

Gondolatok az infrastruktúráról

Az infrastruktúrán sokan még ma is különböző hatalmas létesítmények heterogén összességét értik, amelyek bár sokféle igényt tudnak kielégíteni, ám egyre nagyobb ráfordítás kell fenntartásukhoz, fejlesztésükhöz. E felfogás szerint a társadalom lényegében csak azért dolgozik, hogy az infrastruktúra fejlesztéséhez szükséges pénzeszközöket előteremtse.

Az infrastruktúrák jellegének és szerepének megítélésében azonban szerencsére nem azok a fő rendező elvek, amelyeket a téves felfogások hirdetői állítanak. (Vagyis, hogy az infrastruktúrák kivétel nélkül „nagy beruházási igényűek”, „lassan megterülők”, „legtöbbször veszteségesen üzemeltethetők”, „fejlesztésüknél kevés a választási lehetőség”, „fejlesztésük terheit az államnak kell vállalni” stb.)

Természetesen nem vitatható, hogy az említett kifogások bizonyos esetekben egy-egy konkrét infrastruktúra — főleg a „vonalas szerkezetű infrastruktúrák” pl. csővezetékek, autópályák, metró — fejlesztésére vonatkozathatók, de az infrastruktúrák egészére nem, hiszen azok nemcsak anyagi jellegűek lehetnek, hanem szellemiek és intézményiek is. Továbbá nemcsak össztársadalmi, hanem vállalati, sőt egyéni tulajdonban is lehetnek. (Ez utóbbiak közé tartoznak a személyi tulajdonban levő lakások, nyaralók, személygépkocsik stb.)

Infrastrukturák tehát nemcsak nagy, anyagi jellegű ellátórendszereket kell értenünk, hanem — rendeltetésüktől függően — kisebbeket is, azonkívül szellemi és intézményi feltételrendszereket. Az anyagi infrastruktúrára példa lehet egy új kórház-épület. Ez önmagában még nem funkcióképes, ha nincs megfelelő, szakképzett személyzet, orvosgárda (vagyis szellemi infrastruktúra) és társadalombiztosítási rendszer, annak különböző jogi, szervezeti és egyéb vonatkozásaival (vagyis intézményi infrastruktúra). Csak e három alapvető infrastrukturális szféra — vagyis az anyagi, szellemi és intézményi — képes hatékonyan működő rendszert létrehozni az ellátás legtöbb területén.

Hogy az ellátás milyen területekre terjed ki, és a termelés vagy a lakosság életvitele számára milyen kedvező feltételeket képes biztosítani, az nagymértékben függ a társadalom és a gazdaság fejlettségétől, értékrendjétől és sajátos igényeitől. Az infrastruktúráknak ezért nem „általában”, hanem a konkrét igényekhez igazodóan, funkcionálisan kell különböző előnyös fejlődési lehetőségeket, gyakran szolgáltatásokat nyújtaniuk.

A „globális infrastruktúra” felfogásból éppen azok az értékes specifikumok maradnak ki, amelyek az infrastruktúrák lényegét alkotják, hogy különböző társadalmi

gazdasági struktúrák kialakulásának előfeltételei, ellátói és hatékony működésüknek biztosítói legyenek.

A városok különböző struktúrák rendszerei. Vannak termelési struktúrái, amelyek legfőképpen a termelés ágazati szerkezetében, termékválasztékában, vállalati nagyságrendjében, az alkalmazott technológiákban stb. tükröződnek. Ezek szerint egészen mások például a Csepel Vas- és Fémművek vagy a Budapesti Csokoládégyár infrastruktúra igényei. (Energiafelhasználásban, szállítási és vízigényben, szakképzett munkaerőben stb.)

A társadalmi struktúrákat a lakosság kor-, nem-, családi állapot, családnagyság, iskolai végzettség, foglalkozás stb. szerinti összetétele mutathatja. Ezeknek szintén mind eltérő infrastrukturális igényei vannak. Hiszen a kisgyermekeknek a bölcsődére, óvodára vagy a napközi otthonra van szükségük, az idősebbek főleg a nyugdíjasok napközije, a nyugdíjasok háza stb. iránti speciális igényeket támasztanak. Az emberek életük során nagyon sokféle infrastruktúrára van szükségük. Az infrastruktúrák a különböző társadalmi-gazdasági struktúrákkal párhuzamosan fejlődnek, mindenkor azok igényeit vannak hivatva kielégíteni. Az infrastrukturális igény tehát egyetlen szférában sem merev. Bizonyos ellátórendszerek, amelyek tíz évvel ezelőtt még tökéletesen kielégítették az akkor jelentkező igényeket, ma már esetleg állandó funkciózavarokkal küzdenek, és akadályozzák a fejlődést.

