Változzon meg az építési sorrend az M1 és az M200 autópályáknál

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -
Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.
- -

A dolgozatom szétküldése után hozzám visszaérkezett javaslatokat beépítem a dolgozatba, természetesen megadva a javaslattevőt. A véleménykere továbbra is számítok, és azokat ezúton is tisztelettel megköszönöm!

Tartalomjegyzék

1. Az M1 autópálya…… 2. old.
2. Az M0 gondja……2.
3. A minisztérium két bejelentése…(közte a beérkezett véleményekkel).. 3.
4. A minisztérium 3. bejelentése……26.
5. A minisztérium 4. bejelentése……28.
6. A szükséges idő……32.
7. Ami megállapítható……32.
8. A nyilvánvaló előnyök……32.
9. Amit ismét javaslok, kérek……33.
10. Ez a téma tényleg súlytalan, jelentéktelen lenne?……34.
11. A sikertelenségről……36.
12. Kérem a javaslatom támogatását!……39.

1.
Az M1 autópálya



1. ábra: az M1 autópálya
https://magyarepitok.hu/utepites/2022/03/megepulhet-a-harom-savos-m1-es-autopalya-bicskeig-mar-keresik-a-kivitelezot

2.
Az M0 gondja

Mivel ma még a hazai autópálya hálózat sugaras rendszerű, ez szinte kódolja, kikényszeríti a gyűrűk, a gyűrű alakú, irányú autópályák igényét. Az első
Az első ezek közül az M0, mely nem is autópálya, hanem a kötöttségek miatt csak autóút!
Olyan gyűrű jellegű út, amelybe bemegy az M1, az M2, az M3, az M4, az M5, az M6, és az M7 autópálya. Ezem becsatlakozó autópályák keresztmetszete mind legalább olyan vagy nagyobb méretű, mint az M0.
Matematikai képtelenség annak elvárása, hogy az M0 kapacitása elviseli az összes becsatlakozó autópálya forgalomnagyságát.
Az M0 már ma is a halálán van, kapacitása több helyen kimerült, rajta a dugók hossza, időtartama egyre nagyobb. A minisztériumnak pedig bevallottan nincs fogalma az M0 jövőjéről.
A mostani dolgozatom az M0 tehermentesítését taglalja. Egy olyan pillanatban, amikor végre a minisztérium végre elfogadta az M200 gondolatát, tehát ezért már nem kell külön harcolni. Sőt mintha már pénzt is szánnának rá.
Ma már csak az a kérdés, hogy mikor?
Van 8 teljesen egyforma méretű palackunk, az M1-M7 nevűek. Ebből 7-et megtöltünk vízzel. Majd megpróbáljuk a 7 teli palack vizét beönteni az üres nyolcadikba (az M0 nevűbe). Ez tudhatóan fizikai képtelenség, mégis

megteszik, mert a gőgös laikusok azt hiszik, hogy a fizika tanai rájuk nem érvényesek.
Esetleg csodálkoznak, hogy ez nem megy. A csodálkozás után tehetetlenül széttárjuk a karunkat.
Tetézzük most a bajunkat azzal, hogy az M1 és az M7 nevű palackunk méretét még megnöveljük. Nem nehéz megjósolni, hogy mi lesz ebből.

Ha ismerjük a betegség okát, mintha pénz is lenne már a gyógykezelésre, ugyan milyen okból késlekednek a gyógyítással, azaz az M200-M8 tehermentesítő autópálya építésével? Kinek érdeke a késleltetés, és miért?

3.
A minisztérium két bejelentése
az első:
„… az MKIF feladata tehát, hogy az M0-Bicske szakaszt **2028**. augusztus 31-ig, a Bicske-Concó pihenő (Ács-Bábolna) szakaszt pedig **2029**. augusztus 31-ig 2x3 sávosra bővítse úgy, hogy a leállósávokat is alkalmassá teszi az ideiglenes forgalom számára …”
https://magyarepitok.hu/utepites/2025/08/videosorozatot-inditott-az-mkif-a-gyorsforgalmi-utfejleszteseirol

Az első szakasz zöld színű, két vonallal, a második pedig piros, és 3 vonalból áll.



