregyháza igen erős kereskedelmi vonzása.

Az idegenforgalmi infrastruktúra alapját képező „kereskedelmi szálláshelyekből” az Alföld mind területéhez, mind népességszámához, de még adottságaihoz képest is aránytalanul csekély mértékben (egyötöd arányban) részesedik.

Az Alföldön belül, az egyes megyék között a szállodai férőhelyek és a fizetővendégszobák számában sokkal kisebb a szóródás, mint a kempingeknél. A hosszabb tartózkodásra alkalmas szálláshelyek erősen a gyógyvizekhez kötődnek, amit Hajdú-Bihar megye fölénye is igazol, míg a kempingek a nyári idényben hathatósan besegítenek a gyógyidegenforgalomba, a vízparti üdülésbe, emellett egész évben a tranzitforgalmat is szolgálják. Amennyire képes volt a minimális befektetést igénylő fizetővendéglátás a legrugalmasabban igazodni az adott térség keresletéhez, a jóval tőkeigényesebb kempingekkel való ellátásban igen nagy és az idegenforgalmi potenciállal összefüggésbe nem hozható különbségek léteznek. (Jellemző, hogy Hajdú-Bihar kempingjei tizenötször annyi vendég befogadására alkalmasak, mint a gyógyfürdőkkel, vízparti üdülőkkel ugyancsak rendelkező Békés megyeiek.)

Városi viszonylatban a szálláshely-kapacitás a legnagyobb mértékben az országos híriű fürdőhelyen, Hajdúszoboszlón összpontosul; második Debrecen, harmadik Szeged. Ezután néhány népes megyeszékhely következik (Szolnok, Kecskemét, Nyíregyháza), majd nem a népességszám alapján, hanem az idegenforgalmi adottságok mértéke szerint alakul a további sorrend. Tehát Szoboszlót leszámítva a megyeszékhelyek idegenforgalmi szálláshely-kapacitása a legnagyobb, Békéscsaba kivételével, amely (424 fős értékével)

még az első 15 közé sem kerül be. A megyeszékhelyek kapacitása csak részben tükrözi az általános (ügyintézésrel kapcsolatos) forgalom méretét, a legtöbb esetben azt valamilyen üdülési-idegenforgalmi szerepkör ellátása is indokolja.

A többi város közül a kapacitás viszonylagos nagyságával a melegvizes gyógyfürdőhelyek, valamint a Tisza- és a Duna-parti *idényjellegű természetes fürdőhelyek* tűnnek ki. Esetenként a nemzetközi *tranzitforgalom* is elősegíti az idegenforgalmi infrastruktúra erősödését, noha 11 alföldi városban semmiféle idegeneknek kiadható szállás nincs.

## 2. A lakossági infrastruktúra fejlettségének települési kategóriák szerinti jellemzői

*Az Alföld mai infrastrukturális állapotát részben az egész országra jellemző folyamatok, „tervezési” intézkedések, normák, részben különleges adottságai (a nagyfalvas-tanyás településszerkezet, a mezőgazdaság, és az agrárnépesség nagyobb aránya, a paraszttársadalmi múlt, továbbá, hogy a keleti energiainport fogadóterülete, hogy a nemzetközi tranzitközeledés fontos szereplője, hogy iparosítása más országrészekhez képest jóval visszafogottabb volt, s területén alig épültek nagy infrastruktúra vonzatú iparvárosok, végül az alacsonyabb szintű idegenforgalmi igények) eredményezték. Az uralkodó terület- és településpolitikai magatartásnak megfelelően a lakossági infrastruktúra-fejlesztés elsősorban a megyeszékhelyeken összpontosuló tömeges lakásépítéshez kötődött.*

### a) A városok infrastrukturális viszonyai

*Az Alföld városállományának infrastrukturális fejlesztése meglehetősen differenciáltan történt, és a sajátos infrastrukturális problémák nagyságrend és funkció szerinti kategóriánként eltérő módon jelentkeztek az egyes városokban. Legelhanyagoltabbak az agrárstruktúrájú kisvárosok (különösen a nagykunsági és hajdúvárosok) és egy ideig a határközeleli városok (az 1950-es években Szeged, Baja stb.) voltak. Városkategóriánként ma is különböznek az infrastruktúra feszültségforrásai (pl. a lakáshelyzet rosszabb a nagyvárosokban, mint a közép- és kisvárosokban, a közművesítettség, a hírközlés pedig fordított képet mutat).<sup>4</sup>*

Az elmúlt évtizedben a várossá nyilvánítás az Alföldön is meglehetősen megalapozatlanul történt. Az új kisvárosok kommunális infrastruktúrájának színvonala messze nem elégséges. Jó néhányuknak nincs középiskolája, kórháza. Így ahelyett, hogy környékük vonzásközpontjai lennének, lakosaik a legalapvetőbb közép fokú szolgáltatások igénybevételéhez kénytelenek máshová ingázni, azaz maguk is a „vonzott település” szituációját kénytelenek megélni.

Az Alföldön is kialakultak többé-kevésbé kompakt, az egymáshoz közeli fekvés előnyeit élvező településegységek. Nagyon sajnálatos, hogy az együttműködési lehetőségek kínálta előnyöket (elsősorban területkutatók részéről történt kezdeményezések ellenére) nem sikerült hasznosítani az infrastruktúra-fejlesztések során (pl. a közép-békési városrész-

gióban, a szolnoki agglomerálódó térségben, a Cegléd-Nagykőrös-Kecskemét, „Három város” régiójában).

*b) A falusi települések infrastruktúrájának területi különbségei*

Az Alföld falvainak infrastrukturális ellátottsága a nagyobb települések miatt átlagosan jóval felülmúlja a tagoltabb felszínű többi országrész apróbb falvainak ellátottságát. Az Alföldön belül is szoros a kapcsolat a települések lélekszáma és az alapellátás szintje, az intézményhálózat kiépültsége között.

A kéttucatnyi részmutatóból számított *komplex mutató* pontértékei alapján szerkesztett kategóriatérkép azt mutatja, hogy a viszonylag *kedvezőbb* infrastrukturális ellátottság a Közép-Tiszántúl, a Közép-Tisza-vidék, a Tisza mente, Dél-Békés, Észak-Bácska és Kalocsa térsége falusi térségeire jellemző. *Leggyengébb* az általános ellátottság Szatmárban, Beregben, Kelet-Szabolcsban, Békés és Hajdú-Bihar megye határmenti sávjában – hogy csak a nagyobb, összefüggő homogén értékcsoportokkal jellemzett területeket említsük.

