

Budapest, mint következmény

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”
dr. Regdon Ibolya ,a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

1.

Az okok

Magyarországot a politikusok tettei, a gazdasági visszaélések miatt sokan következmények nélküli országnak tartják. Én most ezzel szemben egy pontosan kimutatható ok-okozati viszonyt mutatok be, ahol súlyos következménye van a két kiváltó oknak.

1.1 A sugaras közlekedési hálózatok

Mint korábbi dolgozataimban bemutattam Magyarországnak mind a vasúthálózata, mind a gyorsforgalmi úthálózata, mind a főúthálózata sugaras rendszerű, azaz ezen utak, vasutak mind Budapestről indulnak, vagy oda érkeznek.

Általában szerencsésnek mondhatják magukat azok a városok, amelyek mellett egy autópálya vagy egy vasút elmegy.

Budapest abban a kitüntetett helyzetbe került emberi döntések, emberi hibák következményeként, hogy az előbbi infrastruktúra elemekből több is érinti.

Ma nincs hasonló adottságokkal rendelkező magyar város.

Az említett utak és vasutak meg is tették, amit elvártak tőle. Gyakorlatilag minden ipar, minden munkahely, minden munkás ember és velük együtt az autós tömeg is a fővárosba vonult, tódult! Ami ott van, az mind csak nem véletlen. „Beért”, amit elődeink akartak.

Ha eleink Jászszentlászlót ajándékozták volna meg ilyen infrastrukturális adottságokkal, akkor most ez a helyzet ott állt volna elő.

Sajnos azonban a helyzet még fokozódik, mert a hatalmasságok továbbra is nyomatják a sugaras-gyűrűs struktúrákat, annak ellenére, hogy annak negatív hatásai már közismertek, Budapest valódi vízfejjé lett.

Egykor a Nagy-Magyarország fővárosa volt, körbevéve majdnem ugyanolyan méretű – nagyjából kiegyensúlyozó szerepű – nagyvárosokkal, mint Kass, Temesvár. Trianon után harmadnyi ország fővárosa lett, úgy, hogy a nagyvárosi gyűrűt is elrabolták mellőle. Azaz: még inkább vízfej lett. Egy majdnem 10 milliós ország majdnem 2 milliós fővárosa, elvonva az eltető erőt a környezetétől, az ún, „vidéktől”.

A mai ideológia is kész, ez a metropolisz szerepkör. Ez tk. egy városállam, mindannyiunk kárára, mára rettenetes az aránytalanság.

Természetesen a káros folyamat megállítható lenne, ha felhagynánk a sugaras-gyűrűs, avitt hálózattal, és végre átállnánk a négyzethálós, raszteres hálózatra!

Mint az a 2. pontból ki fog derülni, ideje lenne mielőbb mérsékelni, majd megszüntetni az eddig okozott károkat, mert a károk tetemesek akkor is, ha szinte nem is szabad róluk beszélni! Ha minden marad a mai formában, akkor ki vállalja ezért a felelősséget?

Az ostobaság miatti károk léteznek!

1.2 Az országos pénzosztás mai arányai

Mi jellemzi a teljes ország által megtermelt pénz felosztását? Az aránytalanság.

2019. Ezek most a legbrutálisabb fejlesztések Budapesten

„Összeszedtük azokat a budapesti projekteket, amelyek a következő nyolc évben megvalósuló legnagyobb értékű beruházásnak számítanak. A legtöbbjükéről már lehetett korábban hallani, most azonban összesítve is látható ezeknek az összértéke és a várható befejezési ideje. A 195 felsorolt, folyamatban lévő projekt összértéke **több ezer (8727 + be nem árazott projektek) milliárd forintot** tesz ki, amit vegyesen uniós, állami, vagy önkormányzati forrásból biztosítanak.”

<https://www.portfolio.hu/ingatlan/20190717/ezek-most-a-legbrutalisabb-fejlesztések-budapesten-331455>

9000 mrd Ft/8 év/1.7 millió fő közelítőleg **660 mrd Ft/év/1 millió lakos** (A 8 év bizonytalan.)

Egy bámulatos, vidéki fejjel szinte elképzelhetetlen álom lista! Hol lesz ennek a vége?

<https://budapest.hu/Documents/projektekegyseges.pdf>

Részletek:

„A hvg.hu szűrte ki azt a projektlistát, ami tételesen felsorolja a 2010 és 2018 közötti fővárosi, állami, illetve a közösen befejezett projekteket, valamint azokat is amik még folyamatban vannak, vagy tervezés alatt állnak.” Egy kis válogatás:

a) Fővárosi projektek

„Összesen 133 folyamatban lévő projekt szerepel a fővárosi hatáskörbe tartozó fejlesztések között, ezek közül 11 olyan van, aminek az értéke meghaladja a 10 milliárd forintot. Ezek összértéke mintegy **510 milliárd forintot** tesz ki”

A min. 10 milliárd forintos folyamatban lévő budapesti projektek (fővárosi hatáskörben)

	Megnevezés	Projektérték (milliárd forint)	Megvalósítás dátuma	Forrás összetétele
1	Hálózati projekt - rendszeroptimalizálási program a vízminőségi és energetikai szempontok javítására	12,9	-	uniós
2	A hulladékgazdálkodási rendszer környezetbarát technológiáinak bővítése	13,2	2013-2021	uniós, önkormányzati
3	Széchenyi lánchíd, Várhegyi alagút, Széchenyi István tér alatti villamosközúti aluljáró felújítása - kivitelezés	23,4	2017-2024	állami, önkormányzati
4	Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése (BKISZ) projekt (megvalósítás)	48,4	2011-2020	uniós, állami, önkormányzati
5	Pannon Park Projekt (Liget Budapest Projekt része)	44,2	2020	állami, saját
6	1-es villamos vonal meghosszabbítása Etele térig - Könyves Kálmán krt. Népliget és Mester utca közötti villamosvágány átépítése	10,1	2016-2019	uniós, állami, önkormányzati
7	Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés I. ütem önerő biztosítása	47,2	2012-2019	uniós, állami, önkormányzati
8	Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés II. ütem	21,6	2017-2020	uniós, állami, önkormányzati
9	BKK ZRT. 2012-2020. évi útfelújítási program	28,4	2012-2021	önkormányzati
10	M2 Metróvonal járműállomány cseréje (karbantartóeszközök, tartalékalkatrészek, kapcsolódó szolgáltatások)	43,3	2006-2019	-
11	M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója a projekt megvalósításához szükséges közműkiváltásokkal összefüggésben felmerülő, nem elszámolható költségek	217,5	2016-2022	uniós, állami, önkormányzati

Forrás: budapest.hu, Portfolió

b) Állami projektek

48 olyan folyamatban lévő projekt szerepel a listán, ami az állam feladatai közé tartozik, ezeknek a finanszírozása is állami kötelezettséget igényel. A listában szereplő tételek közül 27 bőven meghaladja a 10 milliárd forintot, a legnagyobb 10 projekt összértéke **1680 milliárd forint.**

A 10 legnagyobb értékű folyamatban lévő budapesti projekt (állami hatáskörben)