2. ábra: az M1 autópálya építési szakaszolása
https://mkif.hu/mi-a-palya-indul-az-mkif-fejlesztesi-doku-sorozata/

Az Ács és a Bábolna közti M1 csomópont helye:



3. ábra: az M1 Ács-bábolnai csomópontja helye

„Hatsávossá bővül az M1-es autópálya Budapest és Győr között
A beruházás **800 milliárd forint**ba kerül."
„Lázár szerint amúgy a teljes, 78 kilométeres szakasz 2029 elejéig készülhet el. Elsőként a Budapest és Bicske közötti 24 kilométeres szakasz készül el, mely rendkívül összetett, hiszen Budapest agglomerációját, elővárosi közlekedését is érinti."
https://hvg.hu/itthon/20250206_lazar-autopalya-m1-hatsavos-bovites-gyor-budapest



4. ábra Az M1 jövő utáni jövőképe, az új egyiptomi főváros felé menő 2*6 sávos autópálya? Rémálom? Nekünk a 2*2 sáv kevés, miközben nekik már a 2*3 is az!

a második:
„Megerősítette Lázár János közlekedési miniszter, hogy megépül az M8-as autópálya, amelynek a legfőbb különlegessége, hogy nem az eddig megszokott centrális rendszerben kötődik az úthálózathoz, azaz nem Budapestre fut be, hanem utakkal való kapcsolódással meglévő autópályákat köt össze nagyvárosok érintésével.

Ennek megfelelően az M1-estől futna az M44-ig, érintve az M7, M6 és M5 autópályákat, valamint a 8-as utat is. Az M8-as a főváros tehermentesítését szolgálja, és tulajdonképpen az **M0-s** nyomvonalával párhuzamosan fut majd, nyilván távolabb.

A Dunaújváros és Kecskemét közötti autópálya-szakasz megépítése a magyar közlekedésfejlesztés fontos része.

A miniszter tájékoztatása szerint a környezetvédelmi engedélyek már rendelkezésre állnak, a nyomvonalvitákat pedig rendezték. A beruházás megvalósítása a koncessziós társaság feladata lesz, amelyhez minden engedélyt átadtak.
A nyomvonaltervek szerint az M8-as Kecskeméttől Sárbogárdig kígyózna, majd onnan M200 néven folytatná útját Komáromig, ahol elérné az M1-es autópályát.

Így végeredményben valóban megoldódna az osztrák irányú kapcsolat. Az M8-as egyébként M6, M5 és **M7 csomóponttal** is rendelkezik majd, mire **2031-re** elkészül.

Az M44 és az M8 egymásra épülő beruházás, hiszen ha meglesz az M44 romániai leágazása, aztán az M8 és az M200, akkor Romániától egészen Ausztriáig lehet autózni úgy, hogy **Budapestet nem kell érinteni**. Ez pedig elvileg valamelyest tehermentesítheti az M0-st is, legalábbis az átmenő forgalom kisebb lehet."
https://www.vezess.hu/vezetunk/2025/08/05/most-mar-nem-kerdes-elkeszul-az-uj-autopalya-magyarorszagon-itt-a-terkep/
A tehermentesítő hatást a nyilatkozat is elismeri, kiemeli.
Az M200 vonala az M1-ből ágazik ki Komáromnál. Innen Székesfehérvár, Dunaújváros felé fordul.
A meglévő Pentele hídon keresztezi a Dunát.
Innen Kecskemétig valami miatt M8 a neve, pedig ez már M4 kellene legyen.

