Kell-e még fejleszteni Budapestet?

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME egyetemi doktora

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

1. Egy mai súlyos aránytalanság

„Egyetlen megye területén él az ország harmada."
https://www.helixconsulting.eu/helix-blog/a-nepessegfogyas-aggaszto-de-az-elvandorlas-csak-sulyosbitja-egyetlen-megye-teruleten-el-az-orszag-harmada/

2. Az ok egyértelmű:

torz és helytelen, a vidék kárára kitalált gazdaságpolitika, „fejlesztéspolitika", főleg pénzosztási mód.

3. A tények

3.1. A népesség szám növekedése

„… **míg 2002 és 2022 között a teljes népességfogyás nagyjából 5% volt,** az egyes területek népessége nagyon különbözően alakult. **Pest vármegye lakossága például ebben az időszakban 23,62%-kal nőtt …**"

„**Pest megyében és Budapesten együtt 2022-ben már 3 031 000 ember élt, ami az ország lakosságának több mint harmada, de az ország területének mindössze 7,3%-a.** Pest megye lakosságszámának növekedése tehát önmagában is több mint 250 ezer ember volt a vizsgált 20 év alatt, ami hozzávetőleg Vas vármegye teljes népességének felel meg."

„… az országban évente 230-300 ezer ember költözik tartósan máshová a határon belül."

„A népesség az elmúlt 2 évtizedben leginkább Nógrád (16,23%), Borsod-Abaúj-Zemplén (16,86%) és Békés vármegyében (19,68%) fogyott."

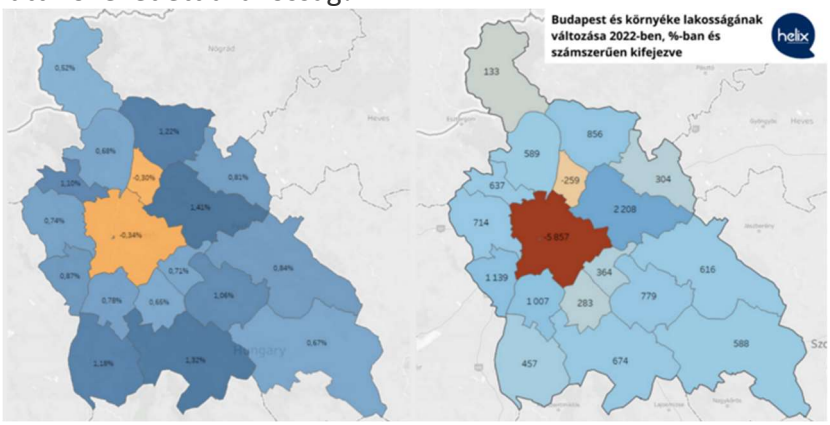
„Tény ugyanakkor, hogy **az egyes régiók népességének növekedése és fogyása jól korrelál az adott terület gazdasági fejlettségével**. Magyarán; nagyon sokakat a könnyebb boldogulás reménye, a nagyobb települések kínálta anyagi és egyéb lehetőségek késztetnek költözésre."
https://www.helixconsulting.eu/helix-blog/a-nepessegfogyas-aggaszto-de-az-elvandorlas-csak-sulyosbitja-egyetlen-megye-teruleten-el-az-orszag-harmada/

„Továbbá: térképen mutatjuk a budapesti agglomeráció túlnépesedését"

„**Számos önkormányzat próbálja fékezni a folyamatot, de a főváros környéki agglomeráció lakosságának növekedése megállíthatatlannak látszik.** Annak ellenére, hogy ezeken a településeken egyre komolyabb probléma van nemcsak az oktatási férőhelyekkel, de az alapvetőnek gondolt infrastruktúrával is …"

„A Helix Consulting által készített ábrákon jól látszik, hogy a KSH friss adatai alapján a Budapest környéki agglomeráció túlnépesedése még korántsem állt meg."