	Megnevezés	Projektérték (milliárd forint)	Megvalósítás dátuma	Forrás összetétele
1	Liget Budapest Projekt	352,0	2021	állami
2	Elővárosi vasútvonalak fejlesztése	277,8	2020	állami
3	Puskás Ferenc Stadion újjáépítése	190,5	2019	állami
4	Dél-budai Centrumkórház (Egészséges Budapest Program)	188,8	2026	állami
5	Dél-pesti Centrumkórház (Egészséges Budapest Program)	187,4	2026	állami
6	Testnevelési Egyetem fejlesztésének II. IV. üteme	130,6	2021-2022	állami
7	Nemzeti Korcsolyázó Központ (Jégcsamok és Récei Center)	120,6	2022	állami
8	Észak-pesti Centrumkórház (Egészséges Budapest Program)	93,1	2026	állami
9	Ludovika-HHK (Hadtudományi és Honvédtisztképző speciális bentlakásos képzési központ elhelyezése)	90,0	2026	állami
10	Új Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum megépítése	48,5	2022	állami

Forrás: budapest.hu, Portfolió

c) „Közös projektek

Végül 14 olyan tétel is fent van a listán, ami közösen fővárosi és állami hatáskörben épül, a legnagyobb 330 milliárd forintos összértékű projekt a Déli pályaudvar térségén keresztül a

Nyugati pályaudvarhoz vezető "vasúti összekötő alagút" megépítése 2024-ig, illetve a 2022-re tervezett Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasúti kapcsolatának kialakítása 157 milliárd forintból. A harmadik legnagyobb projekt 113 milliárdból valósulna meg a tervek szerint, ez pedig a Népliget sportolásra hasznosított infrastruktúrájának két ütemben történő fejlesztése. A Fradiváros I. üteméhez az Atlétikai Stadion, és sportközpont tartozna, második ütemhez az Akadémia épülete és további sportpályák. A 14 közös projekt közül azok, amelyeknél az értéket is feltüntették, több mint **780 milliárd forintba** kerülnek."

<https://www.portfolio.hu/ingatlan/20190717/ezek-most-a-legbrutalisabb-fejlesztések-budapesten-331455>

Más a helyzet a fővárosban, és más vidéken. Budapesten az állam építeni akar, miközben a fővárosi vezetés ez ellen kézzel-lábbal tiltakozik, Nem oda, nem akkor, nem azt –szól az ismerős mantra. A vidék viszont évtizedekig pítizik egy-egy projektért, és általában mégsem lesz azokból semmi. Annak ellenére, hogy egy vidéki beruházási költsége sokszor csak töredéke egy fővárosinak. Mégsem! Pl. a szegedi déli híd tervezett költsége a fővárosi biodómnak, mely annyira elhibázott döntés, hogy közben az építése meg is állt.

Természetesen lehet az előbbinél frissebb, aktuálisabb táblázat is valahol, de ahhoz nem sikerült hozzájutnom. A tendenciákat, a nagyságrendet azonban ez jól mutatja.

Évtizedekig élt a „mindent Budapestre” jelszó, melyet csak az utóbbi időszakban váltott föl a vidéki ipartelepítés. Az előbbi mellett néha kapott a „vidék” egy kis fájdalomcsillapító injekciót, ha nagyon igrkezett.

„Modern városok programja: új fejezet a magyar várospolitikában”

„A kormányzat által ígért 3400-3500 milliárd Ft” a megyei jogú városoknak, 23 városnak, a lakosság kb. 2 millió.

http://real.mtak.hu/102649/1/gajzago_modern_2019.pdf

3500 mrd Ft/7 év/2 millió fő közelítőleg **250 milliárd Ft/év/millió fő**. (A 7 év bizonytalan.)

2021. „Ígéret: jövőre még több jut a Magyar falu programra”

„Gyopáros Alpár, a modern települések fejlesztéséért felelős kormánybiztos a program idejét értékelő sajtótájékoztatón elmondta, hogy a magyarországi népesség egyharmada, közel **3,2 millió ember él ötezer fősnél kisebb településen**. Mivel a tapasztalatok szerint a falvakban élők életminősége elmarad a nagyobb településen élőkétől, komplex programot indított a kormány 2019-ben a vidéken élők életminőségének javítására. A cél az, tette hozzá, hogy az életminőség javításával megállítsák a falvak drasztikus népességszám-csökkenését.”

„Gyopáros Alpár megjegyezte: a program indulása, 2019 óta 20 ezer nyertest hirdettek ki, és nekik mintegy 200 milliárd forint támogatást biztosítottak az elmúlt három évben.” **Érezhető: pusztán morzsák jutnak oda, ahol a legnagyobb a baj.**

„Gyopáros Alpár jelezte: a jövő évi költségvetésben biztosított a program folytatásához szükséges forrás. Kiemelte: a program indulása óta 600 milliárd forintot költöttek a Magyar falu programra, a forrás évről évre nő, 2019-ben 150 milliárdot, tavaly 200 milliárdot, idén 250 milliárdot, és jövőre még ennél is többet szándékoznak.”

<https://www.agroinform.hu/gazdasag/igeret-jovore-meg-tobb-jut-a-magyar-falu-programra-51271-001>

250 mrd Ft/1 év/3,2 millió fő közelítőleg **80 milliárd Ft/év/millió fő**.

Azaz: 780; 250; 80.

Még jó, hogy nincs negyedi jogcím.

Nagyon erős a rákos, a fekélyesedő daganatot hizlaló a ma is rendkívül aránytalan országos pénzosztás. Ráadásul a korábbi torzított pénzosztás miatt a következő pénzosztások is egyre aránytalanabbá válnak. A dél egyre jobban félrecsúszik. Nagyon sok pénz kellene a korábbi aránytalanságok felszámolására. Nem voltunk messze attól, hogy „mindent a fővárosba és semmit a vidékre”, amikor megkezdődött a nagy német autógyárak vidékre telepítése (Győr, Kecskemét, Debrecen). Kiderült, ezekben a városokban is magas szinten megoldható mindaz, amit eddig a főváros magához kényszerített.

Természetesen a káros folyamat megállítható lenne, ha megváltozna a torz, hibás pénzosztási arány: az ország megtermelt pénzét a főváros-vidék lakosság arány alapján kellene kettéosztani, azzal a megkötéssel, hogy a vidéki pénzek továbbosztásába a főváros semmilyen módon nem szólhatna bele!

Mint az a 2. pontból ki fog derülni, ideje lenne mielőbb mérsékelni, majd megszüntetni az eddig okozott károkat, mert a károk tetemesek akkor is, ha nem szabad róluk beszélni! Ha minden marad a mai formában, akkor ki vállalja ezért a felelősséget?

A károk léteznek!

2.

Az okozat, az előbbi okok súlyos következményei

2013. „Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata a Nemzeti Fejlesztés 2030, Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió” (az OFTK)

„... a térségek versenyképessége nem javult, a felzárkóztatás megtorpant, a területi kohézió mértéke nem volt kielégítő, a társadalmi különbségek nőttek ...”

