Elvi tévedés lenne
a budapesti vasúti stratégia kikényszerítése

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okleveles építőmérnök,
a BME műszaki doktora

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

Egy levélváltás

Írtam egy dolgozatot a „Kell-e még fejleszteni Budapestet címmel, mely itt olvasható, melyet elküldtem az Építési és Közlekedési Minisztériumba is 2023. szeptember 10-én.
Microsoft Word - Bp fejlesztése.docx (civilcafe.hu)

Onnan, a Vasúti Infrastruktúra Főosztály képviselője válaszolt, 2023. szeptember 26-án egy nagyon udvarias, nagyon gyors válaszlevélben, melyet most is köszönök.
Idézek ebből:
„Tisztelt Rigó Mihály Úr!

2023. szeptember 10-én kelt elektronikus megkeresését köszönettel megkaptuk, azzal kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adjuk:
A Kormány – a vasút mint a klímavédelem és a környezetbarát közlekedési rendszer szempontjából fenntartható közlekedési mód fejlesztése érdekében, az országos kelet-nyugat irányú távolsági személyforgalom, a Budapesten áthaladó teherforgalom szűk kapacitásainak megszüntetését szem előtt tartva, Budapest és Pest vármegye gazdasági versenyképességének fokozása, az elővárosi kötöttpályás (vasúti és HÉV) közlekedés fejlesztése, a környezetbarát kötöttpályás közösségi közlekedés versenyképességének fokozása, Budapest belső területeinek forgalomcsillapítása, a fővárost terhelő autóforgalom mérséklése, a fővárosi agglomeráció élhetőségének javítása, a klímavédelmi célok teljesítése, a légszennyezettség, a zaj- és rezgésterhelés csökkentése és a fővárosi zöldinfrastruktúra fejlesztése érdekében – 1994/2021. (XII. 28.) számú Korm. határozatával elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát, mint a Fővárosnak és környékének rendszerszemléletű, kötöttpályás kapcsolatokra építő közlekedésfejlesztési alapdokumentumát.
Ebben a dokumentumban kerültek lefektetésre azok az alapelvek és intézkedések, amelyek a budapesti vasúti pályahálózat átjárhatóságának biztosításához szükségesek, továbbá szerepelnek benne a vasútnak – mint gyors és nagy kapacitású kötöttpályás közlekedési módnak – a városon belüli közlekedésben betöltött szerepét erősítő szükséges beavatkozások. A fővárost és agglomerációját érintő fejlesztések során e dokumentumban foglaltak alapul vételével történik a vasúti infrastrukturális beruházások tervezése. Az agglomerációból fővárosba ingázók minél jobb kiszolgálása érdekében célkitűzés a sugárirányú kötöttpályás közlekedési útvonalak fejlesztése, ennek jegyében jelenleg többféle forgalmi megoldási lehetőség áll vizsgálat alatt. Ilyen többek között a déli irányból érkező HÉV-vonalak közvetlen, átszállásmentes elérhetőségét biztosító intézkedések áttekintése.
A Stratégiáról bővebb információ a http://bvs.hu/ oldalon érhető el. „

Köszönöm, hogy egyáltalán válaszoltak!
Köszönöm, hogy a döntésüket meg is indokolták és nem egy semmitmondó levelet küldtek!
Azonban érdemes ezt átgondolni! Részletesen tárgyalva, az indokok kulcsszavait kiemelve:
„A Kormány – a vasút mint a klímavédelem és a környezetbarát közlekedési rendszer szempontjából fenntartható közlekedési mód fejlesztése érdekében, az országos **kelet-nyugat irányú távolsági személyforgalom, a Budapesten áthaladó teherforgalom szűk kapacitásainak megszüntetését** szem előtt tartva, **Budapest és Pest vármegye gazdasági versenyképességének fokozása**, **az elővárosi kötöttpályás (vasúti és HÉV) közlekedés fejlesztése,** a környezetbarát **kötöttpályás közösségi közlekedés versenyképességének fokozása**, **Budapest belső területeinek forgalomcsillapítása**, **a fővárost terhelő autóforgalom mérséklése**, **a fővárosi agglomeráció élhetőségének javítása**, a klímavédelmi célok teljesítése, **a légszennyezettség, a zaj- és rezgésterhelés csökkentése és a fővárosi zöldinfrastruktúra fejlesztése** érdekében – 1994/2021. (XII. 28.) számú Korm. határozatával elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát, mint a Fővárosnak és környékének rendszerszemléletű, kötöttpályás kapcsolatokra építő közlekedésfejlesztési alapdokumentumát.
Ebben a dokumentumban kerültek lefektetésre azok az alapelvek és intézkedések, amelyek a **budapesti vasúti pályahálózat átjárhatóságának** biztosításához szükségesek, továbbá szerepelnek benne **a vasútnak** – mint gyors és nagy kapacitású kötöttpályás közlekedési módnak – **a városon belüli közlekedésben betöltött szerepét erősítő** szükséges **beavatkozások**. A fővárost és agglomerációját érintő fejlesztések során e dokumentumban foglaltak alapul vételével történik a vasúti infrastrukturális beruházások tervezése. **Az agglomerációból fővárosba ingázók minél jobb kiszolgálása** érdekében célkitűzés **a sugárirányú kötöttpályás közlekedési útvonalak fejlesztése**, ennek jegyében jelenleg többféle forgalmi megoldási lehetőség áll vizsgálat alatt. Ilyen többek **között a déli irányból érkező HÉV-vonalak közvetlen, átszállásmentes elérhetőségét** biztosító intézkedések áttekintése.”