A levelezőtársak véleményei
Az első gondolatom az volt, hogy a véleményeket a dolgozatom azon részébe szúrom be, amely részre vonatkozik. Majd úgy döntöttem, hogy azokat egy helyen, és az elküldési időrendben adom közre.
Az észrevételek mutatják, hogy egyszerre nagyon sok átbeszéletlen, nyugvó pontra nem juthatott dolog tör elő.
Tehát nagy szükség lenne szakmai vitákra, azokból a szakmai többség véleményének meghatározására, és ennek leírása, a társadalom segítségének szánva.
Ez lényegesen növelné a mérnökség presztízsét. Míg a mai lapítás, a behódolás ezt nem szolgálja, sőt ellene hat.
Minden véleményt köszönök.
A vélemények megismerése után két kérdés merült fel bennem, melyeket az adott helyeken meg is jelölök, melyekre valahogyan választ kellene kapnunk.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Molnár László Aurél úr (MLA) úr (ny. minisztériumi főmérnök, Arany mérföldkő-díjas mérnök, címzetes főiskolai docens) észrevétele, javaslata, 2025. VIII. 10.

A. „Miért kellene a Dunaújváros-Kecskemét szakaszt M4-nek nevezni?”

A válaszom:

Ez csak elnevezés kérdése, tehát nem a dolgozat lényegi része. Az M8 és M4 elnevezésnek csak addig van értelme, amíg az M8 Budapestre fut be a nyugati határtól, és az M4 pedig Budapestről indul kelet felé, azaz amíg fennáll a sugaras hálózat. Ha viszont megvalósulhatna a **rácsos (rács=grid) hálózat**, akkor a mai M1-M3, az M8-M4 és az M9-M43 mind Kelet-Nyugat irányú pályák lennének, akár darabonként egytelen névvel. A következő rajzon ezeket kék szín jelöli

Elfogadom korábbi javaslatát is, mely szerint az egyesített vonal neve végig M8:



5. ábra A Molnár László Aurél-féle rácsos szerkezet

A mai sugaras hálózatból nagyon hiányoznak a fentebbi kék vonalak. Ma emiatt a kis ország kettészakad, elszakad egymástól a Dunántúl az Alföld.

Pannóniát és Hunniát csak a kék vonalak, azaz a rácsos hálózat, képes valóban egyesíteni!

B. „… nagyhálózati szempontból az M44 csak egy szűk térségnek a Via Carpatia-hoz való kapcsolatát szolgálja, de nem egész Romániához, vagy Erdélyhez.” „… az M44 valójában ugyanúgy egy magyar régió budapesti kapcsolatát szolgálja, mint a többi sugaras hálózati elem.” „… mindenképpen tudni kellene, mi a románok szándéka.”

Igen. Én a 7. ábrát adottságként kezeltem, melyhez igazodni akartam. Tudtommal a Via Carpatia csak dél és észak felé fog majd menni, Románia belsejébe innen nem akarnak a románok autópályát építeni.

C. „… egy árva szó sem esik arról (a minisztériumi nyilatkozatokban-RM), hogy akik a Dunántúlról Budapestet elkerülve szeretnék elérni Kelet-Magyarországnak a Körösöktől és a Zagyvától ÉK-re eső régióit – ezek pedig nyilván nem kevesek! –, azok Kecskeméttől nem az M44-en, hanem Szolnok felé szeretnének jó kapcsolatot kapni. Onnan lenne jól elérhető Debrecen, Nyíregyháza, de Miskolc, sőt Eger is.”

Igen, ez is igaz. Én is azt gondolom, hagy az M8 keleti természetes folytatása nem az M44, hanem az M4.

Valami miatt mintha továbbra sem lenne a hatalmasság kedvence az M4.

De ehhez a 4. ábrát kissé ki kellene egészíteni: Kecskeméttől észak-északkelet felé kellene a pontozott vonalat folytatni, az M4 eléréséig. Ez egy nagyon rövid vonalka lenne.

Kedvező lenne, ha az M200-M8 kecskeméti csomópontjából három irányban is tovább mehetnének: az M4, az M44 és az M5 felé azok, akik délre vagy keletre tartanak.

D. „A Rigó-féle javaslat előnyei az a-e) pontban felsoroltak szerint teljesen egyértelműek. Annyit tennék hozzá, hogy a munkálatok nem a nagy forgalmú meglévő úton indulnának, súlyos közlekedési zavarokat okozva és drága ideiglenes építményeket, szervezési megoldásokat igényelve, hanem szűz terepen előbb épülne meg a tehermentesítés, majd az M1-en és M0-n még továbbra is szükséges fejlesztéseket már kisebb forgalom mellett lehetne megépíteni.”