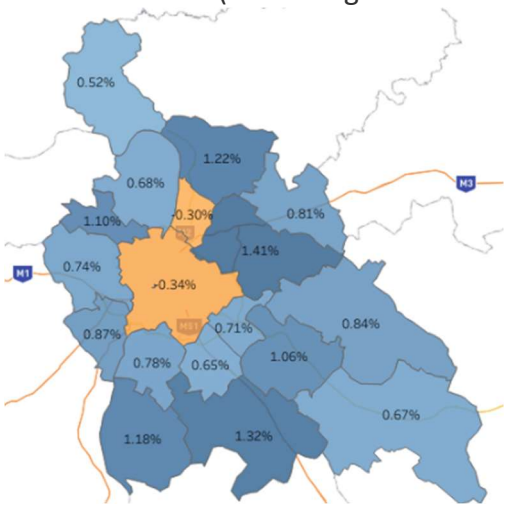
„Szinte mindenütt növekedett a lakosság!”



„A főváros minden előnyét nehéz felsorolni, **az agglomeráció pedig korábban mindezt ígérte, a nagyvárosi lét hátrányai nélkül.** Bár mára a helyzet sok szempontból nem igaz, és épp a túlnépesedés miatt Budapest környéke mára számos csalódást okozhat a csak azért is odaköltözőknek …”

„Végezetül az adatokat úgy összegzik, hogy leggyorsabban a gödöllői (1,41 százalék, +2208 ember) és a gárdonyi (1,79 százalék, +661 ember) járások népessége emelkedett, míg legkevésbé a már említett dunakeszi járásé (–0,3 százalék, –259 ember).”

A vándorlás egyenlege százalékos értékben (a lakosság százalékában):



https://index.hu/gazdasag/2023/07/19/nepesseg-adatok-elvandorlas-budapest-agglomeracio-novekedes/

A folyamat könnyen felismerhető.

Mindenki egyetért abban, hogy ennek így kell történni?

Nem kellen valamit tenni a megfékezéséhez, a megállításához?

Mindez kiknek miféle érdekekeit szolgálja?

A 3.1 bekezdés olyan tényeket közöl, melyeket tagadni nem lehet. Legfeljebb azokat figyelmen kívül hagyni lehet, mint teszik is, de meddig még?!

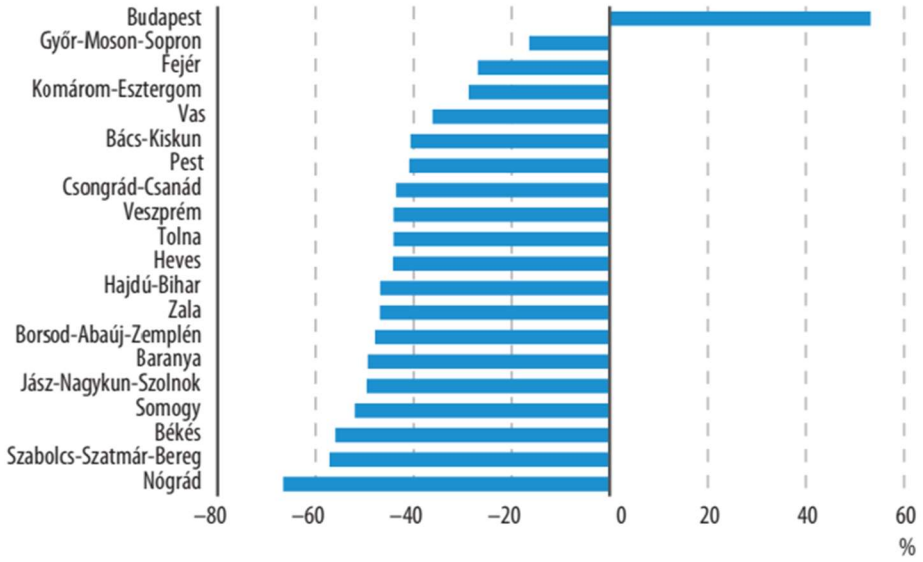
3.2 A gazdasági erő növekedése

Mind e közben Budapest szárnyal!