A kulcsszavalt pirossal írtam át. Ezekkel a minisztérium pontosan megfogalmazza a vasúti stratégia elveit, céljait. A kék színnel kiemelt rész pedig elmondja, hogy mi lenne ezeknek a következménye, az értelme.
Ez tiszta, de egyben önleleplező beszéd!

A következmény a város élhetőségének lényegi javulása, mely viszont a város további rákos jellegű növekedéséhez vezetne. mivel azt segítené elő. Ha így történne, akkor az élhetőség megint romlana, amely miatt újra fejleszteni kellene, újra be kellene avatkozni,

tehát előállna egy végtelen kártékony körforgás!

Na és a pénz?

Meglepve látom, hogy ez a nagy ívű vasúti stratégia nem tartalmaz költségbecslést. Csak megemlítik, hogy nagy lenne a forrásigénye.

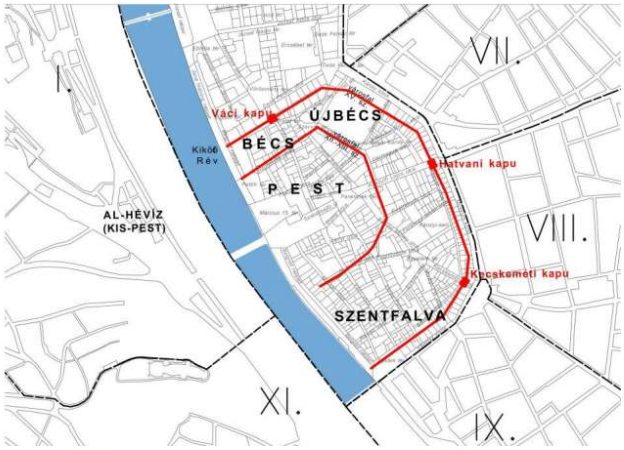
Igen, hiszen csak a Duna alatti vasúti alagút a Déli és a Nyugati között 2.000 Mrd Ft-ot igényelne! Ha a koncepciót megvalósítanák az az egész országot leültetné anyagilag, a vidék beleroppanna!

Miféle fejlesztők azok, akiket a mai világban nem érdekel a pénz, a forrás? Hogyan lehet így döntögetni? Hogyan lehet e nélkül bármit is engedélyezni? Az előterjesztők annyira biztosak lennének a dolgukban, hogy azt hiszik, hogy bármibe is fog ez kerülni, úgyis kifizetik? Ez lenne a magyar beruházáspolitika?

Egy kis várostörténet a város méretének változásáról

A főváros növekedése nagyin hasonlít egy rákos daganat burjánzásához! A kártékonyságuk is nagyon hasonló.

A kezdet:

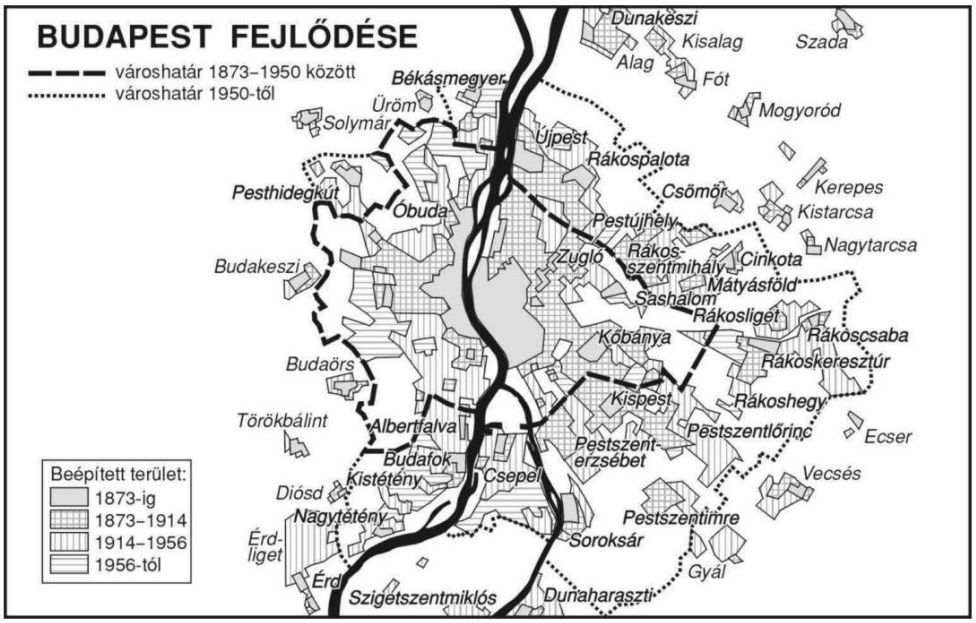


A középkori Pest a római erődítmények romjain indult fejlődésnek. A fallal körülvett város fokozatosan bővült, azonban a török alóli felszabadító harcok romba döntötték az addig kialakult várost. Az újjáépítés nagyrészt megtartotta az utcahálózatot, és részben a

A piros vonal a valamikori pesti városfal, melyen belül volt a város.

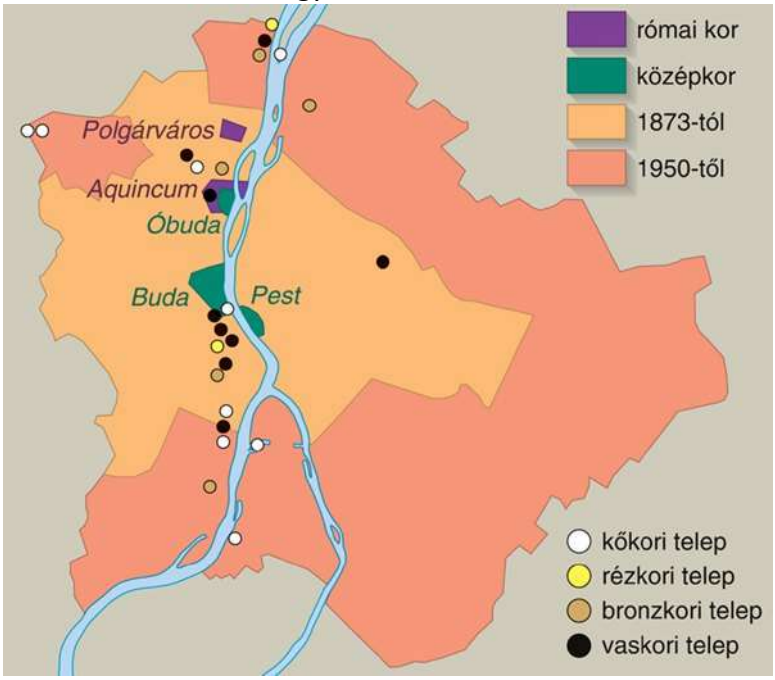
https://www.belvaros-lipotvaros.hu/_user/browser/File/teszt/2013_IVS_Belvaros_Lipotvaros.pdf

A növekedés azonban tovább ment előre, a város területe csak egyre nőtt, a városhatárok pedig egyre kintebb tolódtak:



3. ábra Budapest területi fejlődése 1873-tól napjainkig

Talán így lehetne a területnövekedést egyesítve bemutatni koronként:



https://index.hu/urbanista/2013/11/17/ilyen_volt_a_fovaros_tomegkozlekedesi_halozata_1873-ban_budapest/
Itt látható, hogy a kezdeti parányi zöld foltokból miként lett a nagy rózsaszín!

Nincs azonban még ezután sem megállás, irány a metropolisz! Ahogy írják: „egy **amerikai léptékben növekvő metropolisz" Tényleg ezt szeretnénk? Miért kellene egy magyar városnak „amerikai léptékben" nőni?**

Egyre nagyobb, már az ország szívét is benőni tervezik. A körök jelzik a terjeszkedés irányát és mértékét.



https://www.youtube.com/watch?v=aR_lDyYNNBE

Mekkorának képzelik el?

- Közel 4 millió lakos
- Több mint 380 település
- Legnépesebb városias térség Kelet- Közép és Dél- Kelet Európában
- Határon átnyúló városias térség

Ez a fél ország lakossága lenne, egy városállamba tömörítve!