Továbbá: „A megvalósítás a teljes útépítő szakma számára ugyanolyan magas színvonalú és nagy mennyiségű feladatot jelentene, mint az M1 továbbfejlesztése. A magyar építőipar továbbra sem maradna munka nélkül, de teljesítménye sokkal eredményesebben szolgálná a jövőt, az ország infrastruktúrájának a valós igényeket szolgáló fejlesztését.

Köszönöm. Ezek lettek az előnyök felsorolásának újabb elemei.

E. MLA úr kiegészítette korábbi véleményét 2 bekezdéssel 2025. VIII. 21-én: „Pej Kálmán javaslata kedvező lenne a Győr és Bécs felől érkezőknek (és persze vissza is), de nem lenne jó kapcsolata Szlovákia felé. A komáromi híd immár adottság, azt nem szabad figyelmen kívül hagyni. Ezért én inkább a Komárom-Kisbér-Szfvár nyomvonalat támogatom, esetleg egy feljavított 81-es úttal Kisbérig.”

F. „A románokkal tudomásom szerint létrejött a megállapodás az M44 folytatásáról Kisjenő irányában, a tervezett Nagyvárad-Arad autópályához csatlakozva. (Ami a Via Carpatia része.) A gond az ezzel, hogy onnan merre, hová tovább? Egyetlen uticélként Arad kínálkozik, de nincs folytatás az M44 természetes meghosszabbításaként Erdély belseje felé. A Ruszka havasok és az Érchegység között áttörni Déva felé túlságosan költséges mulattság lenne, s a forgalmi igény aligha támasztaná ezt alá. Így pedig ez a kapcsolat valóban csak Békéscsaba számára lenne hasznos, de hálózati szerepe igen szerény lenne."

Igen, folytatás csak a Via Carpatia szabta irányokban lehet, és nem Erdély felé, de ez sem témája a jelen dolgozatnak. Nem szeretném, ha sokfelé elkalandozva szétesne az eredeti téma.

G. MLA írta 2025. VIII. 25-én:

„Friss hír az M44 folytatásáról Románia felé, hogy az nem Gyula - Kisjenő irányában, hanem Sarkad - Nagyszalonta felé épülne. Ilyenformán a romániai "végcél" valójában Nagyvárad lenne, és nem a Marosmente-Bánát, hanem az ú.n. Észak-erdélyi autópálya vidékéhez kapcsolódna. Nos, az általam egykor megrajzolt Grác-Dunaújváros-Kecskemét-Nagyvárad tengelynek így a mostani M8-M44 alternatívája lenne, csakhogy a Kecskemét-Nagyvárad távolság Békéscsaba érintésével mintegy 40 km-rel hosszabb, mint az Abony-Püspökladány változat. Azt gondolom, hogy Békéscsaba és Nagyvárad kapcsolatát Szalontán át fejleszteni kell, de a Grác-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok-Nagyvárad tengelyre mindenképp szükség van.

Szerintem nem Nagyvárad a végcél, hanem csak a Via Carpatia.

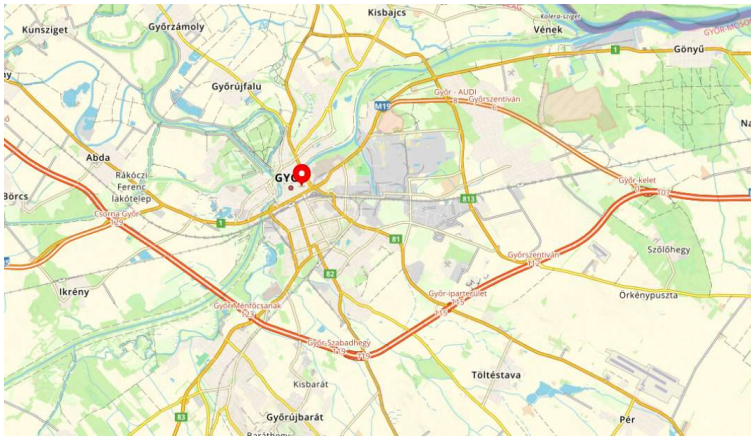
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Pej Kálmán úr (ügyvezető, okl. építőmérnök, TANDEM Mérnökiroda Kft.) észrevétele, javaslata, 2025. VIII. 11.