„... közép-európai észak-déli szerveződésű ...” Néha születnek lényegi megállapítások is.

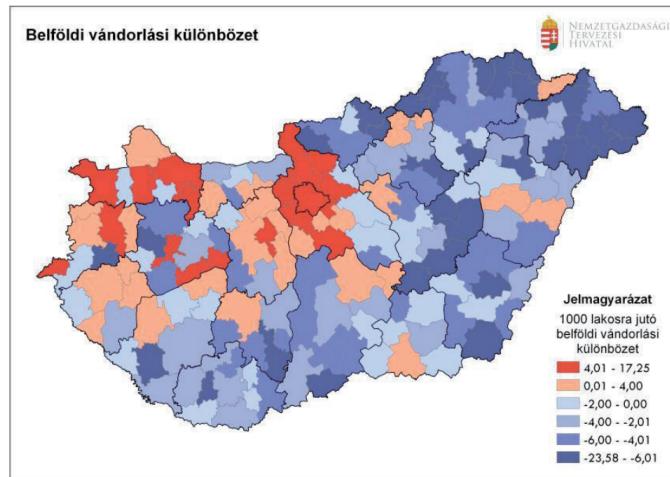
Mit is mond ez a 2014-es országgyűlési határozat?

„Régóta fennálló probléma, hogy oldódjon a főváros központú úthálózat. A sugaras rendszer helyett egy hálós szerkezetre van szükség, amely sokkal hatékonyabb fejlesztési potenciállal rendelkezik.”

Ezt a magyar Országgyűlés idézett határozata állítja. Mi nem egyértelmű? Ki meri ezt felülrini? Nem kell nekünk ez a bizonyos „hatékonyabb fejlesztési potenciál”, jelentsen ez bármit is! A zavaros megfogalmazás ellenére is érthető!

Ezzel megy szembe a szakminisztérium, amikor még 2022-ben is a sugaras-gyűrűs autópálya hálózatot nyomtatja. Megteheti? Hol marad a szakmai és a pénzügyi ellenőrzésük? Meddig lehet ezt még megtenni?

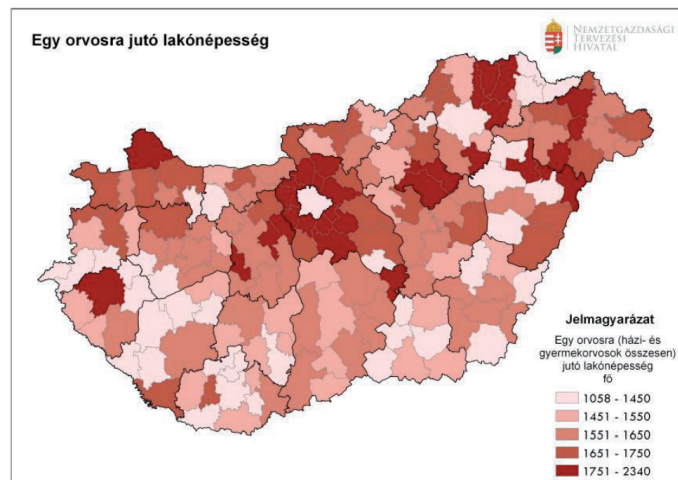
Nos, lássunk pár következményt! Meri ezeket bárki is tagadni?



Mintha egy színes mozaikot látnánk!

Járások láthatók, ahová emberek jönnek más járásokból, illetve elköltöznek más járásokba. A kettő különbsége a bevándorlási különbözet. Minél többen jönnek valamelyikbe, az a járás annál élhetőbb. Tehát a kékek nem! **Nagy a különbségek a járások élhetőségében, nagyon nagy az országon belüli inhomogenitás. A kék térségekben nyomul a nyomor.** „A főváros és agglomerációja a teljes ország számára bevándorlási célpont, nemcsak a periférikus térségekből érkeznek a főleg fiatal munkavállalók, de a nagyobb, gazdaságilag erősebb városokból is.”

„A kutatások azt mutatják, hogy a rendszerváltáskor kialakult területi különbségek nem hogy csökkentek volna, hanem konzerválódtak, sőt az utóbbi években tovább mélyültek.” Ha ez igaz, akkor tényleg azt az irányt kell tovább erőltetni, amely ezt a helyzetet előállította?



Szinte indokolhatatlan az egyes területek közötti különbség, (lehet, hogy a színskála fordított?).

„A valós társadalmi-gazdasági folyamatokhoz korábban csak részben igazodó, viszonylagos és nem is teljes körű területi kiegyenlítést szolgáló területpolitika helyett a spontán folyamatok szerepe erősödött a térszerkezet alakításában. Ennek természetes következménye az eltérő fejlődési úton haladó térségek közötti különbségek fokozódása, markánsabbá válása.

Vajon mire gondolt a szerző, amikor a „spontán folyamatok erősödéséről” írt? Nagy bajban lennének, ha mindezt leírta volna magyarul is! Eufémia a vidéknek jutott sorsot „eltérő fejlődési útnak” nevezni, mert az leépülés, megszűnés!

„A területi különbségek fő törésvonalai a fejlett és a leszakadó térségek, a nagyvárosok és a kistelepülések között húzódnak, ... ”

Évtizedek óta tudjuk! Még sem történt változás. Így valósul meg a következmények nélküli ország. Az adófizetői pénzzel szabad játszani, mert mintha az lenne a legolcsóbb pénz! Mibe fog az majd később kerülni?

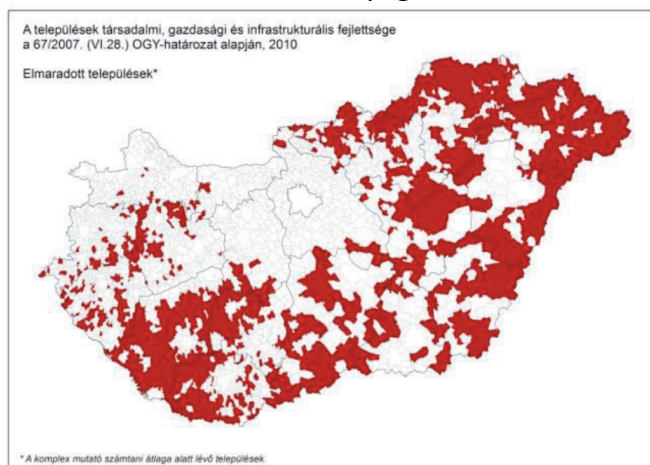
Egy pontos helyzetleírás néhány évtizeddel korábbról:

„Hazánkban a rendszerváltozást követő két évtized során **a területi társadalmigazdasági egyenlőtlenségek elmélyültek**, így mára a hasonló népességű országok közül **Magyarország egyike (az egy lakosra jutó GDP alapján) a legnagyobb területi különbségekkel rendelkező országoknak**. Magyarország 175 kistérsége közül 94 hátrányos helyzetűnek minősült, amelyek összes területe az ország területének 57,2%-a, népessége kb. 3 millió fő volt 2010-ben. A 3152 település közül 1580 település elmaradott társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szempontból, ezek népessége 1 millió 640 ezer fő, az átlagos településméretük pedig 1038 fő volt 2010-ben. Kedvezőtlen helyzetük fő okai között említhető ezen térségek gazdasági funkcióvesztése ...”