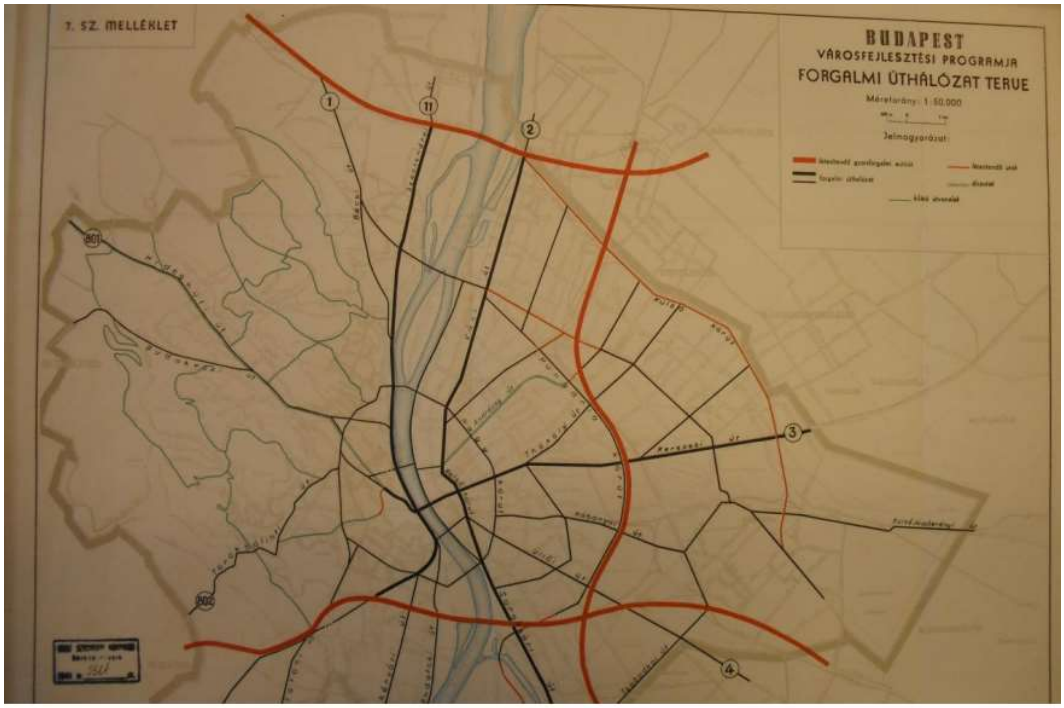
https://www.youtube.com/watch?v=cvMVjZaUmqg

Azt a rettenetes gyors növekedést kellene megállítani, mert ez felfalja az országot.

Ez utóbbi tehát a főváros első növekedési lehetősége.

Egy közutas érdekesség, mely nem kapcsolódik a vasúthoz, de a téma feldolgozásakor találtam rá.

Egy korabeli autópálya hálózatot mutatnak a piros vonalak a főváros térségében melyet akkor „gyorsforgalmi útnégyszögnek" neveztek. Mutatja, hogy nem mindig az M0 kialakítása volt a cél. Bárcsak ez valósult volna meg! Az alsó piros vonal az M1-M3 közvetlen összekötése lett volna. Ma is lenne a helyes nyomvonal, csak kissé délebbre.



7. ábra Budapest városfejlesztési programjának forgalmi úthálózat terve 1946 (fotó)

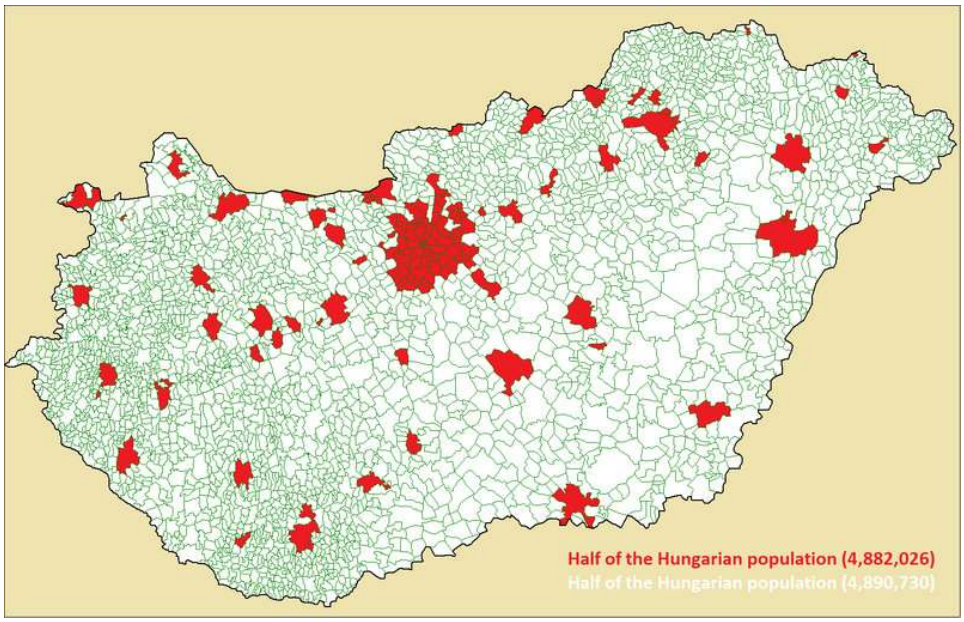
http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/szakdolg/2012-bsc/balazs_peter.pdf