A falusi infrastrukturális intézmények *körzetesítése a kisfalvas térségekben* (főként Szatmár-Beregben) a jobb közlekedési lehetőségekre is hivatkozással, kizárólag fiskális szemlélet alapján történt. A közösségi intézmények területi koncentrációjából nyert közvetlen megtakarítás, a csupán ökonómiai szempontú „racionalizálás” haszna a falusi társadalom szerves fejlődése, fennmaradása szempontjából több mint vitatható.

A *középfalvak* infrastrukturális helyzetét tájegységenként eltérő sajátosságok jellemzik. A kertgazdálkodási-szőlőtermelő kultúrák térségeire átlag feletti színvonal jellemző (a Duna–Tisza közti homokhat egyes részein, a Duna menti lapályon, Szeged környékén).

Az erősen megcsappant *tanyaállomány* infrastrukturális szempontból is differenciálódott: a városközeli övezetekben (különösen az intenzív kultúrákban elért magasabb jövedelemmel összefüggésben, és a liberálisabb településpolitikai magatartás eredményeként) fejlődött az alpinfrastruktúra.

### 3. A hálózati infrastruktúra jellemzői

A hálózati infrastruktúra tekintetében az Alföld igazából csak egy-két elemében van elmaradva a többi országrésztől, mivel a közlekedési és energiaszállító hálózatok fő alkotói nem csupán regionális, hanem országos rendeltetésűek és nemzetközi kapcsolatokat is hordoznak. (Finanszírozásuk központi, sőt külföldi forrásokból történt.)

*a) A közlekedési infrastruktúra*

Az Alföld *vasúti fővonalai* teljesítményben, technikai felszereltség terén nem maradnak el a többi országrésztől, sőt felül is múlják azokat, és mindmáig jelentős településfejlesztő, -éltető, -fenntartó tényező. Annál *kedvezőtlenebbnek bizonyult* – az amúgy is hátrányos helyzetű, periférikus agrártérségek léte szempontjából – *számos kislevegély mellékvonal és gazdasági vasút megszüntetése*. A forgalom közútra terelése ellehetetlenítette a közhasználatú közlekedést, főként a teherszállítást, elősegítette a demográfiai



eróziót is magába foglaló gazdasági kiüresedési folyamatok felgyorsulását, az érintett térségek „lecsúszását”.

Az alföldi közúthálózat jóval ritkább az országos átlagnál, ami önmagában nem igazán hátrány, hiszen itt a sajátos, ritkább településhálózat miatt *nincs is szükség olyan sűrű hálózatra, mint a többségében apró- és kistelepülésű Dunántúlon vagy Észak-Magyarországon.* (A tanyáktól eltekintünk, mert egyelőre anakronisztikus követelmény a tanyák közötti kapcsolatának megteremtése.) A hiányosság a legegyszerűbben az utak (különösen az alsóbbrendűek) gyenge minőségében mutatkozik meg. Az Alföldön az útminőség még csak lazán sem korrelál a különböző területek gazdasági potenciáljával, jövedelmi viszonyaival.

*Az Alföld lakosságához mért fajlagos gépjárműállománya a közlekedés ellenére még jóval elmarad a többi országrészétől.*<sup>5</sup>

A kisebb gépkocsialományhoz igazodóan, két megye kivételével, az Alföldön jóval ritkább az üzemanyagotöltő állomások hálózata is.

*A közúti közlekedési infrastruktúra fontosabb elemeinek együttes számbavételével előállított komplex mutató alapján az Alföld megyéi – a legjobb értékű Csongrád megye kivételével – a gyengén közepes és főként a gyengén ellátott kategóriába tartoznak.* (Az ország 19 megyéje közül Csongrád a 7., Bács-Kiskun a 10., Jász-Nagykun-Szolnok a 11., Pest a 16., Hajdú-Bihar a 17., Békés a 18., Szabolcs-Szatmár-Bereg a 19. helyen áll.)

*A közhasználatú szárazföldi közlekedési eszközök* részben távolsági (nagyobb, központi települések közötti), részben vonzaskörzeti jellegű (centrumtelepülés és vonzott települések közötti) forgalom közvetítői. E funkciók betöltése regionálisan eltérő mértékben valósul meg.

A nemzetközi (vasút- és autóbusz-) vonalakkal való feltártság tekintetében az Alföld kedvezőtlenebb helyzetben van a Dunántúlnál. A belföldi fővároscentrikus (sugaras) és transzverzális irányú, a távolsági közlekedést hordozó *vasúti fővonalak által nem érintett összefüggő terület* a Budapest–Hatvan–Miskolc és a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc fővonalától közrefogottan is, Nyugaton a Szolnok–Hatvan pályától határolva az *Észak-Alföldön* található. A második legnagyobb kimaradt területet a szolnok–debreceni és szolnok–békéscsaba–gyulai vasútvonalak, valamint a magyar–román határszakasz által közrefogott háromszög alkotja a *Dél-Tiszántúlon* (1. ábra). *A távolsági transzverzális és centrális buszvonalak által egyáltalán nem érintett terület az ország északkeleti részén* (a Jószafele–Miskolc–Polgár–Nyíregyháza–Debrecen–Gyula vonalától keletre) *alkot kiterjedt, összefüggő fehér foltot.* Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy az itteni lakosságnak először valamilyen eszközzel el kell jutnia azokba a városokba, ahonnan távoli helyekre el tud utazni.

Az egyes nagyvárosok, régiók, megyék közötti keresztirányú (az ország központját, a fővárost elkerülő) forgalom fő eszközei formálisan a csak egyes szakaszokon létező, a *transzverzális* vonatok helyettesíteni hivatott *autóbuszjáratok.* Lassúságuk miatt azon-

ban az utasok helyettük általában inkább vállalják vasúton a kényelmesebb kerülőutat. Ezért a létrehozó szándékkal szemben csak kis mértékben váltak a nagy távolságra utazás eszközeivé, inkább – erős utascserével – a rövidebb távú „láncközlekedést” segítik.

Az Alföldön a legtöbb várossal – periférikus fekvése ellenére – Szegednek van közvetlen (vasúti + busz) összeköttetése főként buszvonalai révén (2. ábra). Az utána következő Kecskemét elsősorban az érintő tranzitvonalaknak köszönheti magas közlekedési kapcsolati értékét.