Egy város területén belül nem tudunk azonos infrastrukturális ellátottsági színvonalat teremteni, Budapesten belül is jelentős ellátottsági különbségek vannak, nemcsak a bel- és peremterületek között, hanem még azokon belül is (például Józsefváros és Pasarét vagy a Hegyvidék között). Bizonyos általános emberi igényeken túlmenően is nagyon erősen differenciálódhat egyes rétegek vagy emberek infrastruktúra igénye és ezek kielégítésének sorrendisége. Vannak, akik a természethez való közelségnek biztosítanak prioritást, és ezért a zöldövezetbe vágynak. Mások a munkahely, iskola, piac közelében akarnak lakni.

A lakosság infrastrukturális igényeit tehát sohasem tudjuk tökéletesen megismerni és megérteni, amíg azokat a társadalmi-gazdasági struktúrákat nem tanulmányozzuk, amelyek ezen igények keletkezésére hatnak. A különböző lakóközvetekben ugyanis nem egyformán jelentkeznek bölcsődei, óvodai igények. Ahol a fiatalabb korosztályok laknak, pl. az új lakótelepeken, ezek az igények felfokozottabbak. Tovább

növeli ezt az igényt az a tény is, hogy itt általában kétgenerációs családok (szülők és gyermekek) élnek és nem ún. több generációsak (ahol nagyszülők is vannak), s különösen ha a nők is dolgoznak, nincs kire hagyani a gyermekeket. Vidéken — főleg ahol a lakosság még családi-házias lakónegyedekben él, és több generáció van együtt — még a budapesti lakótelepeken jelentkező népes szezaporulatnál nagyobb népesedési ütem mellett sem jelentkeznek olyan égetően a bölcsődei és óvodai igények. A gyermekgondozási segély intézménye mint tipikus „intézményi infrastruktúra” igazolja, hogy nemcsak a „költséges beruházás” az egyetlen lehetséges út az infrastruktúrák fejlesztésében. Prágában például ún. „több generációs” lakások építésével kísérleteznek a lakótelepeken, éppen az ilyen feszültségek enyhítése érdekében.

A gyakorlati tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a városok — különösen a főváros — lakásstruktúrájának mind erőteljesebb átalakulása egyre növeli a lakossági infrastruktúrák igényeit. A lakótelepeken az infrastrukturális igények „késleltetett kielégítése” a panaszok állandó oka, pedig látszólag itt a helyzet sokkal jobb, mint a családiházias lakóövezetekben. Mi ennek az oka?

Úgy gondolom, hogy elsősorban a lakások kis alapterülete. A lakások alapterületének radikális csökkentését a beruházási keretek mindenkor eléggé szűkös volta mellett az is indokolta — illetve lehetővé tette —, hogy a modern városi lakásoknál bátran építhetünk az új technikai megoldások, a megváltozott életrend és a fejlett külső ellátórendszer nyújtotta előnyökre. Például a nagy helyet elfoglaló cserépkályhákat gázkonvektorok vagy radiátorok, a behemót ruhásszekrényeket garderóbszekrények váltották fel. Feltételezve, a közeli ABC-áruházat, ahonnan naponta mindent frissen lehet beszerezni, kis alapterületű éléskamrákat terveztek. Sok esetben az éléskamrából csak egy tárolószekrény vagy hűtőgép maradt. A fürdőszoba alapterülete is csökkent a mosógép és centrifuga helyével, hiszen közel a Patyolatfiók. Az étkezőkonyha teakonyhává zsugorodott, a családok többsége úgysem vezet rendszeresen háztartást.

Mindezek egy nagyon racionális feltételezés részei mindaddig, amíg a külső ellátórendszer valóban olyan fejlettségi fokon áll, hogy ezek a korábban az egyes lakásokban megvalósuló funkciók oda áthelyezhetők. Amennyiben azonban ez a fejlett külső ellátórendszer nem áll rendelkezésre, de a lakások alapterülete mégis minimálisra csökken, akkor e koncepció realitása a visszajára fordul. Így követ-

kezir. De az az eset, hogy a látszólagos összkomfortos lakásokban élő lakótelepi lakosság „félkomfortos” körülmények között élnek érzi magát mindaddig, amíg az ún. „járulékos beruházások” elkészülnek. A tanulság: nem akkor kell hozzákezdeni járulékos beruházások kivitelezéséhez, amikor a kérdéses lakótelep felépült (mint például Kelenföldön). Ugyanígy az új lakótelepek „fiatalos” népességi struktúrájának figyelembevételével módosítani kellene a bölcsődei, óvodai, iskolai, valamint napközi otthonos „férőhely normatívákat”, is, amelyek egy 10—15 évvel későbbi, sokkal kiegyensúlyozottabb korösszetételű lakosság igényeinek megfelelően vannak kialakítva.