„Magyarország igazából csak egy óriási Budapest! És ezen semmi sem változtat.”

„**Hazánk gazdasága erősen fővároscentrikus, 2020-ban a bruttó hazai termék (GDP) 37%-a Budapesten, további 11%-a Pest megyében koncentrálódott. A többi megye a gazdasági teljesítmény 1–6%-át adta.”**
„Az uniós átlagot továbbra is csak Budapest fejlettségi szintje haladta meg, miközben **a megyék többségében az EU-átlag 50–60%-át** érte el az egy lakosra jutó GDP vásárlóerő-paritáson számolt értéke 2020-ban;”

„Az egy főre jutó GDP **eltérése** az uniós (EU27-2020) átlagtól, 2020.”

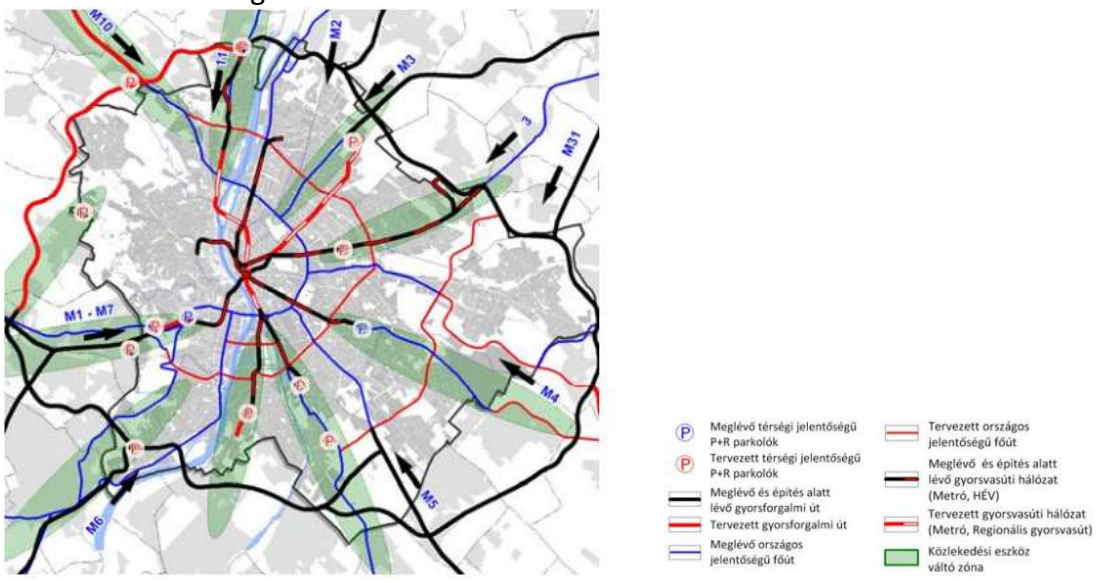


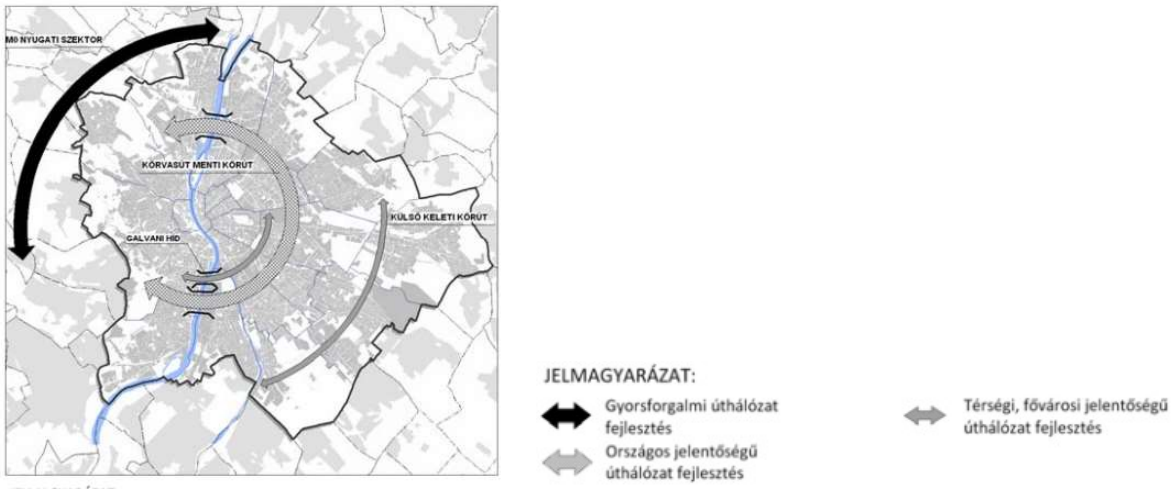
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20221223/magyarorszag-igazabol-csak-egy-oriasi-budapest-es-ezen-semmi-sem-valtoztat-586894
Miből? Miért?
A folyamat könnyen felismerhető.
Mindenki egyetért abban, hogy ennek így kell történni?
Nem kellen valamit tenni a megfékezéséhez, a megállításához?
Mindez kiknek miféle érdekekeit szolgálja?
A 3.2 bekezdés olyan tényeket közöl, melyeket tagadni nem lehet. Legfeljebb azokat figyelmen kívül hagyni lehet, mint teszik is, de vajon még meddig?!

4. A megjósolható következmények
„… nem is a hely kevés, inkább **az infrastruktúra**, például az utak, a víz- és csatornahálózat, az egészségügyi ellátórendszer, az óvodai és iskolai férőhelyek száma **nem képes lekövetni az igényeket** …”
Tegyük hozzá a mi részünket: hatalmas a közlekedésfejlesztési igény is, rettenetes költségigénnyel.
Ebben a folyamatban minden beruházás úgynevezett követő, hiszen utána kellene menni, hozzá kellene igazítani az előbbi infrastruktúrákat a „mindig újratermelődő igényekhez”.