A vonzáskörzeti közlekedés túlnyomó része a városok felé irányul. A megyeszékhelyek ugyan nagyban veszítettek adminisztratív-irányítási funkciójukból, az Alföldön azonban szinte kivétel nélkül ezek a legjelentősebb gazdasági-foglalkoztatási-szolgáltató központok. Ennek ellenére a megyék kisebb-nagyobb térségeiből (területük 9,2–41,3%-ából) nem lehet közvetlen járatokkal elérni a megyeszékhely várost. A nem megyeszékhely városoknak, mint legközelebb fekvő szolgáltató központoknak, vonzáskörzetükből való roszs elérhetősége is nehezíti a vidékiek életét.

Valamennyi, általunk vizsgált szárazföldi közlekedési (részben a pályákra, közlekedési eszközállományra, részben a közlekedés területi járatrendszerére vonatkozó) részmutatóból képzett komplex mutató alapján egyértelműen megállapítható az Alföld elmaradottsága. Az alföldi megyék közül a legkedvezőbb helyzetben lévő Pest megye például országosan csupán az ötödik, az utána következő Csongrád megye a hatodik, Jász-Nagykun-Szolnok megye a 11., míg Hajdú-Bihar és Bács-Kiskun megye a 13–14., Békés a 17., Szabolcs-Szatmár-Bereg pedig az utolsó, 19. helyet foglalja el.

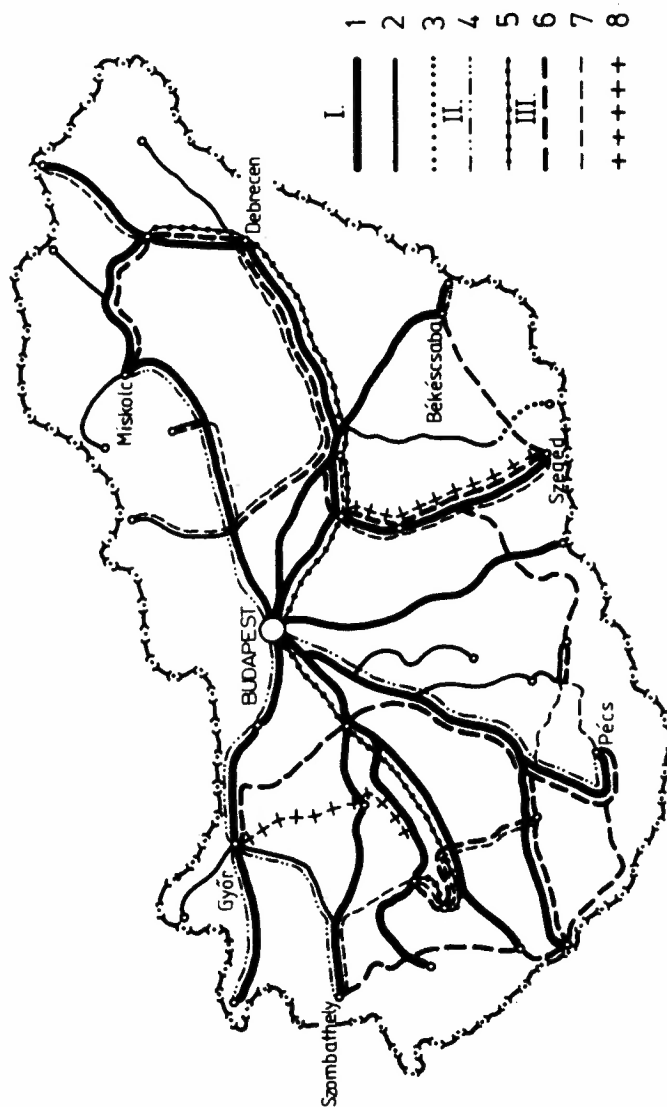
Érdekes, hogy a térségek közlekedése és általános gazdasági-infrastrukturális szintje között inkább csak a szélsőséges kategóriákban van összefüggés.

A belvízi közlekedéshez kétségtelenül nem kedveznek a természeti adottságok, azonban a hajózás hallatlan elhanyagoltsága főként a kényelmesség, a szervezetlenség, és érzéketlenség következménye. Sajnos, ma bármilyen konkrét javaslat a helyzet alapvető megváltoztatására csupán megmosolyogni való illúzióknak tűnhet. Kérdés, hogy a Rajna–Majna–Duna-csatorna megnyitása milyen mértékben növeli a Duna forgalmát, képes lesz-e fejlesztőerőként hatni a parti kikötővárosokra?

A légi közlekedés mai formájában (a viszonylatokat, az utasok számát, a felszereltséget, a kapacitást tekintve) messze elmarad az 50-es évekbeli állapottól. Bizonyos potenciált jelenthet az egykori szovjet katonai repülőterek „polgárosítása” (például a debreceni berendezése Ferihegyet tehermentesítő nemzetközi légikikötővé).

1. ÁBRA

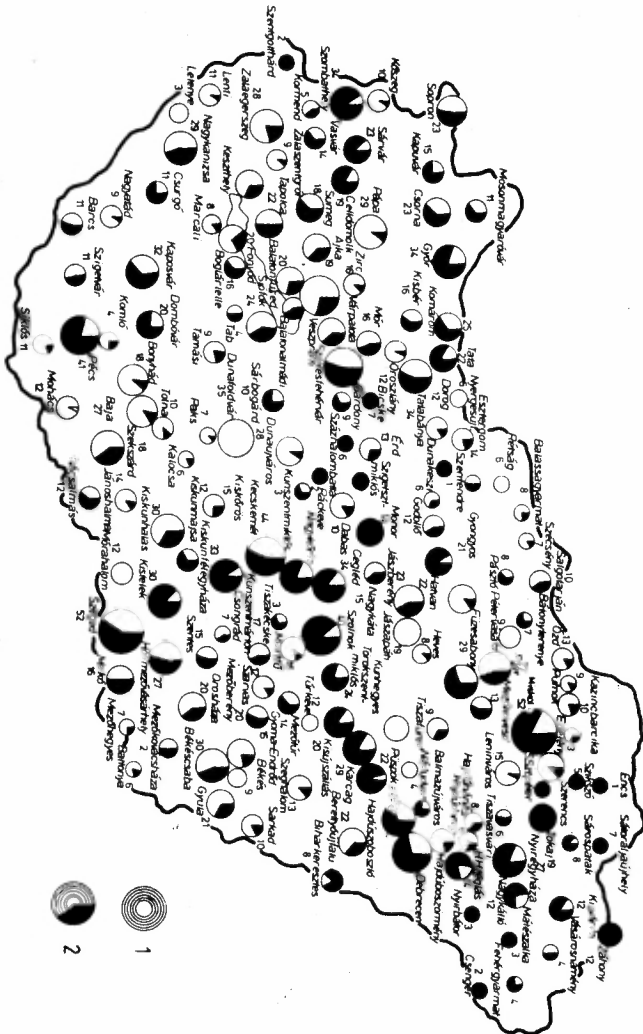
A távolsági vasúti összeköttetések  
(Long-distance railway lines)



**Jelmagyarázat:** I. – Budapestről kiinduló centrális irányú távolsági vonatok; 1 – expresszvonalok, 2 – gyorsvonalok, 3 – személyvonatok;  
II. kvázi transzverzálisok (melyek Budapesten keresztül kötik össze a régiókat); 4 – naponként közlekedő, 5 időszakosan közlekedő vonatok;  
III. Transzverzálisok (Budapestet elkerülve kötik össze a régiókat); 6 – gyorsvonalok, 7 – szezonális gyorsvonalok, 8 – személyvonatok.