A lakótelepeknek ezek a sajátos infrastrukturális problémái természetesen nemcsak a fővárosban jelentkeznek, hanem mindenütt, ahol új lakótelepek épülnek, de talán itt és azokban a vidéki nagyvárosokban ütköznek ki a legjobban, ahol minimális a „családi-házás háttérrel” kíséretelt szerepe.

Budapestnek azonban a lakásellátáson túl még számos — a vidéki városokkal korántsem ennyire összemérhető — infrastrukturális igényei is vannak — a nagyságból és a főváros funkcióiból következően is. Ezek elbírálásánál nem lehet abból az egyébként objektívnek látszó elvből kiindulni, hogy az egy főre jutó ellátottságban Budapest messze a többi város előtt jár.

Kétségtelenül igaz, hogy a fővárosban például az egy főre jutó havi villamosenergia-felhasználás 1974-ben 49,7 kWó volt a városok 31,8 kWó átlagával szemben. Vagy a vezetékes gázfogyasztás 15,2 m³ a 9,9 m³-es városi átlag mellett. A lakossági szolgáltatásoknál 1974-ben az országosan jelentkező 5 milliárd forintos teljesítményérték 42%-a jutott Budapestre. Ezen belül a gépjárműjavítások értékének 45%-a, a Patyolat szolgáltatásoknak mintegy 60%-a esett a fővárosra.

Ezeket a magas arányszámokat nem lehet megérteni azoknak a sajátos társadalmi-gazdasági struktúráknak az ismerete nélkül, amelyek az infrastruktúra igények keletkezésében meghatározó szerepet játszanak. A vidéki városokétól eltérő összetételű lakásállomány (pl. a többszintes bérházak nagyobb aránya) eleve lehetetlenné teszi a vízbeszerzés más lehetőségeit. Vidéken nem biztos, hogy ténylegesen mindig kevesebb vizet fogyasztanak, hanem még jelentős részben nem vezetékes vizet használnak, amely „kimarad” az ilyesféle számításból. A többszintes lakóépületekben — a környezetvédelmi problémákat is figyelembe véve! — nem lehet olyan nagy súlya a vegyes tüzelésnek, mint a családi házas lakóterületeken. Ez mutatkozik meg a nagyobb villamosenergia- és gázfogyasztásokban is. (Villamos tűzhelyek, gázfűtés, stb.) A szolgáltatásoknál is figyelembe kell venni a nagyvárosi emberek fokozottabb ráutaltságát e szektorokra, amely sokszor valóban „objektív tényezővel” is magyarázható, mint a már említett mosógép-elhelyezési probléma. De kétségkívül hozzájárul még a nők nagyobb arányú foglalkoztatottsága, a szabadidő jelentős részét elveszi a

közlekedés és a bevásárlással együtt járó sorbanállás. Ebből következnek a nagyvárosi életrend sajátosságai: az idővel való fokozottabb takarékoság igénye, esetleg az eltérő foglalkozási összetétel, jövedelem-szint stb.

Kutatnunk kell tehát a nagyváros sajátos strukturális igényeit. A lehető legnagyobb hiba lenne, ha egy nagyváros — vagy különösen egy olyan világváros, mint Budapest — infrastrukturális igényeit a vidéki átlag alapján ítélnénk meg, amelyben döntően kis- és középvárosok vannak.

Budapestnek nem átlagos városi igény kell kielégítenie, hanem fővárosi, sőt nemzetközi igényeket is, és infrastrukturális fejlesztését ehhez kell igazítanunk.

Az egyes városnagyság-kategóriákhoz tartozó városok sajátos infrastrukturális igényeiben nagyon szemléletesen tükröződik a mennyiségi növekedésnek minőségi fejlődésbe történő átcsapása. A kisvárosokban például a helyi közlekedés döntően gyalogos és kerékpáros közlekedéssel, valamint egy-két autóbuszvonal üzemeltetésével könnyen megoldható. A középvárosokban általában már fejlett autóbushálózat szükséges. A világvárosokban pedig — mint amilyen Budapest is! — már elengedhetetlen a metró, különösen annak figyelembevételével, hogy a gyors motorizáció következtében a felszíni közlekedés túlsúlyossá vált, és itt a tömegközlekedési eszközök sebessége már számottevően nem növelhető, amennyiben nem alakul ki a többpályás, gyorsforgalmi főúthálózat, még számottevően csökkenhet is. Ez a dolognak a technikai oldala. Emellett azonban van még társadalmi igény is, ami abban jut kifejezésre, hogy a városon belüli utazási időket csökkenteni kell, hiszen a mai fokozott életritmus mellett az emberek már nem tudják elviselni, hogy egy városon belül 3—4 órát kelljen utazással tölteni, a munka előtt és után.