5. Rettenetes lenne a közlekedési infrastruktúra fejlesztési igény
https://www.youtube.com/watch?v=XsDesoxjJY0
Az előadó, Vitézy Dávid úr, 2020 és 2040 közöttre teszi a fővárosi vasúti új aranykort, melybe a hatalmas költségei miatt bizonnyal belerokkanna az ország.
Itt még csak a vasúti vonatkozásokat említette az előadó. Hol vannak még az elképzelt nagy kapacitású közúti gyűrűk pénzigényei az újabb hidakkal együtt!

Bizonyára nem véletlenül maradt ki az 50 perces prezentációból a beruházástömeg becsült költsége, a megtérülés elemzése.
A Vitézy-féle óriási vasútfejlesztés mellé kell tenni a szintén hatalmas várható költségű fővárosi útépítési, hídépítési elképzeléseket is, melyekhez még villanyvezetékek, vízvezetékek, csatornák stb. költségei is hozzászámítandók.





Természetesen minden fővárosi beruházást azonnal országos jelentűségűnek minősítenek!

6. <u>Bús Imre úr, aki kiskunhalasi országgyűlési képviselő volt 1947-1949 között a Kisgazda Párt majd a Demokrata Néppárt képviseletében, látlelete:</u>

https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%BAs_Imre

Az alábbi újságcikket (megjelent a Hazánk 1948. februári számában) lányától, dr. Bús Mária aranydiplomás erdőmérnöktől kaptam. Most is köszönöm!
A képviselő úr a vidék helyzetét a cikk jobb oldali, oszlopban írja le. Látható, hogy mindez jórészt ma is így van.
A 75 év alatt érdemi változás nem történt abban, hogy a vidék egyre élhetetlenebbá vált! Nem így a főváros!
Ma már vidéken azok a létesítmények, intézmények is fokozatosan felszámolódnak, amelyek időközben kialakultak. Ma már megint nemcsak orvos nincs a falun, hanem sok faluban már kocsma sem!