„Magával az ütemezéssel személy szerint egyet értek: vigyük le a kamion forgalmat mielőbb az M1-esről.

A nyomvonalra módosító javaslatom van: a 82-es út-M1 csp. térségétől javasolom az indítást, majd a 81-es úttal közel párhuzamosan haladva csatlakozna az általad javasolt nyomvonalhoz. Ez ugyan kb. 8 km-el hosszabb, de Így a kamionok a háromszög átfogója mentén haladnának, ami idő és üzemanyag megtakarítás jelentene."

Köszönöm. A javaslat környezetének látásához bemásoltam egy térképrészletet:



6. ábra A 82 sz. főút Győr és Veszprém között van. Fentebb a GY feliratba fut be délről, az autópálya győri elkerülő közepénél.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Chappon Máté úr (aki tanársegéd a Széchenyi István Egyetem (Győr) Közlekedésépítési és Vízmérnöki Tanszékén) 2025. VIII. 13-ai véleménye:

„A leírtak alapján egyetértek a fő javaslattal!”

„Egy apró megjegyzés: a 7. oldalon, a 4. ábrán nincs feltüntetve az M0-s, M2-es, M5-ös és M6-os, M60-as, M43-as út, mint meglévő gyorsforgalmi út.”

Köszönöm. A 7. ábrát nem én rajzoltam, hanem változatlanul vettem át. Azért nincsenek rajta a hiányolt számok, mert azokat nem adták át kezelésre MKIF-nek.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

MKIF, a Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt válasza, 2025. VIII. 13-án

„Szeretnénk tájékoztatni, hogy az MKIF Zrt. a Magyar Állammal kötött szerződésében foglaltak szerint ütemezi az M1-es és M200-as gyorsforgalmi utak munkálatait, amely értelmében a Magyar Állam dönt az ütemezésről. További észrevételei kapcsolatban, kérjük, keresse az illetékes Építési és Közlekedési Minisztériumot.”

Köszönöm. A válasz az, ami sejthető volt. Azonnal tovább hárította a Minisztériumra, mint a mindent eldöntőre. Szűkült a döntéshozói kör.

Vajon egy következmények nélküli országban meg lehetne találni, lehetne-e nevesíteni azokat, akik a legalább 800+500=1300 milliárd Ft-ról döntöttek?

Vajon mekkora erő, milyen hatalom tudná őket átállítani?

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Dr. Szakos Pál úr (a BME tiszteletbeli docense, az Állami Autópálya Kezelő első vezérigazgatója, a KTE országos elnökségi tagja) írta 2025. IX. 2-án:

„Úgy vélem, hogy az igyekezeted elkésett. Az M1-en az előkészületek olyan előrehaladott, hogy azokat akár egy télre sem lehet jelentős károkat és kockázatok nélkül felfüggeszteni.”

Ezzel szemben úgy gondolom, hogy érdemi munka még nem készült, előkészítő, felvonuló munkák kezdődhettek meg, és főleg nem a teljes szakaszon.

Az MKIF 2025. IX. 2-i kisfilmje szerint így állnak:

https://magyarepitok.hu/utepites/2025/09/m1-es-elindult-magyarorszag-legnagyobb-autopalya-bovitese-video

Inkább, mintha egy megkönnyebbült sóhajt hallanék ki: itt már sincs mit tennünk – pedig de akartunk! Mintha nagy örömmel mentenénk ki magunkat. Ezzel ez is kipipálva! Nem?

Arról nem is beszélve, hogy én sem 2025-ben kezdtem el ezt a témát emlegetni.

Kérdezem én:

A minisztérium döntése szerint kell az M1 is, és az M200 is. A minisztérium úgy döntött, hogy előbb az M1-et kezdeti el, és csak ezután jöhet az M200.