Szerkesztette: Erdősi Ferenc.

2. ÁBRA  
 A városok száma, amelyekkel az adott városnak közvetlen összeköttetése van  
 közhasználatú közlekedési eszközökkel (vonatokkal + buszokkal)  
 (Number of towns that the given town has direct links with by means  
 of public transport [coaches + trains])



Jelmagyarázat: 1 – hány várossal van összeköttetése az adott városnak;  
 2 – az összestől a vasúton elérhető városok százalékos aránya.  
 Szerkesztette: Erdösi Ferenc.

*b) A hírközlési infrastruktúra*

A hírközlésen belül meghatározó szerepe van a távbeszélő infrastruktúrájának, mivel a fax- és adatátvitel-szolgáltatás is telefonvonalakon történik. A *telefonellátottságban* (a „telefon-főállomások” fajlagos számában) az Alföld *feltűnően leszakadt* a többi országrésztől. Csupán Csongrád megye tartozik az országosan is legjobban ellátott területek közé.

A települések közül a kistalvak, valamint a tiszántúli kisebb agrárvárosok ellátottsága viszonylag a legrosszabb. A távbeszélő használati értékét nagymértékben növelő távhívásból ma még kimaradó legfontosabb területek közé tartozik a Duna – Tisza köze északi része, a kalocsai és kiskunhalasi vonzáskörzet, a Tiszazúg és attól északra a törökszentmiklósi, délre pedig a szentesin és orosházin át a mezőkovácsházi körzetig tartó rész, továbbá a Kelet-Tiszántúlnak a Körösök által közrefogott része, végül Szabolcs-Szatmár-Bereg megye fele (3. ábra).

A tömegkommunikációs eszközök közül a *telex* elterjedtségében az Alföld nagyjából az országos átlag körüli helyet foglalja el. A telexet lassan kiszorító *telex*-készülékállomány tekintetében viszont jelentős az Alföld *elmaradottsága*, mivel alig terjedt még el a Közép-Tisza-vidéken és Szabolcs-Szatmár-Beregben. A *műholdas tv*-szolgáltatásban közösségi hálózattal legjobban ellátott területsáv a Dunántúlról átnyúlóan a Szolnok – Tiszaújváros – Debrecen – Nyíregyháza városok által képzett vonal mente.

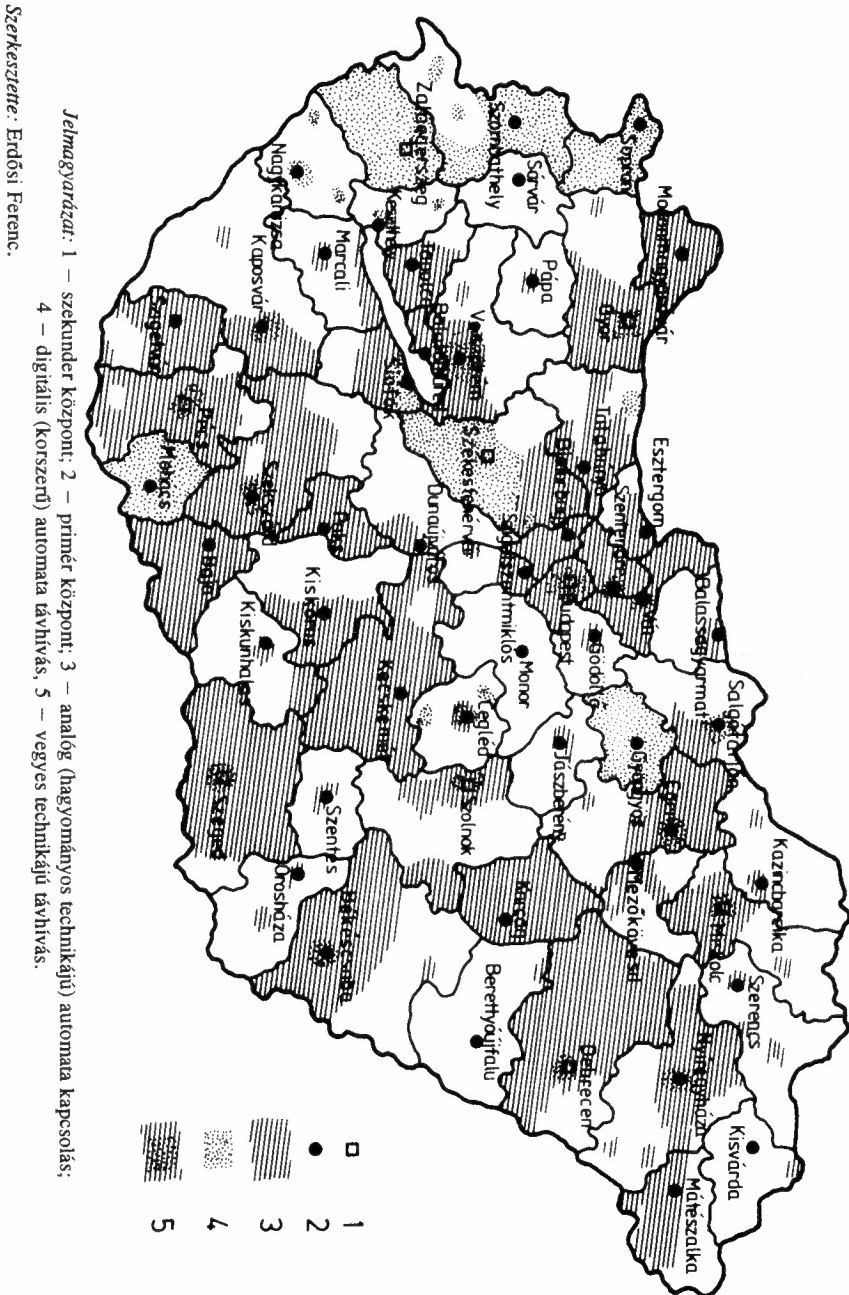
*c) A távvezetékes energia- és vízszállító infrastruktúra*

Az *energiaszállító távvezeték-hálózatok* tekintetében az Alföld *kedvező helyzetben van*, mert a ma még túlnyomóan keletről érkező nemzetközi távvezetékek az Alföldön lépnek be az országba.