Ezt a hivatkozott Országgyűlés határozat állapítja meg.

Meddig tehetünk úgy, mintha a jelenség nem is létezne, és hálózatfejlesztés címen tovább lehet a sarlatánoknak kókányolni, partizánkodni?

„Napjainkra az ország gazdasági-társadalmi fejlettségét kifejező legtöbb mutató inkább egy fejlett északnyugati és két erősen leszakadó délnyugati és északkeleti térséget rajzol ki,”



27. ábra: Társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott települések (2010) (Forrás: KSH)

Nagyobb területen, mint az ország felén! Ezt sem látják, ez sem számít? Minek kellene még történni? Egyszerűbb lenne ábrázolni a NEM elmaradott településeket! Kis ország óriási

területi különbségeit láthatjuk. Bármilyen más jellemzőt választanánk, a kép ugyanez lenne! Na és a jövő?

„A nagyobb falvak népességcsökkenése miatt az aprófalvak tábora folyamatosan új tagokkal bővül, 1990-ben még 964 darab 500 fő alatti lakosú településünk volt, míg 2010- ben már 1063 darab, összesen 274 ezer fős lakossággal. Az aprófalvas térségek vándorlási vesztesége a 2000-es években 2000 fő körül állandósult. Társadalmi problémáikat jelzi, hogy a munkanélküliségi ráta és a szociális segélyezettek aránya is körülbelül kétszeresen haladta meg az ország többi részének átlagát.”

„1.5.3 **Az ország többi részétől elhúzó főváros** Budapest és a „vidék”, vagyis az ország többi részének kapcsolata is mélyen meghatározza hazánk térszerkezetét. **A főváros fejlődése a rendszerváltás óta töretlen volt a 2008-as válságig, és bár nemzetközi jelentősége – az elmúlt 10 évben – érdemben nem változott, a többi hazai térségét jóval meghaladó tempóban fejlődött.**”

„Alapvető problémának számít, hogy **a főváros egyértelmű dominanciáját hazánkban a regionális központok nem tudják ellensúlyozni.** A gazdasági súlyon (jövedelem nagysága) és elérhetőségi viszonyokon alapuló gravitációs számítások alátámasztják azt a tényt, amely szerint **a főváros dominanciája kifejezetten erős,** és a regionális pólusok csak korlátozottan képesek kisugárzó hatás kifejtésére.”

A leszakadó térségek, vidéki térségek, külső és belső perifériák foglalkoztatási és szociális problémáinak kezelése sürgős kérdés, melynek megoldását minél hamarabb meg kell kezdeni.” (??) **Mióta is sürgős és még meddig lesz az?**

<https://regionalspolitika.kormany.hu/download/a/c9/e0000/MK14001.pdf>

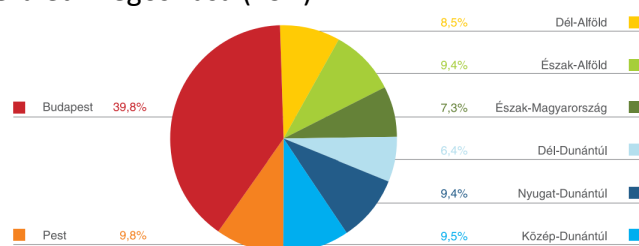
2013. Budapest 2030, Hosszú távú városfejlesztési koncepció

„A főváros és vele együtt élő környezete (közel 3 millió fő) együtt alkotja a budapesti funkcionális várostérséget, azonban a budapesti gazdasági tér ennél is nagyobb kiterjedésű és jelentőségű.”

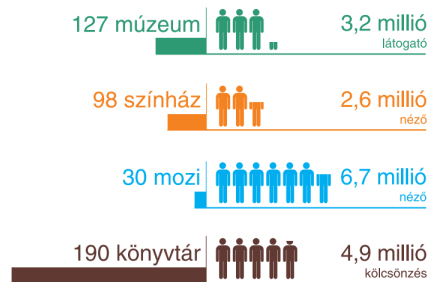
„Budapest és várostérségének súlya folyamatosan növekszik az országon belül az itt élő népesség számának, valamint a gazdaság teljesítményének tekintetében. (A budapesti várostérségben koncentrálódik Magyarország népességének több mint negyede, és **itt termelődik meg az ország nemzeti jövedelmének közel fele, ezen belül Budapesten a 37%-a.)**”

Rettenetesen torz ez az arány, amely a korábbi centralizáció, az erőltetett korábbi fejlesztés következménye. A létrejött torz világ:

A GDP területi megoszlása (KSH):



Micsoda minőségi különbség a főváros és a vidék életminőségében!



98 színház + operaház, +zeneakadémia

Ezzel szemben mi a vidéki kínálat? Semmi! Hogyan lehet így közel azonos életfeltételekről mesélni? Már a falusi kocsmák is bezárnak!

„Budapest ... **Az egyesítés szándéka mögött egy térségi központ képe is megfogalmazódott olyan versenytársakkal szemben, mint Pozsony vagy Bécs.**”

„A gyorsforgalmú úthálózat (autópályák, autóutak) országon belüli **sugaras szerkezete a főváros szempontjából kedvező.**”

Naná, hogy az!

„A hálózat jelentős részben már eléri az ország határait, és előnyösen kapcsolja Budapestet a szomszédos országok hasonló hálózataival alkotott nemzetközi rendszerhez. Ugyanakkor a **túlzott fővárosi koncentráció** térségidegen tranzitforgalmat is eredményez a Budapest környéki pályaszakaszokon, a személyforgalom és az áruszállítás terén egyaránt.”

„A **vasúthálózat országon belüli, döntően sugaras szerkezete szintén kedvező a főváros szempontjából.**”

Még szép!

„A Budapesten összefutó 11 vonal az ország valamennyi régiójával, valamint a 7 szomszédos országgal – így Európa vasúti főhálózatával – kapcsolatot biztosít.”

„A gyorsforgalmi úthálózat teljessé válásához **az országos fejlesztési tervek további sugárirányú vonalak megépítését tartalmazzák**, ezek az elemek a főváros nemzetközi és országos kapcsolatrendszerét egyaránt szélesítik majd.”

Nem tanultak ezek semmit!

„A már meglévő sugárirányú autópályák fővárosközeli bevezető szakaszainak forgalmi viszonyait javítani szükséges, tekintettel a terhelésükre és a jelentőségükre. **A főváros közigazgatási határának közelében körbefutó gyorsforgalmi gyűrű (M0) biztosítja egyrészt a Budapest-célú forgalom számára a gyorsforgalmi és a városi úthálózat közötti kedvező kapcsolatokat, másrészt a tranzitforgalom számára a főváros elkerülését. A gyűrű nagyobb része már megépült, illetve végleges keresztmetszetének kiépítése folyamatban van, a hiányzó északi és nyugati, csökkentett paraméterű szakasz kiépítése mielőbb szükséges.**”
Félelmetes csúsztatásokkal teli mondat!