Óriási a különbség az álláslehetőségekben, a fizetések nagyságában, a vásárlóerő nagyságában, legalább 100 színház, múzeumok, főiskolák, egyetemek tömege teszi vonzóvá a fővárost, mely óriási életminőség különbséget jelenet. Mindezekre a vidéki embernek esélye sincs. Ez váltja ki az országon belőli népvándorlást. Pontosabban:



Európai átlagnál kedvezőbb életkörülmények az egyik oldalon, míg afrikaihoz hasonló viszonyok másutt. **Ez diszkrimináció, mely 2023-ban tarthatatlan.** Mindez csak azért mert vannak, akik rossz helyre születtek.
https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztesi_koncepcio.pdf



Kétmillió
tanyai lakós érdekeinek védelmében

Bus Imre országgyűlési képviselő a belügyi költségvetés tárgyalása során a tanyai települések helyzetét tette szóvá. Érdekes történelmi áttekintés után megállapította, hogy a külterületi lakos szinte másodrendű állampolgár, mivel a község, város stb. fejlesztéséhez hozzá kell járulnia, viszont a község ennek ellenére semmit, vagy csak nagyon keveset tud nyújtani. Hogy ez a kérdés mennyire fontos, arra jellemző az 1930. évi népszámlálás, amely szerint 1.9 millió, majdnem 2 millió a külterületi lakosok száma. Ez az adat az akkori népességnek több mint 20 százalékát adja. Igaz, hogy ebben bennfoglaltatik Nagy-Budapest peremtelepülése, ami közel 3—4000 embert jelent, de még ennek levonásával is másfélmillió lakos marad, mint tanyai település. A helyzet ma is ugyanaz, sőt a földreform folytán újabb települések alakultak. De az országos rendezés még mindig késik. A tanyai település a paraszti élet formának jóban, gazdasági szükségletet, mert a nagy távolságok szinte lehetetlenné teszik a távoli határrészek megművelését, idő és munkaerő gazdaságos felhasználását. Aki a községből vagy a városból kezeli távoli földjeit, az úgyszólván az országúton tölti az életét és mégsem halad megfelelő mértékben előre. Önként adódik tehát, hogy a nagyterületű határoknál szükséges a tanya, ezért szükséges a tanyakérdés helyes megoldása, mégpedig táj- és védekezési szempont szerint. A tanyaélet legnagyobb bajai: nincsenek kiépített utak, nincs rendszeres posta, távíró, levélkézbesítés és telefon, nincsenek piacok és más gyűjtőhelyek, a beszerzés és az eladás nagy fáradságba kerül, nincs legelő, erdő, fásított hely, emiatt külterjes a gazdálkodás s ezzel magával hozza az alacsony életszínvonalat, nincs rendszeres közegészségügyi orvos, bába, húsvizsgáló, gyógyszerár, ezért magasabb a halandóság főleg a gyermekeknél, nincs halottkém és temető, nincs rendszeres állategészségügyi szolgálat, nincsenek templomok, plébániák, lelkészség, nincsenek egyesületek, szövetkezetek, társadalmi szervezetek és végül jogilag van hatóság, de a gyakorlatban magán a tanyán nincs. Viszont mindezekre szükség van a tanyán s ezért fontos a tanyai központi, tanyakörzetek további kiépítése. De mindez nem a helyi kezdeményezések, hanem egységes elvi szempontok, országos rendelkezések alapján. Ezért van szükség tanyatörvényre.

Kedden az országgyűlés a közlekedési tárca költségvetését tárgyalta. A vitában a Demokrata Néppárt részéről Keleti Péter István és Bodnár János vett részt.