A nagy nyomású *földgáz-távvezetékek* hálózatának textúrája egyértelműen kelet-nyugati irányú, illetve a *Budapest felé* irányuló elemek uralkodnak, de vannak csatlakozási pontjai Észak-Magyarországgal és a Dunántúllal is. Ahogyan a kelet-európai szénhidrogénforrások súlya csökken energiagazdálkodásunkban és ugyanakkor a *nyugati rendszerekhez való csatlakozásra* egyre több intézkedés történik, úgy merevedik le az alföldi csővezeték-hálózat struktúrája. Az Alföld *villamosenergia*-ellátása ma túlnyomórészt dunántúli és észak-magyarországi erőművekből 220 kV-os távvezetéseken és külföldi forrásokból történik (750 és 400 kV-os távvezetéseken), de az országos hálózat közvetítésével. A külföldi energia beszerzési forrásaiban bekövetkező orientációváltás miatt az Alföldön a jövőben csak igen kevés távvezeték-építésre lehet számítani.

Az Alföld városainak (méginkább falusi településeinek) vízellátásában a *regionális vízművek* keretében, *táv-vízvezetékekkel* történő megoldások jóval kisebb szerepet játszanak, mint a dunántúli, sőt az észak-magyarországi térségekben. A legnagyobb területre kiterjedő fejlesztés Kelet-Békésben várható.

3. ÁBRA  
 A telefonállatlanság műszaki-minőségi jellemzői  
 (Technical-qualitative features of the provision with telephones)



## *Az infrastruktúra-fejlesztés stratégiája és főbb feladatai az Alföldön*

### *1. Az infrastruktúrának mint területfejlesztési eszköznek vállalatnagyságtól is függő reális lehetőségei*

A tőke területi mobilitását befolyásoló makrogazdasági helyzetet is figyelembe véve, a telephely-választásnak – az infrastruktúrán kívül – még jó néhány területgazdasági, mikroökonómiai, jogi feltétele, tényezője van, és csak ezek többségének kedvező együttállása eredményez pozitív döntést. Tisztában kell lenni tehát azzal, hogy *a szinte kizárólag infrastruktúrára* (mintegy a termelési feltételek megelőlegezésére) *alapozott fejlesztési program korántsem biztos, hogy eredményt hoz*, amint azt a Szabolcs-Szatmár-Bereg és Békés megyei, túlzott várakozásokkal szembeni, igencsak mérsékelt iparosodás is igazolja. Külföldi példákat is említhetnénk azzal a tanulsággal, hogy *egyedül az infrastruktúra-fejlesztéstől* (pl. előközművesített ipari park területtől) *nem várható* automatikusan termelő tevékenység letelepedése, *az elmaradott vagy depressziós térségek fellendülése*.

Ha viszont adott a telephely-létesítés többi feltétele, csak éppen a megfelelő infrastruktúra hiányzik, a telephely melletti döntés aligha lesz pozitív, mert bizonyos fajta infrastruktúrák bizonyos szinten való megléte a termelés „sine qua non”-ja, s a termelési technológiák infrastruktúra-érzékenységének növekedésével az ipari tőke egyre igényesebb az infrastrukturális ellátottsággal szemben (pl. előtérbe kerülnek a „puha” infrastrukturális tényezők, a szellemi szféra minőségi jegyei). *Az infrastruktúrának a telephelyi döntéseknél elsősorban a közepes vállalatok számára van jelentősége*, a transznacionális nagyvállalatoknál kisebb költségtényezőként kevésbé, a többnyire lakóhelyen létesülő kisvállalatok számára pedig e tényező irreleváns. Végső soron tehát *az infrastruktúra nélkülözhetetlen, de nem elégséges előfeltétele a regionális fejlesztésnek*.

Az infrastruktúra Alföld-fejlesztésben való helyének meghatározásakor figyelembe veendő, hogy a makrogazdasági szinttel és a termelés szférájával ellentétben *az infrastruktúra szférájában az intenzív extern hatások miatt, nem számolhatunk a piaci folyamatok egyensúlyteremtő, a kereslet-kínálat viszonyának megfelelően alakuló reguláló hatásával*. Ezért szükségesek a jogi-politikai, illetve műszaki (terület- illetve városrendezési) beavatkozások, korrekciók. Éppen a tovagyrúzó, áthárítható, externalizálható hatások miatt a makro- és mikroszintű optimum nem esik egybe. Számolni kell azzal, hogy oszthatatlansága, a használatából nem kizárhatóság, és hosszú élettartama miatt, *az infrastruktúra nagymértékben képes az adott térbeli struktúrát konzerválni*.

*Az infrastruktúra hiánya a hatékony térbeli struktúra kialakulását akadályozza azzal, hogy nehezíti a termelési tényezők hatékony térbeli mobilitását* (pl. a lakáshiány miatt a munkaerő nehezen tud a megfelelő helyre áttelepülni), *kemény akadálya lehet a piaci alkalmazkodásnak és integrációnak* (pl. a telefon hiánya, a szűk raktárkapacitás, a határ-állomások szűk keresztmetszete, a pénzügyi infrastruktúra fejletlensége).

## 2. Az Alföld speciális jellemzőinek figyelembevétele a fejlesztésnél

Egyelőre a régiók sajátos vonásaitól független, *általános* (nemzetközi, nemzeti szintű) gazdasági-társadalmi *tényezők* (meglehetősen alacsony színvonalú területi differenciáltság mellett) hatnak igazán az infrastruktúra fejlődésére, azaz *túlsúlyosak a helyi-térségi karakterből adódó megoldási módokkal szemben*. Ezt még erősíti az a körülmény, hogy az Alföld az ország területének mintegy felét teszi ki, tehát túl nagy ahhoz, hogy az infrastruktúra-fejlesztés politikában markánsan megmutatkozzanak valamilyen sajátos vonások. A hagyományos termelési és településszerkezet alapján mindenestre „mezőgazdaságbarát”, „tanyabarát”, ezenfelül „környezetbarát” megoldásváltozatokra van szükség az infrastruktúra fejlesztésében.