A közúti hálózatot illetően elvetették azt a javaslatot, hogy a távolsági forgalmat lebonyolító gyorsforgalmi utakat a város belsejébe vezessék be. Kimondták, hogy ezek az „autósztrádák" lehetőleg teljesen új nyomvonalon, a beépített terület elkerülésével haladjanak. Az átmenő forgalom levezetésére „elhárító útgyűrűt" (alakja után inkább „útnégyszöget") terveztek, de nem Nagy-Budapest megkerülésével, hanem „belső elhárító gyűrűként", Budapest sűrűn lakott központi részeinek határán. Ezt két szempontból is előnyösnek tartották: egyrészt így a tranzitforgalom nem kerüli el túlságosan a városközpontot, másrészt az útgyűrű a város egymástól távol eső pontjainak összeköttetésében is szerepet kaphat, így elszívó hatással lehet a belső városrészek forgalmára. Ezáltal Budapestnek azt a korábban mindig hátránynak tekintett adottságát vélték előnyre fordítani, hogy a sűrűn beépült városközpont és a kül- és peremterületek közé nagy lakatlan, illetve alulhasznosított területek ékelődnek. Granasztói szerint „az elgondolás röviden úgy jelle-

https://epa.oszk.hu/00900/00995/00001/pdf/siposa.pdf

A „Budapest egy vízfej" szakirodalma az interneten fellelhetően hatalmas
Mitől is lett vízfej?
A vízfej a továbbiakban = aránytalanul nagyra nőtt, megállíthatatlanul és értelmetlenül növekvő.
Miközben Budapest fejlődése az EU átlaga felett van, a vidék rettenetes lemaradásban leledzik. „A gazdasági teljesítményt illetően Budapest a Közép- és Észak-Európa nagyobb városaival van egy szinten, miközben a vidéki Magyarország jókora része leszakadt és az EU legszegényebbjei közé tartozik" Mintha erőforrásokat ragadna a főváros a vidéktől magához.
„Még mindig az EU legszegényebb helyei között van az ország fele."
Ez nem véletlen, hanem több évtized helytelen politikai döntéseinek következménye!

https://szeged.hu/cikk/meg-mindig-huzza-videket-a-vizfej-budapest-masfelszer-fejlettebb-az-unios-atlagnal-mikozben-a-del-alfold-a-huszonotodik-legszegenyebb-regio



Az előbbi térkép „gyönyörűen szemlélteti, hogy milyen egyenlőtlenül oszlik el Magyarország lakossága. A térképen pirossal jelölt területeken 4,8 millió ember lakik, míg a fehérrel jelölt részeken, közel ugyanennyi”.
https://noizz.hu/szines/latvanyos-terkep-mutatja-mennyire-vizfeju-magyarorszag/ye9whls

Bécs megelőzése

Döntéshozóink mindent beáldoztak arra, hogy Budapest leelőzze Bécset, kerüljön bármennyibe! is. Ez a szándék ma il érezhető. A hatalmas anyagi áldozatok ellenére sem sikerült ez egyszer sem. Ezután sem fog! Ha csak Bécs meg nem teszi azt a szívességet, hogy leáll önként, mondjuk 100 évre! 100 év csőd után nem kellene már újabb, értelmesebb célt választani?

Hogy alakult ki a vízfej?

Gyakran hangoztatott érv az, hogy az ország GDO-jének 40%-át a főváros termeli meg tehát neki a mostaninál sokkal több pénz jár. Ez tévedés, melyet azok is tudnak, akik ezt hangoztatják.
A magas GDP annak következménye, hogy a politikum minden gyárat, üzemet, szolgáltató bázist, bankot évtizedek óta a főváros közelébe telepít, nem engedve azokat a vidékre.
Ráadásul a legfontosabb infrastruktúra elemeket, mint az utak és a vasutakat mind sugarasan építették ki a fővárost nagyon helyzetbe hozva! Ezt a kiszolgálást egyetlen magyar város sem kapta meg!
Elsőként ezt az állapotot fokozatosan meg kell szüntetni, le kell építeni. Nyilvánvaló, hogy a leépítés miatt óriási sikítozásba kezdenek majd a fővárosiak.

Morális támogatás?