„**Szintén fővárosi érdek Budapest elkerülését biztosító, harántoló vasúti kapcsolat építése a városon belüli vasúti pályák mentesítésére a tranzit-áruszállítás terhei alól (V0 vasúti kapcsolat).**”

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91o szt%C3%A1ly/Budapest2030_HUN_teljes.pdf

2022. V. „Magasabb az életszínvonal Budapesten, mint Bécsben”

„**Fővárosunknak óriási túlsúlya van a magyar gazdaságban. A helyzet ilyen szempontból lassan száz éve változatlan. A központi vízfej és a vidék között egyre nagyobb a különbség.** Hogy pontosan mekkora, arra rendre rávilágítanak az Eurostat éves jelentései – írja a Növekedés.hu.”

„A mi térségünkben a gazdaságok jellemzően fővárosközpontúak. A vidéki régiók általában le vannak szakadva. Ezzel szemben Németországban például szinte minden régióban az uniós átlag fölött élnek az emberek.”

„**A magyar régiókban az egy főre eső PPS az uniós átlaghoz képest 2020-ban (%)**

Budapest	153
Közép-Magyarország	113
Nyugat-Dunántúl	70
Közép-Dunántúl	67
Dél-Alföld	54
Dél-Dunántúl	51
Észak-Magyarország	50
Észak-Alföld	49
Magyarország	74”

<https://index.hu/gazdasag/2022/05/26/budapest-eletszinvon-al-gdp/>

A 153 áll szemben a 74-gyel, de főleg a 49-cel, 51-gyel! Óriási a szóródás az országban belül. Az Észak – Alföld itt egy periféria, míg Szibériából nézve ugyanez egy vadnyugati terület! A nagy különbségeket a mohóságon kívül semmi sem indokolja.

2022. V.

„**Eurostat: Budapest életszínvonalban megelőzi Bécsset, Madridot és Berlint”**

„**Az egy főre eső GDP néhány uniós fővárosban PPS-ben (2020)**

	Egy főre eső GDP (PPS)	Az egy főre eső PPS nagysága az uniós átlaghoz képest (%)
Luxemburg	78 700	263
Dublin és környéke	63 200	211
Brüsszel és környéke	61 300	205
Prága	60 400	202
Párizs és környéke	52 700	176
Koppenhága és környéke	52 300	175
Stockholm	51 600	173
Varsó és környéke	49 800	167
Bukarest és környéke	49 200	164
Pozsony és környéke	48 300	162
Budapest	45 800	153

Bécs	44 100	148
Helsinki és környéke	43 500	145
Berlin	38 300	128
Madrid és környéke	34 100	114
Ljubljana és környéke	31 600	106
Lisszabon és környéke	29 300	98
Szófia és régiója	27 500	92

<https://novekedes.hu/elemzesek/eurostat-budapest-eletszinvonalban-megelozi-becset-madridot-es-berlint>

Budapest mégis állandóan további pénzeket követel.

Ezt a torz világot segítette kialakulni a sugaras-gyűrűs autópálya hálózat is.

Miközben a döntéshozó hatalmasságok a szakma bevonása nélkül, a szakma képviselőinek kizárásával döntenek, a döntéseik következményei viszont az egész társadalmat terhelik.

A tét óriási, akkor is, ha szakma beszél erről vagy sem!

Bármely időpontban nézzük is az adatokat, az okozott tragédia hatalmas.

Mérő László szerint, 2022-ben:

„Budapest egy főre jutó GDP-je az EU átlagának úgy 130-150 százaléka lehet, miközben a teljes ország GDP-je az EU-átlag 60-70%-a körül lehet, és ebben már Budapest is benne van.”

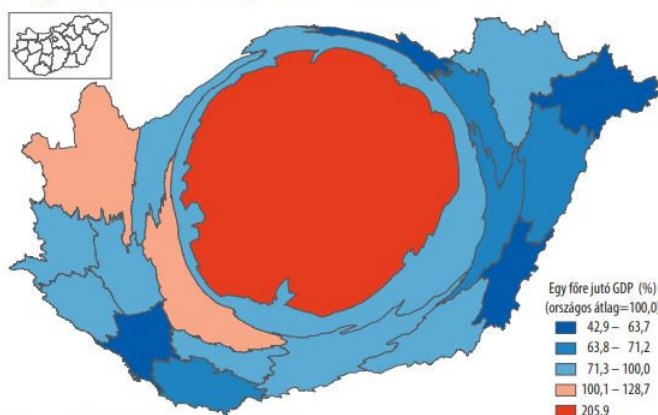
https://mandiner.hu/cikk/20220417_velemeny_mero_laszlo_belfold_budapest_netto_befizeto_eu

Portfolio, 2019.

„Magyarország igazából csak egy óriási Budapest?”

Az alábbi rajzon megyék területe a GDP abszolút értékével arányos, tehát torzított. Amilyen torz így a térkép, olyan torz a világunk is.

1.48. Egy főre jutó GDP az országos százalékában, 2017*

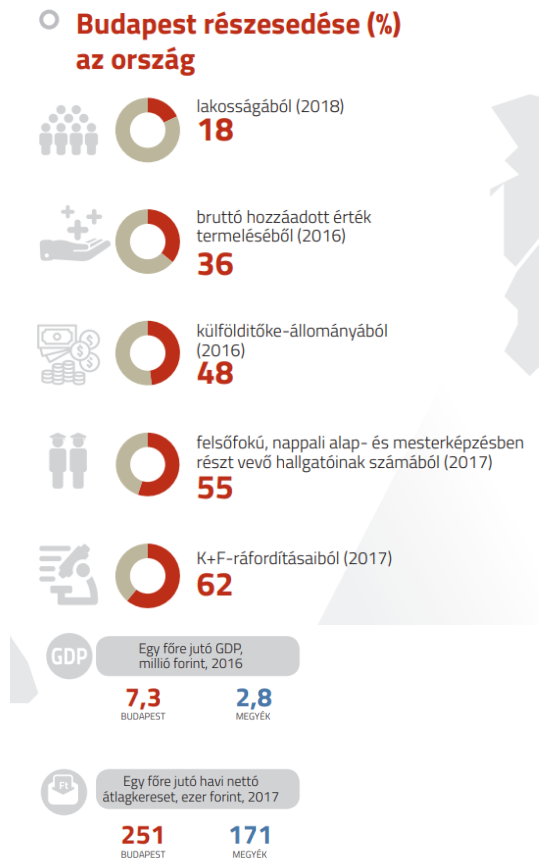


„Mélyebb területi bontásban az előbbieknél is nagyobb a különbség. **A fejlettségi rangsorban a fővárost (ahol az országos átlag több mint 2-szerese volt 2017-ben az egy főre jutó GDP) Győr-Moson-Sopron megye követi, az országos átlag 1,3-szeresével.**”

„Az ország a GDP előállítás szempontjából is erősen koncentrált: a bruttó hazai termék 37%-a Budapesthez, további 10%-a Pest megyéhez kötődött 2017-ben.”