## 3. Főbb célok és feladatok

### a) Rövid távú taktikai lépések

A helyi szintű *alapellátás a legsürgősebben megoldandó* feladat, főként az elmaradott térségek falvaiban, kisvárosaiban. A tanyavilágban látványos fejlődésre néhány éven belül nemigen lehet számítani (a módos emberek által üdülőnek, szellemi alkotó környezetnek, műhelynek használt, valamint az agglomerációs övezetekben jövedelmező, intenzív mezőgazdasági termelés, esetleg terményfeldolgozás telephelyeül szolgáló tanya-farmok kivételével), mint ahogyan a nagyobb városok súlyos problémái közül is csak néhányának a mérséklésére, esetenként megoldására látunk lehetőséget. Számolni kell azzal, hogy mind az ipari nagyvállalatok, mind a mezőgazdasági üzemek közvetlen szerepe nagymértékben csökken a települések infrastruktúra-fejlesztésében; áttételesen (adókon keresztül) természetesen továbbra is fejlesztő tényezők maradnak, de beleszólásuk a fejlesztés mikéntjébe alig lesz. A *nagyvállalatok mecenatúrájának megszűnése különösen olyan iparvárosokban okoz nehézséget, mint Martfű, Tiszavasvári, Tiszaújváros, de bizonyos mértékig a nem kifejezetten ipar-, de erősen iparosodott városokban is.*

Az alapellátásban a *legsürgősebb teendő az egészséges ivóvízzel való ellátás megteremtése, és a csatornázottság felzárkóztatása a túlzottan nyitott közműolló katasztrófális környezeti hatásainak felszámolása érdekében* (különösen az e téren nagyon lemaradt Szabolcs-Szatmár-Bereg, Jász-Nagykun-Szolnok és Békés megyékben, illetve Jászapáti, Kiskunmajsa, Tiszakécske, Nádudvar, Hajdúdorog, Bácsalmás, Biharkeresztes, Hajdúhadháztéglás városokban.) Bővíteni kell a szennyvíztisztító-kapacitást, javítani a tisztítás hatásfokát.

Egészséges ivóvíz viszonylag kevés helyen áll megfelelő („közművesíthető”) mennyiségben rendelkezésre, ezért a települések ellátásában különösen nagy szerepet kell játszaniuk a regionális vezetékrendszereknek.



A bölcsődék, óvodák, napközi otthonok iránti igények feltehetően nem növekednek; annál nagyobb figyelmet kell fordítani az *általános iskolai infrastruktúra* minőségi fejlesztésére.

Meg kell *erősíteni az egészségügyi alapellátást*, törekedni kell a háziorvosi rendelők zsúfoltságának megszüntetésére.

Ahol még nincs *helyi tömegközlekedés*, de van arra igény, meg kell teremteni; a hírközlést – szükségmegoldásként – nyilvános telefonállomások létesítésével kell közhasznúvá tenni a faluprogram keretében kiépítendő társasági hálózatokon belül.

A városok központi negyedeit részben városperemi elkerülő, részben településen belüli *tehermentesítő utakkal, felüljárókkal* kell óvni a túlzott forgalomtól.

Aligha sorolható sorrendiségben az előbbi feladat mögé a *középfokú intézményhálózat kiteljesítése* az utóbbi időben nem éppen megalapozottan várossá előléptetett településeken. *Kórházakra* van szüksége csaknem minden második alföldi városnak, *középiskolákat* kell létesíteni Hajdúdorogon, Hajdúhadháztégláson, Mórahalmon, Nádudvaron; növelni kell mintegy 15 városban a középiskolák kapacitását, 8 városban pedig a tantestületek összetételét kell javítani.

Az új igazgatási viszonyok ugyan nem kedveznek a városok és vonzaskörzetük egységes, koordinált tevékenységmegosztáson alapuló fejlesztésének, a *középfokú ellátásban* mégis feltétlenül szükség van a *városok és vonzaskörzeteik* „egészséges”, *összehangolt funkcionálására*. Törekedni kell a városi nagy lakótelepek középfokú intézményekkel való jobb ellátására, hogy a középfokú szolgáltatások igénybevételéhez ne kelljen az itt lakóknak a hagyományos városközpontba utazni.

A kisebb és közepes régiók vízellátását regionális vízvezetékrendszerrel kell megoldani, közlekedési kapcsolataikat pedig az utazási távolságokat csökkentő összekötőutakkal, többirányú autóbuszvonalak létrehozásával ajánlatos javítani.

#### *b) Hosszú távú fejlesztési stratégia*

Prioritás illeti a távolsági (interregionális és nemzetközi) közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A vasúti és közúti magisztrálék versenyében az Alföld és egyben az ország nagy távlatú érdekeinek megfelelően *a vasútnak kell elsőbbséget adni*. Nagyteljesítményű vasutakkal tudunk eleget tenni – a környezet óvása mellett – tranzitszállítási kötelezettségeinknek. A fővároscentrikusság oldása érdekében meg kell teremteni *a többi országrésszel való közvetlen, hatékony kapcsolatot*, beleértve a szükséges folyami hídépítéseket, főútkorrekciókat, vasúti rekonstrukciókat, helyenként új nyomvonalon kiegészítő pálya építéseket.

A hiányosságok megszüntetésére mutató eszköz kínálkozik. A Déli Autópálya, azonban elsősorban a nemzetközi tranzit eszköze lenne, vele idegen érdekek kiszolgálása közben „kapcsolt áruként importálnánk” egy olyan méretű környezetszennyeződést, devianciát, hogy ésszerűbbnek látszik a transzverzális forgalom kielégítésére nagyteljesítményű villamosított vasutat létesíteni, amely alkalmas lehet a kamionok jó részének távolsági

szállítására is („gördülő országút”). Meg kellene építeni a Szeged – Bácsalmás pályát, a folytatását képező Bácsalmás – Baja – Dombóvár szakaszt pedig elsőrangú pályává kellene átépíteni. A Kecskemét – Dunaföldvár – Mezőfalva pályalánc elsőrangúsításával, a földvári híd teljes rekonstrukciójával egy további nagyteljesítményű összeköttetés jöhetne létre a Közép-Dunántúllal, a főváros teljes elkerülésével.

A Füzesabony – Tiszafüred – Karcag mellékvonal „fővonalasítása” Észak-Erdélyt hozná közelebb Észak-Magyarországhoz és Közép-Szlovákiához; folytatásában a Kál-Kápolna – Kisterenye pálya korszerűsítése is feltétel. Ugyancsak régi hiányt pótolna a Tiszafüred – Debrecen mellékvonal építése, amely az Eger és Debrecen térsége közötti közvetlen összeköttetést szolgálná. Nagyon hiányzik az Észak- és Dél-Tiszántúl két nagyvárosa, Debrecen és Békéscsaba közötti direkt vasúti összeköttetés is, amit a 43. számú másodrendű főközlekedési út nem képes helyettesíteni.