A fejlesztési pénzekről a fővárosba koncentrált intézmények döntögetnek, a fővárosiakról is és a vidékiekről is. Nyilván ellenérdekűek a vidékiekkel szemben. Miként, és miért engedhető, tűrhető el ez? Mintha a vidéki polgár másodrendű lenne!

Én csak a visszafogást javaslom, de van, aki egészen mást gondol! Gyakorlatilag a hátraarcot folytatja, tovább viszi!

„1950. január 1-én a korábbi Kis-Budapestből – 23 környező város és falu beolvasztásával – létrejött Nagy-Budapest. A döntés célja az volt, hogy a korábbi polgárváros helyére a munkásosztály fellegvára álljon. **Ennek az ideológiai alapú politikai döntésnek a következménye a mai Budapest kettőssége**: egyfelől a magyar nemzet büszkesége, másfelől egy vízfej, a kommunista diktatúra káros öröksége. Matolcsy György cikke." (A Magyar Nemzeti Bank elnöke, közgazdász, pénzügyi szakember-RM)

„A Budapest-dilemma (kényszerű, szorult helyzet – RM) és megoldása

A főváros kettősségéből következik a Budapest-dilemma. Miután Budapest a magyarság politikai, kormányzati, kulturális, szellemi, gazdasági és pénzügyi központja – óriási felhalmozott történelmi, szellemi és anyagi értékekkel –, ezért érdemes lehet mindent fejleszteni, ami egy világvároshoz méltó fejlődést hoz. **A másik oldal azonban azt mutatja, hogy demokratikus és piacgazdasági keretek között Budapest eddig sem volt képes olyan fejlődésre, amire az ország és a Kárpát-medence felzárkózásához szükség lenne, mert csak nagy méretű, de ugyanakkor nem erős.** Kettős természete miatt nem képes dinamikus fejlődésre, mert nem tud jól sáfárkodni felhalmozott értékeivel és nem képes megragadni a jövő lehetőségeit. Ennek bizonyítására egy hosszú lista következhetne Budapest hiányairól és hátrányairól a pezsgő start-up világtól a versengő pénzügyi rendszerig, a nemzetközi rangú egyetemektől a minőségi turizmusig, vagy a tisztaságtól a jól szervezett közlekedésig. A következmény ennyiből is világos: Budapest messze elmarad térségi, uniós és globális versenytársaitól. Ennél is rosszabb, hogy **messze elmarad saját képességeitől és lehetőségeitől."**

„**A dilemma megoldását a kommunista diktatúra és a tervutasításos rendszer maradványának eltakarításával kell kezdeni**. Meg kell semmisíteni az 1950. január 1-ei erőszakos egyesítés jogi alapjait és vissza kell adni a 23 településnek a jogot, hogy helyi népszavazással döntsön jövőjéről: önállóan, vagy másokkal együtt, esetleg újból Budapesthez csatlakozva megy tovább."

„A „budapesti patthelyzet" feloldása

A „budapesti patthelyzet" a mai fővárosi szerkezettel nem oldható fel sem a közeli, sem a távoli jövőben. **Budapest fejlődésének legnagyobb korlátja maga Budapest**, mert a mai méret, összetétel és működés mellett a magyar főváros nem képes megnyerni a világ fővárosai számára megnyíló jövőt. Sikeres Budapest nélkül azonban nem lesz sikeres magyar felzárkózás, így a **„budapesti patthelyzet" az egész ország, sőt a Kárpát-medence fenntartható felzárkózása elé is falat emel."**

„A nemzetközi térszerkezeti összehasonlítások azt mutatják, hogy **azok az országok váltak sikeressé az elmúlt 50 évben, ahol a főváros nem volt jelentős túlsúlyban a második legjelentősebb városhoz és az egész országhoz képest**. Például Bern, Bonn, Berlin, Bécs, a skandináv országok, Varsó, Prága és a többiek lényegesen kisebb mértékben centralizálják az ország anyagi és szellemi erőforrásait, mint a magyar főváros. Ez a súlyos aránytalanság, tehát a térszerkezet erős egyensúlyi megbomlása áll a „budapesti patthelyzet" hátterében, amiből **természetesen rendre hibás politikai, kormányzati és üzleti döntések születnek**.

„Budapest és az ország akkor lenne egyensúlyban a magyar és a kárpát-medencei térben, ha a főváros mai, 1,7 millió főnyi lakossága 600 ezer fő körüli létszámra mérséklődne, ennek megfelelő vagyoni és jövedelmi súllyal. Az egyensúlyi térszerkezet többi eleme már rendben van Magyországon, mert Debrecen, tehát a második város, a megyei központok, a nagyvárosok és kisvárosok hálózatai már jól illeszkednek a nemzetközi térszerkezeti arányokhoz. Sőt, Budapest környezete, tehát a „patkóvárosok" (Székesfehérvár, Veszprém, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Eger, Esztergom és Győr) patkóalakú hurokra hasonlító hálózata már 4 millió főnél is nagyobb népességgel rendelkező térséget rajzol ki. …

Lépések egy erős Budapest megteremtésére

A **kommunista diktatúra hagyatékának felszámolása után** kialakuló Budapest arányos, egészséges fejlődését még további lépésekkel érdemes segíteni.