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20191218/magyarorszag-igazabol-csak-egy-oriasi-budapest-hihetetlen-terkepen-a-valosag-410211>

További nyilvánvaló súlyos aránytalanságok:



<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/budapest.pdf>

A gondolkodó laikusok is tudják, értik

„A főváros és agglomerációja nem csak a magyar gazdaság motorja, hanem **egy tőke- és munkaerőszivattyú is, ami az ország más régióiból elszív jó sok fiataalt és jó sok pénzt.** Munkahely kell? Jobb oktatás kell? Színvonalasabb étterem kell? Pezsgő kulturális életet akarsz? Irány Budapest!”

„Noha az uniós támogatások egyik célja az elmaradott térségek támogatása, ezek, valamint az autópályaépítések, a regionális fejlesztési programok és a beruházási adókedvezmények ellenére sem csökken a magyar vidék hátránya Budapesthez képest. Legalábbis erről árulkodik az egyes megyék GDP-termelő képességeinek elmúlt néhány éves alakulása. **A grafikon jól szemlélteti a főváros elszívó hatását, megkérdőjelezi az uniós pénzek elköltésének hasznosságát, és azt is, hogy van-e esély a vidék felzárkózására. Sőt, sajnos inkább azt vetíti előre, hogy a felzárkózás helyett még nő is a mostani távolság.**”

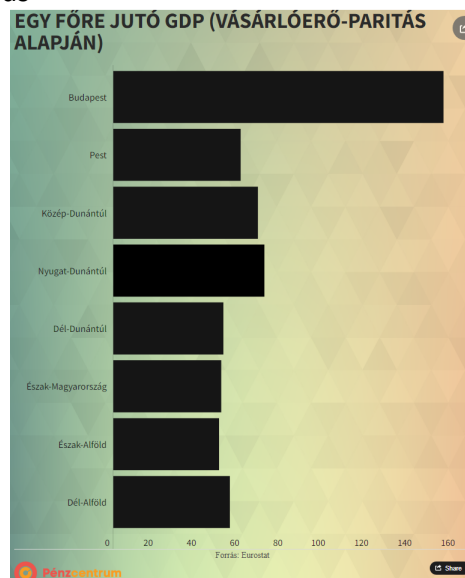
https://index.hu/gazdasag/2013/01/22/gdb_budapest_vs_vidék/

„Alig van olyan mutató, amelynek alapján ne Budapest lenne Magyarországon a legek települése. A leggazdagabb, a legfejlettebb, a legtöbb tőkét vonzó. A fővárosban van a legtöbb cég, itt a legalacsonyabb a munkanélküliségi ráta, ezzel együtt itt keresnek a legjobban, és itt a legmagasabb a nyugdíj is. Az ország többi részén - ezt nevezik "a vidéknek" - minden épp ennek az ellenkezője. A Központi Statisztikai Hivatal napokban megjelent kiadványa - A magyar régiók zsebkönyve - szerint ráadásul a különbségek egyre csak nőnek.”

https://magyarnarancs.hu/belpol/novekvo_kulonbsegek_fovaros_es_vidék_kozott_a_legek_varosa_budapest-61809

https://hvg.hu/gazdasag/20210131_budapest_statiztika_ksh

„A vidék lemaradása hatalmas”



<https://www.penzcentrum.hu/gazdasag/20220221/itt-az-igazsag-a-latvanyos-magyar-gdp-adatrol-ezekben-a-regiookban-kritikus-a-helyzet-1122193>

Amit mindenki ért, 2022.:

„Tizennyolc magyar megyében kisebbek a fizetések az átlagkeresetnél”

„Az ország 19 megyéje közül 18-ban az országos átlag alatt vannak a fizetések. Ez alól csupán Győr-Moson-Sopron megye, valamint Budapest jelent kivételt.

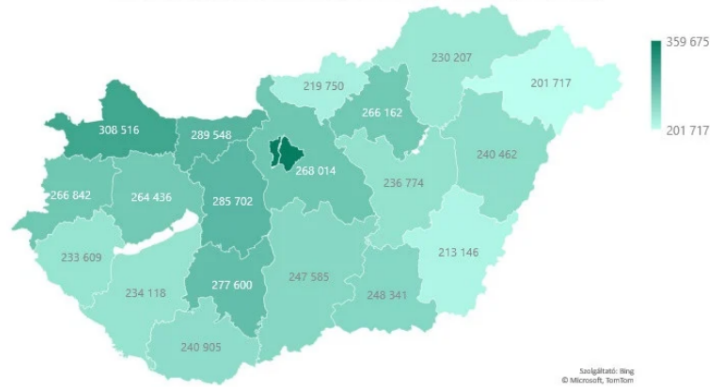
A Portfolio a KSH 2021-es adatai alapján mutatta be azt, hogy megyénként milyen átlagbéreket kerestek tavaly a munkavállalók (az országos szintű nettó átlagkereset 292 ezer forint volt tavaly). A legjobban Budapest szerepelt, ahol tavaly 360 ezer forint volt a nettó átlagkereset. Ezzel a főváros jelentősen lekörözte a megyéket, amelyek közül még Győr-Moson-Sopron állt a legjobban 309 ezer forintos nettó átlagkeresettel.

A TÖBBI MEGYE VISZONT MÁR MIND A 292 EZER FORINTOS ORSZÁGOS ÁTLAG ALATT SZEREPELT.”

Amit mindenki ért:

Budapesten: 360 ezer Ft/hó!

A nettó átlagkeresetek alakulása Magyarországon (forint)



<https://szeged365.hu/2022/04/24/a-kiabrandito-igazsag-csongrad-csanadban-es-meg-17-megyeben-az-oroszagos-atlag-alatt-vannak-a-fizetesek/>
<https://index.hu/gazdasag/2022/04/24/magyarorszag-atlagkereset-fizetes-megyek-gyor-moson-sopron-budapest/>

Más mutatók ugyanígy hatalmas heterogenitást mutatnának! Az avított sugaras hálózati rendszerek EZT IS jelentik. Tényleg ezt akarjuk?

Lehetne hasonlókat citálni a végtelenségig, de lényeg ennyiből is világos, egyértelmű. Miért hagyjuk?

3.

Az elköteleződések, mintha valakik megláttak volna, de azt nagyon halkán mondták!

2013. „Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata a Nemzeti Fejlesztés 2030, Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió” (az OFTK)

„Régóta fennálló probléma, hogy oldódjon a főváros központú úthálózat. A sugaras rendszer helyett egy hálós szerkezetre van szükség, amely sokkal hatékonyabb fejlesztési potenciállal rendelkezik.”

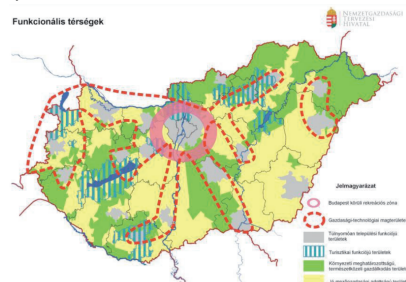
„Térségeink ... hasonló színvonalon képesek biztosítani a térség lakóinak létbiztonságát és életminőségét.”