A közúthálózat fejlesztését a jövőben a valós követelményekhez való jobb igazodással kell megtenni. Sajnos, a tárca „Országos közúthálózat 1991 – 2000. évekre szóló fejlesztési program”-ja irreálisan nagyszabású, a lehetőségeinktől teljesen elrugaskodott útépitésekkel számol, amelyeknek becslésünk szerint jó, ha az egynegyede elkészül az ezredfordulóig.

Az Alföld vízi útjait jobban ki kell használni, megfelelő kiegészítő infrastruktúrákkal és reális tarifa alkalmazásával életképpé tenni. *Bővíteni kell a légitököledés lehetőségeit.*

A hírközlésben – a mennyiségi fejlesztés mellett – a szolgáltatás minőségét alapvetően javító távhívásos rendszert kell mindenütt megvalósítani, és lényegesen előre kell lépni a digitális elvű hálózat, illetve központok kiépítésében.

A nagynyomású távolsági földgázvezeték-hálózat kiegészítésén, egyes szakaszok tehermentesítésén túlmenően (a további súlyos környezetkárosítást elkerülendő) fokozatosan *ki kell cserélni a régebbi, sok helyen anyaghibás, könnyen törő csővezetéseket.*

A villamosenergia-távvezeték-hálózat, transzformátorok rekonstrukciójával biztosítani kell a biztonságos és *többirányú energiaellátást.*

Az Alföld, különösen városainak fejlődése nem kis mértékben attól függ, hogy milyen lesz szellemi arculatuk, szellemi infrastrukturális potenciáljuk. Konkrétan: *a felsőfokú képzettségnek és a kutatásnak* a mennyiségi fejlődésen túlmenően *minőségi-strukturális megújulással*, a szakmai-tudományági szerkezet kedvező irányba való átalakulásával kell együttjárnia. Különös szerepük lehet az Alföld szellemi infrastruktúrájában a hagyományos kis és közepes kultúr- és iskolavárosoknak, illetve a mezőgazdasági innovációban kitűnő kutató-adaptáló központoknak, ami mellett szükség van súlypontképzésre is.

A fejlesztési feladatok nemcsak a vonatkozó térségek nagysága és a megvalósítás időtartama, hanem településkategóriák szerint, sőt környezetvédelmi szempontok szerint is csoportosíthatók, de az utóbbiak részletezésétől terjedelmi okok miatt eltekintünk.

#### 4. Az infrastrukturális fejlesztési feladatok megvalósításához szükséges eszközrendszer

Az infrastruktúra-fejlesztés a tulajdonviszonyok átalakulásával mindinkább sokszereplőssé válik. A helyi infrastruktúra gazdáivá, üzemeltetőivé mind nagyobb mértékben a helyi önkormányzatok válnak, melyeknek különösen két szempont érvényesítésére kell törekedniük: nevezetesen, az érdekek védelmére, egyeztetésére, valamint együttműködésük megszervezésére.

Az alapellátás, az ahhoz szükséges létesítmények üzemeltetése általában minden életképes településen „belügy”. Ez a legegyszerűbben a nagy- és óriásfalvakra igaz, nem szólva a városokról. Viszont a szatmár-beregi és más térségek kistelepülései önmagukban nem igazán képesek gazdaságos infrastruktúra-fejlesztésre, ezért együttműködésük nélkülözhetetlen, mint ahogyan a többközpontú városi agglomerációk, városegyüttesek önkormányzatai számára is komoly gazdasági és egyéb előny származhat a koordinált együttműködésből.

Az önkormányzati törvény az integrációnak többféle szervezeti formáját ismeri el. A gyakorlatban ehhez a kistérségi-tájégségi szövetségek országos településszövetségeknél (pl. a már megalakult tiszazúgi, járszági, szolnoki agglomerációs, Nagykun városi stb. és az alakulóban lévők) reálisabb keretet nyújtanak. A leghatékonyabb szervezésre az önkormányzati társulások (pl. a megyei közgyűlés által szervezett megyei szintű társulások), a vállalkozási irodák, újabban pedig az alapítványok képesek.

Az infrastruktúra finanszírozása az időközben végbemenő privatizációs folyamat által is módosítottan meglehetősen változatos formában történik a jövőben:

– A nagyregionális, országos léptékű vonalas infrastruktúra-rendszerek (vasút, közút, hírközlés, távvezetékek) kiépítése, fenntartása ma még állami költségvetésből történik állami szakkivállalatok keretében. Helyzetük ellentmondásos: egyfelől nemzetgazdasági-stratégiai szintű érdek fűződik ahhoz, hogy az állam akarata érvényesüljön a kizárólag profitorientált tőkebefektetőkkel szemben, másfelől hatékonyság-javítási, korszerűsítési célból részleges vagy éppen teljes privatizációjukra törekednek – koncessziók formájában a külföldi tőkét is bevonva. Nem világos, hogy milyen tulajdonban, valamint kinek a kezelésében üzemelnek majd az autópályák és hogy a fővárosi EXPO-val kapcsolatos vidéki infrastrukturális beruházások kiterjednek-e az országos-regionális infrastruktúrára is, vagy csak a települési infrastruktúrát érintik.

– A kommunális (települési) infrastruktúra fejlesztése, fenntartása, működtetése alapvetően az önkormányzatok feladata. Anyagi eszközeik azonban még sokáig aligha lesznek elegendők a hiányok pótlására. Szükség van ezért a központi költségvetés támogatására, a lakossági, vállalati, alapítványi hozzájárulásokra, az önkormányzati vállalkozásokból származó jövedelmekre.