Ezek a következők lehetnek:

- Nagyságrendileg megnöveljük a budapesti kerületek önállóságát. Budapest belső kerületei elsősorban egymással működnek együtt, a külső kerületek azonban már a főváros környezetében működő önálló városokkal fűzik szorosabbra kapcsolataikat. A jövő lehetősége, hogy a „patkóvárosok" hálózatában a hozzájuk közeli városokkal indítanak közös programokat és fejlesztéseket, amelyek lépésről lépésre megteremtik a 4 millió fős „szerencsepatkót", a központi városhálót. Ehhez a maihoz képest nagyságrendileg nagyobb önállóságra van szükség a kerületek szintjén.
- Kormányzati infrastruktúra programokat indítunk a külső budapesti kerületek és a Budapesten kívüli városháló összekötésére. A külső kerületek és a „szerencsepatkó" központi városháló összekötését jelentős közlekedési infrastruktúra programok segíthetik és gyorsíthatják.
- Megteremtjük a Budapest további szétválásához szükséges demokratikus és rendezett kereteket. Pest, Buda és Óbuda 1873. október 25-én egyesültek, így 2023-ra eltelik 150 év. Miért ne használnánk fel e jelképes időpontot arra, hogy megteremtjük Budapest helyi népszavazások útján végbemenő további szétválásának jogi kereteit. A kerületek szavazóinak döntésére érdemes bízni, hogy kiválnak-e a mai fővárosból, megteremtve az önálló városi működés feltételeit, vagy maradnak a mai keretek között, önállóbb döntési körrel.
- Budapest szétválásához, tehát egészséges méretre formálásához közösségi kiindulópontra van szükségünk. Ez a korábbi, 1873 előtti, majd 1950-ig tartó várostörténeti fejlődés lehet. A korábbi önálló települések – például Óbuda, Újpest, Kőbánya, Angyalföld, Pesterzsébet, Zugló, Kelenföld, Csepel, Budafok – önálló városként való újjáalakulása óriási energiákat szabadíthat fel, mert korábban önállóan képesek voltak a dinamikus fejlődésre."

„A Budapest-városmag megőrzése nemzeti érdek. Egy 600 ezer fő körüli népességgel rendelkező főváros a budai és pesti belső kerületek egységének megtartásával lehet Magyarország új központja. Az állam, a kormányzat, az üzleti élet, a bankrendszer, a felsőoktatás és a kultúra lényegében valamennyi vezető intézménye ebben az új fővárosi

térben együtt maradna a Parlamenttől a Várnegyedig, a nagy egyetemektől a nagy kulturális intézményekig.

Az új főváros új jövőképe

A már egészséges méretű és térbeli környezetével együtt fejlődő főváros jövőképe már jelentősen eltérhet a maitól. Helyet kaphat ebben a jövőképben a nagy budapesti egyetemek köré szerveződő innovációs parkok hálózata, mert a jövőkép középpontjában egy okos szolgáltatásokra, kiemelten tudástőkére és kutatás-fejlesztésre épülő főváros áll. Erre épülhet egy vadonatúj start-up intézményrendszer, ma még nem létező termékekkel és szolgáltatásokkal. Egy wellness világközpont rangjára emelkedő fürdő-hálózat és egy ezzel szorosan összefonódó egészség-városrész használhatja ki a főváros különleges adottságait. Egy új okosváros negyed, együtt egy nagyságrendileg nagyobb konferenciaturizmus intézményegyüttessel erősítheti a főváros globális vonzerejét. Budapest már ma is jó úton halad egy európai, sőt globális sportfőváros felé, érdemes a még szükséges infrastruktúrát is megépíteni és a sportgazdaságot összekötni az egészségvárossal.
Ezek így együtt egyszerre dinamizálnák a fővárost és a „patkóvárosok" hálózatát, megteremtve egy erős Magyarország erős fővárosát és központi városhálóját.
Nagyon helyénvaló lenne! Ez nem semmi! Ki tudja, mikorra lehet ezt megvalósítani?
https://uzletem.hu/velemeny/budapest-egyfelol-a-magyar-nemzet-buszkesege-masfelol-egy-vizfej
https://1.kerulet.ittlakunk.hu/utcak-terek/211214/kis-budapest-terv-matolcsy-feldarabolna-fovarost
(https://telex.hu/gazdasag/2021/12/13/matolcsy-gyorgy-budapest-feldarabolasa-vizio

Ez tehát Budapest alternatívája!