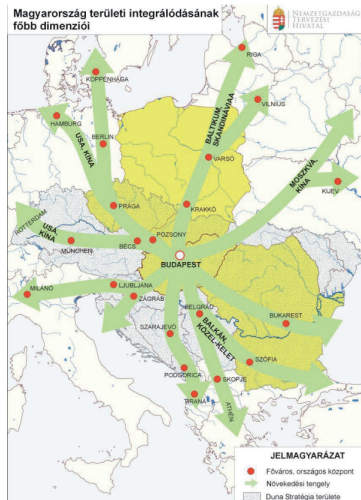
„... kiegyenlített térszerkezet ...”

„A többközpontú térszerkezet megvalósítása érdekében szükséges az ország Budapest központúságának oldása, a gazdasági fejlődést biztosító beruházások területi terítése,”

Amit az előbbieken meghatározott azt azonnal mellbe szórja a következő mondattal:

„Budapest és Pest megye EU összehasonlításban a fejlett, versenyképes régiók közé tartozik. Fontos prioritás ennek a szerepének, **gazdasági teljesítményének megőrzése és az egész országra fejlesztő hatással bíró fokozása.**” Tehát marad minden ugyanúgy, a pusztítás megy tovább! A sugarasság kisugárzik, mintává válik más szakterületeken is!





Micsoda munkába kerülhetett újra feltalálni a sugaras utak és vasutak rendszerét természetesen Budapesten át? Ez aztán az innováció! Gyalázat! Újra a szokásos „központ” és „kapu” ideológia!

A sugaras úthálózat eszméje szinte megszüntethetetlen ideológia, amely ráadásul minden mást áthat, minden másnak a követendő modellje. Ezt hívják a szemlélet „megújításának”?

„Ezt a célt szolgálja a városhálózati megközelítés, a belső és külső városgyűrűk, a fejlesztési tengelyek kijelölése.”

Mintha én írtam volna le!

„3.1.2.5 Beruházásösztönző térszerkezet A gazdaság kiegyensúlyozott növekedéséhez, a gazdaságstratégiai irányokra építve egy új, hatékony térszerkezet kialakítására van szükség, amely a területi különbségek és adottságok figyelembevételével, vonzó befektetési és fejlesztési környezetet biztosít a gazdasági szereplők számára. Hogyan lenne hatékony térszerkezete a gazdaságnak a sugaras helyett, ha az úthálózat és vasúthálózat marad a régi, centrális és sugaras? Lehetetlen nem látni ennek fékező, lehetetlenné tevő, káros hatását!

„3.1.3.3 Visegrádi együttműködés térségi szerepkörének erősítése” cél ugyan, de véletlenül sem említi a nagyon hiányzó ÉSZAK-DÉLI IRÁNYÚ utak és vasutak HIÁNYÁT.

Csak a mese, a mellébeszélés, de az nagy mennyiségben!

„3.1.4.3 Budapest és a metropolisz térség fejlesztése” Metropolisz??

A fővárosnak „... kiemelkedően jó közlekedési helyzete ...” Ki gondolta volna? Micsoda véletlen!

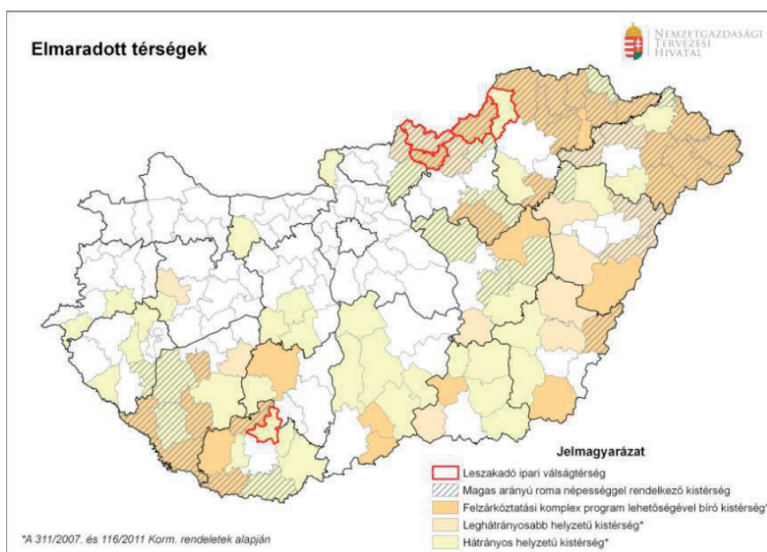
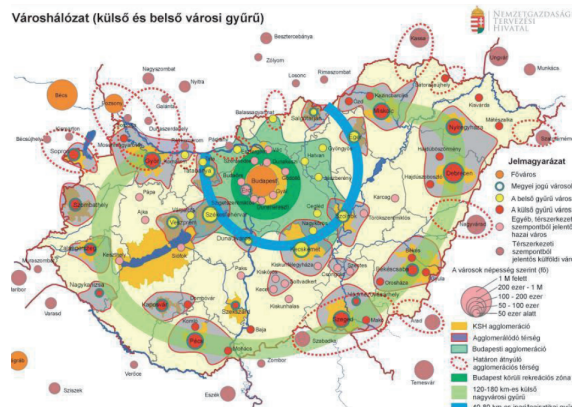
A főváros „... kisugárzó hatás ...”- már azt hittem, hogy ezt az örökké említendőket innen kifelejtik. Ebből semmi sem igaz.

A fejlesztése feladatait hosszan sorolja a 139-140. oldal. Vajon mennyi újabb pénz kell majd ezekhez?

Felsorolt az ún. „belső városgyűrű” elemei, mint pl. Kecskemét, Székesfehérvár, Szolnok, melyek, mint a metropolisszá lett Bp. újabb kerületei szerepelnek. Ez a tipikus VÁROSÁLLAM, egy 9,5 milliós országban. Normális elképzelés ez? Meddig nyomulnak még?

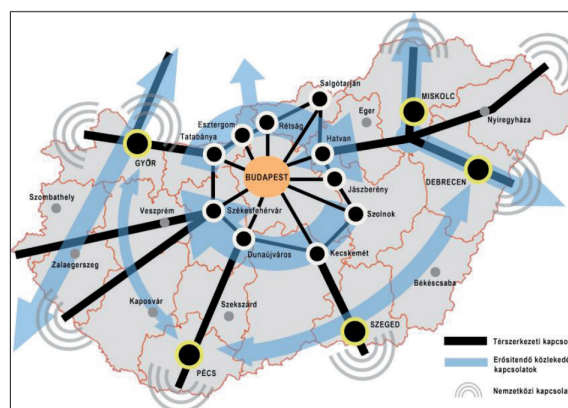
Természetesen ez még tovább burjánzik, mint a rákos daganat az ország testén egy külső városgyűrűvé, melybe Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Győr is eltűnik. Túl szép lenne: Szeged, mint mondjuk a metropolisz 34. kerülete! Ez aztán a fényes jövő!