## *Jegyzetek*

- <sup>1</sup> A legsürgősebb csatornafejlesztésre azokban a városokban van szükség, amelyekben a közcatornával való ellátottság a legnagyobb mértékben maradt le a vezetékes vízellátottságtól: Jászapáti (több mint 18-szor több lakásban van vízvezeték, mint csatorna), Kiskunmajsa (csaknem 15-ször), Tiszakécske (csaknem 13-szor), Nádudvar és Hajdúdorog (majdnem 9-szer), Bácsalmás (majdnem 8-szor), Biharkeresztes és Hajdúhadház-téglás (több mint 7-szer).
- <sup>2</sup> Az óvodák átlagos kapacitása a megyeszékhelyeken 1990-ben – Debrecen kivételével – lényegében megfelel a helyi igényeknek, viszont a többi város közül tucatnyira a zsúfoltság jellemző. (Kisteleken, Dabason kb. 30%-kal több volt az óvodás a hivatalos kapacitásnál!) Az általános iskolai infrastrukturális ellátottság terén a megyeszékhelyek kategóriájára a viszonylagos kiegyenlítettség a jellemző. (A legrosszabb helyzetben levő Debrecen és a legjobb helyzetű Békéscsaba között csupán mintegy 10%-os a különbség.) Ezzel ellentétben a többi város szélső esetei (Hajdúnánás, illetve Battonya) között már nagy, mintegy 35%-os a különbség. Feltűnően nagy az egy tanteremre jutó tanulólétszám az Alföld két északkeleti megyéjének városaiban. Ez azonban feltehetően csak virtuális zsúfoltság, mivel inkább az országos, illetve az alföldi átlagnál hagyományosan több gyerek szükségletéhez igazodás, mint a tényleges túlzásúfolttság tényével állunk szemben. Műszaki megoldást itt a nagyobb befogadóképességű tantermek építése jelenthet. A megyeszékhelyek középiskolai infrastrukturális ellátottságának jellemzői az általános iskolaihoz nagyban hasonlítanak. A középiskolák jó részét az utóbbi évtizedekben hozták létre, különösen a kisvárosokban, de négy város még ma is kénytelen nélkülözni őket.
- <sup>3</sup> A megyék sorrendje a bolti alapterület és a forgalom együttes figyelembevétele alapján: összességében az első két helyet (holtversenyben) Csongrád és Bács-Kiskun megye foglalja el, Békés a harmadik, Hajdú-Bihar a negyedik, Jász-Nagykun-Szolnok megye az ötödik helyen áll, az utolsó kettő pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg és Pest megye. Pest megye, de bizonyos mértékig Jász-Nagykun-Szolnok megye forgalmát is negatívan befolyásolja a közeli főváros óriási kereskedelmi potenciálja, különösen az iparcikkforgalom terén. A határmenti megyékben tömegesen jelentkező bevásárló turizmus viszont alig érhető tetten az ottani kiskereskedelmi infrastruktúra állapotában, mert az üzletelés túlnyomó része piacokon, utcán, lakásokban történik.
- <sup>4</sup> Egyedenként is világosan megmutatkoztak (-nak) a fő hiányosságok (általában a városi funkciók gyakorlásához szükséges intézmények terén, némelykor vízellátásban, energiaellátásban), és ennek megfelelően a fejlesztésben különböztek a fő teendők (pl. Debrecenben a vízellátás, Békéscsabán az egészségügyi ellátás kórházépítéssel, az új megyeszékhelyeken – Szegeden, Békéscsabán, Kecskeméten – az igazgatási intézmények székházainak építése stb.).
- <sup>5</sup> A személygépkocsi-ellátottság eléggé szorosan korrelál a lakossági jövedelmek mértékével. Ma már az autó a második (és a harmadik) gazdaságban elért jövedelmeket, illetve a kisvállalkozási tevékenységek (beleértve a kisfarmert) gyakoriságát is indikálja. (Erre is visszavezethető Bács-Kiskun megye országos első helye és Szabolcs-Szatmár-Bereg utolsó helye.) Ezen kívül az autósűrűség lazán összefügg a település-nagyságrenddel és némely esetben a rászorultság mértékével is. Furcsa módon, a tehergépjármű-állomány területi megoszlása alig hozható összefüggésbe a termelési szféra fejlettségével.

## PECULIARITIES OF THE INFRASTRUCTURE IN THE GREAT HUNGARIAN PLAIN

FERENC ERDŐSI

1. In matters of *communal infrastructure*, the underdeveloped situation of the Great Hungarian Plain in comparison with the national average decreased during the last half century.

a) Especially in *availability of flats* for housing this region is significantly approaching to the more developed macroregions of Hungary. The number of flats, the rate of construction of new or quasi-new flats was independent of, or even opposite to the population's incomes. This was partly because of the self-exploiting way of life, and partly because of the considerable state support following natural disasters. In matters concerning public utilities however, the handicap is still very strong. Despite the spectacular development from the very low level, there is a great gap between the public utilities in the plain as compared with other regions. (Even among many towns the number of the flats with tap water is 18 times higher than those with sewerage.) In matters of the housing conditions in the broader sense (complex index consisting of size, equipment, public utilities), among the Great Plain counties the situation of Csongrád is the most favourable. Worst one is Jász-Nagykun-Szolnok; the first of the towns is Szeged and the worst is Kecskemét.

b) Within the *communal institutional infrastructure* the (quantitative indices, of the) availability of educational-cultural infrastructure shows quite an unfavourable picture of the Great Plain, and the professional structure of education is inadequate for the needs of the macroregion. Though there has been a considered improvement in the situation of health care, there are huge differences between certain areas and settlements, partly as a function of the distance from the medical universities.

c) In matters of *retail trade infrastructure*, the Great Plain is close to the national average, but the development took place with strong concentration. The rate of the number of public accommodation establishments in the Great Plain is unreasonably low.

In matters of the broader-sense communal infrastructure the most desperate situation can be observed in the small agrarian towns (the so-called Nagykunság and Hajdú towns). It is sad that the advantages of the clusters of settlements situated close to each other (offering the chances for cooperation) could not be exploited during the infrastructural developments. On the other hand, the infrastructural availability of the Great Plain villages is significantly better than that of the much smaller villages in the other parts of the country.

## 2. Within network infrastructure

a) in matters of the complex index derived from all the land transport partial indices, the situation of the Great Plain is a bit less favourable. It is to be considered that between the level of transport and general economic activity and infrastructure of the regions, there is a relationship only in the extreme categories.

b) In matters of telecommunicative infrastructure the Great Plain is strikingly less developed than the other parts of the country.

c) If we look at the energy transmission lines, the Great Plain is in a favourable situation. Most of the international transmission lines enter the country here. In the future, with possibly strengthening western orientation the advantage deriving from this situation will lose importance.

3. In the strategy of infrastructural development the special (regional and local) features should be taken into consideration as much as possible, also „agriculture-friendly”, „tanya-friendly”<sup>\*</sup> and „environment-friendly” solutions are needed. The financial support of infrastructure can come from different sources and in different forms in the future, also modified by the unfolding privatisation process.

**Translated by Zoltán Raffay**



---

\* „Tanya” is the Hungarian name for scattered farms.