7. Az öngerjesztő, szinte leállíthatatlan ördögi kör, és az egymás utáni lépései

1. a városi lakónépesség növekedése,
2. a közlekedési lehetőségek, a közlekedési szolgáltatási szint rohamos, vészes csökkenése,
3. a közlekedésfejlesztési igény megjelenése,
4. az igénykövető közlekedés-fejlesztés,
5. a közlekedés szolgáltatási szintjének időszaki, tehát általában nagyon rövid idejű, emelkedése, a fejlesztési ciklus zárulása, mert visszaértünk a kiinduló ponthoz.
6. A folyamat Ismétlődés egyre drágábban, egyre emelkedő spirálon, az előbbi 1-5. pontok szerint.

Valóban be akarunk épülni ebbe a mókuskerékbe?
Nem ez lenne az eddig elitélt „igénykövető”, tisztességes megoldást nem adó, beruházás?

8. A nagy hazugságok

„Budapest a „globális térből eredő impulzusokat közvetíti az ország más területei felé”.
„Az ország fővárosaként Budapestnek nagy a felelőssége, mivel eredményessége erőteljesen hat az ország egészének társadalmi-gazdasági fejlődésére.”
Ez mindig elhangzik, de vajon mikor fordult elő az életben, az eddigiekben? Amit még el is ismer!
Valójában pedig „A várostérség intenzív kölcsönhatásainak terében **az intézményesített együttműködés alacsony hatásfokú, a fejlesztések nem összehangoltak, ezért nem eredményeznek harmonikus térbeli és társadalmi-gazdasági fejlődést**, ami kedvezőtlenül befolyásolja a térség egésze versenyképességét is. … A város területileg differenciált, ugyanakkor egységes szemléletű fejlesztés hiányában nem lehet esélyes az európai városok versenyében.” Azaz: még a fővároson belül is hibázik az elképzelés.

A fals ideológiához torz térszerkezet kapcsolódik

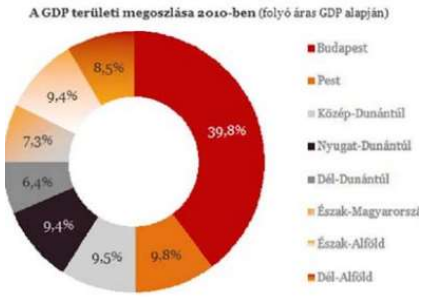
„A gyorsforgalmi úthálózat teljessé válásához **az országos fejlesztési tervek további sugár irányú vonalak megépítését tartalmazzák**, ezek az elemek a főváros nemzetközi és országos kapcsolatrendszerét egyaránt szélesítik majd. **A már meglévő sugár irányú autópályák főváros közeli bevezető szakaszainak forgalmi viszonyait javítani szükséges**, tekintettel a terhelésükre és 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 tranzit forgalom 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.”

Miközben elismeri, hogy a gyorsforgalmi hálózat nem „teljes”, azaz darabban van, bebetonozza, deklarálja viszont a sugaras-gyűrűs rendszert, mivel kimondja, hogy ez a főváros érdeke.
A vidék fejlesztését a rácsos, raszteres hálózat szolgálná. A vidék-főváros ellentét megint kiderült! A főváros könnyedén maga alá nyomja a vidéket, kerül, amibe kerül alapon!
Évtizedes mese szerint elég a fővárost fejleszteni, mert az majd kisugárzik a vidékre, mintegy magával húzza felfelé a vidéket. Nyilvánvaló, hogy ebből semmi sem igaz! Az idő ennek éppen az ellenkezőjét igazolta.