Az előbbi rémálom rajzban. Aki ismeri a hazai sugaras-gyűrűs autópálya hálózatot, annak ez semmi meglepetés, ez csak egy ötletlopás nagyüzemi módon. **Példa egy torz, avított gondolat, tovább terjedésére.**



A metropolisszá fejlesztés HELYETT talán ezzel kellene foglalkozni!

Ezek így látják az országunkat, Nincs min csodálkozni! Ráadásul ezt a jövőt szánják nekünk! Ezzel kell szembe mennünk!



Még egy óhaj:

„A közlekedéshálózat országos és nemzetközi jelentőségű elemeinek kialakításakor is a többközpontú fejlődést kell szem előtt tartani, melynek legfontosabb eleme a **centralizáltság oldása**, a vidéki nagyvárosok erősítése.”

De hogyan passzol ez a metropolis rémálmához, vagyis az előbbi ábrához? Nyilván sehogy? Miért lenne egy állami koncepció következetes?

„Emellett kiemelten fontos az országos jelentőségű központok összekapcsolása úgy, hogy **Budapest megkerülésével**, a belső és a külső nagyvárosi gyűrűn is elérhetőek legyenek. Ezáltal a főváros és agglomerációja részben mentesülne az országos tranzitforgalom okozta terheléstől.” Ez talán az M0 levágásának elismerése lenne az állami hálózatról? Nem hiszem, hogy ekkorát tévednének!

„<https://regionalispolitika.kormany.hu/download/a/c9/e0000/MK14001.pdf>

2014. aug., Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)

„A FŐMTERV Zrt. által vezetett Stratégia konzorcium 3 év alatt 879 ,millió Ft-ért készítette a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiát, **melyet Magyarország Kormánya a 1486/2014 (VIII. 28) Kormányhatározattal fogadott el**. A Stratégia egy olyan komplex szakmapolitikai dokumentum és vizsgálati rendszer, amely középtávra (2020), hosszú távra (2030) és nagytávra (2050) az Európai Unió által megkövetelt összközlekedési szemlélettel, modellezés alapján határozta meg az ország közlekedési koncepción alapuló jövőképét, jövőbeli stratégiáját.”

„A projektben közel 200 mérnök koordinált munkájával mintegy 38 darab megalapozó tervdokumentációt készítettünk el. A több mint **5000 oldalnyi (borzalom – RM)** eredményből állt össze végül az a 102 oldalas összefoglaló stratégiai anyag, amit a Magyar Kormány elfogadott”

Azaz: ilyen léptékű koncepció azóta sem készült!

<https://www.fomterv.hu/hu/node/554>

„A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia alapvető céljának tekinti, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését.”

„... a Kormány által elfogadott közlekedési ágazati terv (stratégia) rendelkezésre állása ...”

„... Mindezek támogatására jelen stratégia célja a területi egyenlőtlenségek csökkentését célzó közlekedésfejlesztési politika alkalmazása

....” Az írott malaszt sokadszorra!

Mit jelent ki egy Kormányhatározattal elfogadott dokumentum?

Budapest: „Kiemelkedően jó közlekedési helyzete, a technikai, szellemi, anyagi fejlődés első számú közvetítőjévé tette makroregionális kapcsolatban, **esetenként az ország belső fejlődésének, térségi kiegyenlítésének a rovására is.**”

„A különleges jelentőségű hálózati szerep **kizárólagossága hosszú távon nem fenntartható**, mivel a térségi kiegyenlítés a fenntartható fejlődés legfontosabb alapja.”

Ezt egy a Kormány által jóváhagyott dokumentáció mondja ki! Mi történt 2014 óta? Semmi. Minden megy tovább a sugaras-gyűrűs hálózat szerint!

A hazai mérnökségnek, és a mérnöki szervezeteknek sincs erről az országrombolásról határozott elutasító véleménye.

Így az csak úgy mellékesen megtörténük mellettük. Csoda-e, ha a mérnökségnek a társadalmi presztízse olyan, amilyen.

„Az ország közlekedési rendszerére jellemző a főváros-központúság, mely megmutatkozik mind a közúti és mind a vasúti fő vonalakon.”

„Az összközlekedési SWOT-elemzés leglényegesebb megállapításait foglaltuk össze a következőkben:

Gyengeségek

- ♣ Elérhetőség szempontjából jelentős területi különbségek
- ♣ Az infrastruktúra egyes elemeinek több évtizedes leépülése, alulfinanszírozottsága
- ♣ **Főváros-központú főhálózat**

A Kormány által jóváhagyott, elfogadott anyagban a tény is ismert, sőt a minősítése is egyértelmű! Mégsem!

„**Az infrastruktúra-hálózat főváros-központúságának oldása**”, mint beavatkozási szükséglet is megfogalmazódik!

Úgy látszik azonban, hogy az oldhatatlan!

„Várható veszélyek

- Amennyiben nem sikerül továbbra sem oldani a **túlzott főváros központúságot**, még jelentősebb közlekedési problémákkal néz szembe Budapest és agglomerációja.”

A helyzet veszélyes minősítést is kap! Mi kell még?

„Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióval (OFTK), valamint a Nemzeti Vidékfejlesztési Stratégiával összhangban **kiemelt cél az országon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése.**”

Ennek ellenére sem történt semmi. Mi lenne, ha nem lenne kiemelt cél?

Az 55. oldalon megadja a megoldást is:

„A főváros központú **sugaras közlekedési hálózat HELYETT** a hatékonyabb fejlesztési potenciállal bíró hálós szerkezetű közlekedési hálózat erősítésével.”

Nem csak egy nyugger mondja ezt!

Meghatároz némi beavatkozási listát is:

„Centralizációt oldó fejlesztések:

- A déli haránt irányú közúti fejlesztések (M9 darabjai) eredményeképpen utazásonként fél óra, vagy a fölötti időnyeréssel lehet számolni a külső nagyvárosi gyűrű relációiban.
- Az M8 autópálya tengely hiányzó szakaszainak megépítése, illetve a kapacitásproblémák feloldása a közép-magyarországi városgyűrű haránt irányú kapcsolatainak erősítése, mintegy 10-15 perces utazásonkénti időnyeréssel adva a szomszédos pólusvárosok között
- Az észak-déli kapcsolatok fejlesztése a gazdasági igények támogatására, melynek eredménye a fő szállítási útvonalakon tapasztalható időmegtakarítás utazásonként 15-30 perc az ipari tengelyek által kijelölt irányokban.”

Egyikből sem lett semmi!

<https://2015->

[2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf](https://2015-2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf)

4.

Összefoglaló

Milyen különleges ország vagyunk mi.

Hiába határoz el valamit az Országgyűlés, határozhat bárhogy a Kormány is, itt ezek együtt mind csak egy nagy semmi!

Semmi, ha van egy elszabadult hajóágyú a fedélzeten és nyomatja továbbra is idejét múlt, káros sugaras – gyűrűs szerkezetet.

Mi a megoldás? Sulykolni kell a dolgozat 2. pontja szerinti óriási károkat!

Dixi et salvavi animam meam. Én szóltam ... lelketek rajta, avagy szóltam és megmentettem a lelkeket.

Szeged, 2022. VI. 18.