Hasonló a helyzet a kereskedelmi ellátás területén is. Budapest esetében ma már alapvetően nem az a probléma, hogy kevés a bolt, hanem az alapterület kicsi.

Budapest 1974-ben összesen 6460 bolt volt. Debrecenben 502. A szorzószám 12—13-szoros, miként e két város népességének száma között is ennyi. Ilyen vonatkozásban az arányok tehát rendjén is lennének. A nagyvárosok esetében azonban a kereskedelmi ellátásnál már nem a boltok számából kell kiindulni. Még talán nem is az alapterületből. Mert például az a boltalapterület, amely ma Budapestben rendelkezésre áll, ha koncentráltan jelenhetne meg egyes forgalmi gócpontokon, sokkal nagyobb forgalomlebonylító-képességgel rendelkezne, mint így. A nagyvárosok — és különösen a világvárosok — kereskedelmi forgalma a nagy áteresztő képességű áruházakra épül. A nagyvárost ugyanis az jellemzi, hogy egyes pontokon — bevásárló centrumokban — lökészerűen áramlik az óriási vásárlótömeg. Ennek gyors és zavartalan kiszolgálása a nagyvárosi kereskedelem fejlettségi színvonalának mércéje. Ha a forgalom zömét az áruház-hálózat magára tudja vállalni, akkor a kis boltok zsúfoltsága megszűnik, és ésszerű szakosodási folyamat indulhat meg bennük az alka-

lomszerű, minőségi igények színvonalas kielégítésére.

Feltétlenül elismerésre méltó az a törekvés, hogy a kelet-nyugati metró egyes állomásainál bevásárló-központokat alakítsanak ki. A koncepció helyes itt és a kerületi bevásárló-központok építésénél is. Csak lassú az építés üteme, ami főleg kivitelezési problémákból adódik.

Hasonló módon kell megítélnünk Budapestet az 50 m-es fedett uszoda, az új sportcsarnok, később a jégstadion stb. felépítésének igényét is. Figyelembe véve, hogy a magyar minőségi sport Budapestre koncentráldódik, sokáig feloldhatatlan feszültséget okozott a fejlődésben, hogy a fővárosnak nem volt 50 m-es fedett uszodája. (Most már megvan a Komjádi-uszoda.) De ugyanez mondható el egy megfelelő befogadóképességű sportcsarnok vagy a jégstadion szükségességéről is. Hiszen hovatovább már tarthatatlan, hogy egy 2 milliós városnak csak a Városligetben van egy szűk befogadóképességű műjégpályája.

Az egészségügyi ellátásban Budapest „túlfejlettségének” hamis teóriája odavezetett, hogy itt számottevő kórházfejlesztés nem történt, ugyanakkor vidéken új kórházak épültek, amelyekben a rendelkezésre álló technika magasszínvonalú hasznosításához szükséges szellemi kapacitás biztosítása helyenként sokáig — talán még ma is — szinte megoldhatatlannak látszott. Vagyis az anyagi infrastruktúra fejlődése túlzottan „előreszaladt” a rendelkezésre álló szellemi infrastruktúrával szemben. Budapestet viszont éppen ellenkező volt a helyzet. Itt sok helyen még ma sincsenek olyan technikai feltételek, mint amilyeneket a rendelkezésre álló, nagy szakmai felkészültségű orvosgárda igényelne.

Végül talán még a telefon-ellátottság kérdéséről kell szólnunk, amelyben a főváros jelentősége szintén kiemelkedő. Az állomások 2/3-a van itt, tehát úgy tűnik, hogy a telefonellátottság „túlfejlett”. Gyakorlatilag koránt sem ez a helyzet. Itt mutatkoznak a leginkább kielégítetlen igények. A város nagyobb területe miatt nem könnyű itt személyesen „kommunikálni”, mint egy kis- vagy középvárosban! Az eltérő társadalmi struktúra (pl. több olyan személy, akinek a telefon szinte „munkaeszköz”!), nem kevésbé az információtermelés és — kicserélés társadalmi-gazdasági jelentősége is szerepet játszik a nagyobb igényekben. Budapest nemzetközi jelentőségű információ-, piac- és döntési központ, s ennek megfelelően a különböző intézmények, személyek közötti információáramlásnak nagy a jelentősége. A vidék információellátása is nagyrészt a fővároshoz kapcsolódik.

Főleg csak a lakossági infrastruktúrák fejlesztésének néhány speciális fővárosi igényére kívántam rámutatni, de ugyanilyen sajátos vonások figyelhetők meg a termelési infrastruktúrák területén is. Összefoglalásként: a főváros infrastruktúra igényeit csak úgy ismerhetjük meg, ha azoknak a sajátos társadalmi-gazdasági struktúráknak az igényeivel vetjük őket egybe, amelyek kielégítésére hivatottak.

Dr. Zoltán Zoltán