Láthatóan jól működik a pénzszivattyú

„Budapest nagyjából másfélszer fejlettebb, mint az uniós átlag, de három magyar régió is a EU legszegényebbjei között van.” Eze mind tagadhatatlan tény!
„… az EU húsz legszegényebb területe közül három magyar.” Sajnos, ez is!
https://haszon.hu/megorizni/makrogazdasag/magyar-regiok-fejlettsege
Természetesen a fővárosi hosszútávú koncepció sincs beárazva! A várható költségekre még utalás sincs. Mi alapján döntögetnek a fővárosi döntéshozók?
Nagyon nagyok az országon belőli különbségek. Ez lett valójában a beígért vidék felemeléséből. A 2013-as állapot 2023-ban is majdnem változatlan!

A jelenség annak a következménye, hogy korábban erővel a fővárosba nyomták az ipari és a szolgáltató szektorokat. Ezeket mind le kellene építeni, áttelepíteni.

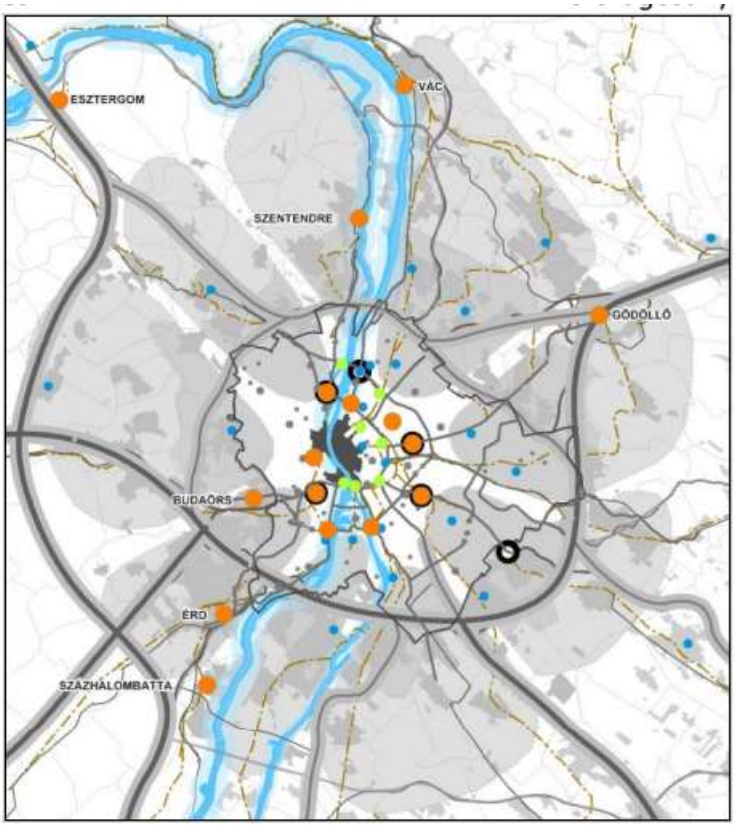


https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztesi_koncepcio.pdf

Vajon miért nem napi téma ez? Vajon miért rejtegeti a tényeket? A Magyar Mérnöki Kamara miért hallgat, miért lapít?

9. Egy szép elképzelés

A sugaras-gyűrűs térszerkezet ezerrel való nyomatása mellett azért megjelent a raszteres gondolat is. Az M1-M3 közvetlen kapcsolat igénye elég korán felmerült, mint ahogyan azt következő ábra is mutatja.
De már azzal a nagy különbséggel, elképzeléssel, hogy ezzel a vonallal közel párhuzamosan kellene a nyomvonalat megtalálni, DE AZ M0 GYŰRŰN KíVÜL!
Teljesen hasonlóan ahhoz, ahogy ugyanitt az M6-M100 be lett rajzolva, az M0-on kívül!
A rajz szerint az M1-M3 közvetlen kapcsolat vonala sokkal fontosabb, mint az M0 északi és nyugati szektora!



https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztesi_koncepcio.pdf

10. Kinek az érdeke?

A 8. bekezdés szerint ami ma történik és a megelőző évtizedekben történt az egyértelműen a fővárosi döntéshozók érdeke.