A növekedés HELYETT a szándékos visszaépítés. **Lehet, hogy a Budapest Fejlesztési Központ helyett Budapest Visszafejlesztési Központot kell létesíteni.**
Az is nyilvánvaló, hogy egy kisebb fővárosnak kisebbek a mobilitási igényei, tehát a jelenlegi megalomán megoldás helyett kevesebb is elég lenne. Ehhez előbb a főváros méretét, igényeit kellene meghatározni, majd ehhez szabni a közlekedésfejlesztést, azaz az egész koncepciót, stratégiát el kellene dobni és újat írni.

Hogyan képzelhető el egyszerűbben a megalomán elképzelés?

1. meg kell nézni a Vasúti Főosztály által megadott honlap,
2. de egyszerűbb megtekinteni Vitézy Dávid önkinevezett szakértő úr elmefuttatását:

És ebben még nincs benne sem a V0, sem a Belgrád-budapesti vasút.
https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XsDesoxjJY0

Arra is gondolni kell, hogy a vasútstratégia nem az egyetlen budapesti beruházás!
Még akkor is, ha talán most ez a legnagyobb.
A főváros pénzigénye ennél sokkal nagyobb!
Hol ennek a határa? Mi tudja korlátozni a vágyak szárnyalását?

Mégis hogyan?

Mivel eddig az előbbi folyamat eddig megállíthatatlan volt, javaslom a pénzviszonyok szigorú figyelembe vételét a budapesti dilemma megoldásához, hiszen életünk minden részletét a pénz irányítja. Miért pont itt nem vetnénk be?

Láthatóan két út áll előttünk: at egyik a rettenetes bővülés, a másik a Matolcsy-féle visszakényszerítés, a csökkentés, a leépítés, a rendkívül eltorzított arányok visszaállítása. Mivel én az utóbbit támogatom, javaslom a következő lépéssort végrehajtani.

A lépések:

1. Meghatározni az országunk azon pénzének mennyiségét, amelyet egy évben fejlesztésre tudunk fordítani.
2. Meghatározni egy arányt, amely szerint ezt a pénzt a vidékiek és a fővárosiak pénzére kettéosztják. A vidék itt a „nem budapestit” jelenti. Pontosan tudjuk, hogy a vidéket és a fővárost hányan lakják. **A két lakosságszám aránya egyben a pénzosztási arány! Így létrejönne a Vidék Alap.**
3. Ez egyben ez a szisztéma jó lökést adna az érintetteknek az egyre több magyar születésnek segítésére, ösztönzésére!
4. A vidék is és a főváros is önállóan gazdálkodik a keretével. Ehhez saját döntési szervezetet kell létrehozni a vidékiek részére a fővárosiak, mint ellenérdekeltek, kizárásával. Javaslom a megyei önkormányzatok alkalmassá tételét.
5. A főváros is csak az új keretén belül, csak a Fővárosi Alap, és nem a teljes országos pénzzel, forrással gazdálkodva szövögethetne a vasúti koncepcióhoz hasonló hagymázas álmait.
6. A Vidék Alapot a megyék részére szintén a lélekszámuk szerint kellene osztani.
7. Ha egy beruházás több megyét érintene, (pl. több megyét átszelő autópálya) akkor a megyei szervezetk megegyezése, döntése lenne szükséges a közös beruházáshoz.
8. Mindenképpen meg kell akadályozni az országos érdekűnek álcázással, trükközéssel kinevezett fővárosi beruházásokat!
9. Igazságos, méltányos pénzosztási lenne ez a séma, mert még az sem szerepel bennne, hogy a vidéktől hosszú évek alatt elrabolt, elorzott milliárdokat vissza kellene a fővárosnak térítenie.

Valós ez a probléma?
Jelentéktelen ez a probléma, ez a dilemma?
Még mindig némaság a mérnökség válasza?
Meddig dugják a homokba a fejüket?
Mikor közelítik ezt józan ésszel?
A síri csönd vajon kiknek lehet érdeke?

Sem a Közlekedéstudományi Egyesületnek, sem a Magyar Mérnöki Kamarának ez probléma eddig nem érte el az ingerküszöbét, pedig a gondok nyilvánvalók. Sajnos e szervezetek hallgatásukkal, és tagságaik hallgatásra késztetésével, hatékonyan támogatják a fővárosi döntéshozókat, a vidékiek, és az ország nagyobb része ellenében.
Vajon miként érvényesít érdeket ezekben a szervezetekben a sok vidéki mérnök?
Vajon ez meddig tartható így fenn?

Szeged, 2023. szeptember 29.