A mai helyzet egy pénzszivattyú, melyet a fővárosi döntéshozók kapcsoltak a vidéki Magyarországra. Nyilvánvaló, hogy ennek a fenntartása, és minden változás megakadályozása egyedül az ő érdekük. Ugyan miért is változtatnának? Ők nem teszik még csak megemlíthetővé sem a hálózatos, sakktábla-szerű gyorsforgalmi hálózatot sem.

Naivság, sőt ostobaság lenne az ellenérdekeltektől várni a változást!

Nem véletlen az sem, hogy milyen gyorsan elkasztották a minisztériumok vidékre költöztetését, pedig már készek az autópályák, mindenkinek több mobolja, a világ legjobb autói állnak az állami bürokraták „ügyintézésére". Ma a centralizáció megtörhetetlennek tűnik. a szubszidiaritást pedig szitokszóvá tették.

A helyzet tehát nagyon nehéz, mivel a fővárosban székelő szakmai érdekvédelmi szervezeteket, mint a kamarák, szakmai szervezeteket is mind hatalmuk alá vonták.
Megoldást az jelenthetne, ha vidéki választók megkövetelnék „képviselőiktől", hogy valóban a vidéket képviseljék, és ne nyomogassák az országgyűlésben a gombokat a mindennél fontosabb pártérdekek szerint.

11. Van igazságos, tehát a vidék-főváros arányhoz igazodó pénzosztási arány!

Erről itt írtam:

Vidék Alap (VA) (civilcafe.hu)

A javasolt pénzosztási arány

- **első közelítésben túl drasztikusnak tűnhet, de valójában ez inkább még túl elnéző, mert nem veszi figyelemebe a meglévő nagyon nagy különbségeket, azok megváltoztatási, visszaalakítási költségeit, azaz a mai torz állapotokat, az elvárható jogos kárpótlást meg sem említve.**
  Mindenek előtt meg kell határozni országosan egységesen, hogy minden településen ma mi az a minimális intézményigény, amely az 2023-sd életminőséghez illene, majd kiépíteni.
  Elképzelhető, hogy még ezt is csak több lépcsőben lehetne megvalósítani.
- **Más nézetek szerint túl egyszerű lenne a pénzosztási arányt előírni. A célom éppen a nagyon egyszerű megoldás megtalálása lenne. Minél bonyolultabb lenne, annál több esélyt adna a manipulálásra, a kijátszásra, az ellenkezőjére fordításra.**

12. Javaslom átgondolni alaposan ezt a folyamatot.

Az ország fejlesztési pénzét osszuk szét: a fővárosban felhasználható és a vidéken felhasználható összegre a lélekszám arányában.

Meg kellene akadályozni az arányszám szerinti összeg bármilyen egyéb érdekre hivatkozva eltéríteni.
Nyilvánvaló, hogy a főváros rendkívül magas GDP értéke az eddigi torz fejlesztési politika következménye, amellyel a pénztermelő egységeket eleve a fővároshoz rendelték, a vidéket ezzel is megfosztva az előre lépés lehetőségétől. Le kell építeni ezeket a fővárosi kapacitásokat!
Mindkét fél csak a sajtá új erejével összhangban fejleszthessen.

13. Mi a tét?

Vagy marad a 3. pontban leírt mai torz világ, és a főváros-vidék fejlesztési szakadék egyre tovább nő, és rohanunk, sodródunk a még nagyobb vízfej felé, és a főváros metropolisszá, városállammá válik, mely kisgömböcként rövid idő alatt elnyeli az egész Magyarországot.

Vagy valaki végre behúzza a féket és így megáll, jó irányt vesz a mai borzalmas folyamat.

Ez egy aránytalanság. Az aránytalanság pedig mindig egy gondolkodási zsákutcát, melléfogást jelent.

Van még ebben az országban gondolkodni képes ember?

Szeged, 2023. VII. 22.