- **Nem lenne-e értelmesebb, ha előbb az M200 készülne el, mely UTÁN az M1-ről erre rá lehetne nyomni az M1 forgalmának nagy részét, ezzel megkönnyítve, leegyszerűsítve az M1 építését?**
- **Mi az oka annak, hogy a minisztérium a sokkal drágább változatot választotta?**
- **Hogyan lehetséges az, hogy sorrend átgondolása, tekintettel a költségkülönbségekre, a döntéshozatali szinten elmaradt?**

  EZ AZ ELSŐ KÉRDÉSEM A VÁLASZOK ELOLVASÁSA UTÁN.
- **Lehet, hogy meg kellett volna kérdezni egy épeszű cipészt, vagy cukrászt, hiszen hatalmas pénzről van szó?**
- **Ez miért nem evidencia a minisztériumban?**
- **Hogy lehet az, hogy a „magas tudomány” sem figyelmeztette őket erre? Hogyan is szolgálták a szakembereik a társadalmi érdeket? A zsarolhatók**

öncenzúrája lenne, remélve a hatalmaság általi felszínen hagyásukat?

- **Miért nekem kellett ezt az asztalra tenni? Sőt még engem meg lehet azzal vádolni, mint látjuk, hogy későn szóltam. Én csak egy elemi szakmai hibára mutattam rá. melyre normál esetben nem is lenne szükség.**

Én csak annyival toldottam meg, hogy könnyen lehet az, hogy az M200 után felesleges, és értelmetlen az M1 Komárom és az M0 közötti szakasz kapacitását növelni.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Dr. Török Kálmán úr (ny. egyetemi adjunktus, BME Út és Vasútépítési Tanszék) többek között ezt írta 2025. IX. 2-án

Ő az ideális építőmérnök, aki képes végig számolni egy kishíd statikáját, képes tachimetrálni, ha kell, esetleg aszfalt receptűrát készíteni, egy építést levezetni, és az egyetem tanítani.

„Én elsődleges ügynek az M1 – M3 és M1 – M5 (D-K) forgalom ésszerű megoldását tartom, mert ami az M0 csepeli szakaszán zajlik, az abszurd, hiszen a lehetséges kapacitásnál nagyobbat számlálnak."

A „Dél-Alföld felé irányuló forgalmat **az M1 autópályáról le kell venni még Tatabánya előtt és a Dunaújvárosi Duna-hidat is felhasználva Kecskemét környékén metszve az M5 autópályát célszerű lenne az M4 autópályába bekötni**."

„Az M1 2x3 sávosra kiépítésének kérdését én elnapolnám a két forgalom leválasztás elkészültéig, vagy csak az 10 sz. autóút kiválási csomópontjáig építeném meg."

„Az M200 autópályának csak akkor látom értelmét, ha egy hídon keresztül folytatódik Szlovákiában."

„Minden ilyen hálózati tervezést meg kell előzőn a szomszédjainkkal egyeztetés, megegyezés és a forgalmi igények felmérése, megbecslése, figyelembe véve a várható mezőgazdasági, gyáripari, bányászati, településfejlesztéseket."

Köszönöm.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Balogh Imre úr, irodavezető (TURA-Terv Kft.) írta 2025. IX. 3-án:

„… napi szinten látom, hogy ma már „tervezés" nem folyik csak „szerkesztés".

Nincs az állami, kocessziós oladlon (ÉKM, MK, Hatóság …) semmilyen hálózati, szakmai stb. …. gondolkodás, de még sok esetben fogadó készég sem … és nem csak hálózati kérdésekben.
Az M200, M1-t részben MKIF építi,majdnem amikor és amit akar."
„A fentiek mellet nehéz koncepciós kérdésekkel érdemben fogalkozni."

Köszönöm.
Az eddigi válaszadók mintha nem a feltett kérdésre válaszolnának, hanem azt írják le, ami erről az eszükbe jut, ami általában is nagyon jellemző a közhangulatra, a légkörre, az aktív mérnökök körüli nézetvilágra, melyben dolgoznak.
Amit leír, az sajnos nem egyedi eset!
Igazolásként idézek a Mérnök Újság, az MMK lapja, májusi számából, mely ugyanezt mondja el!
https://mernokvagyok.hu/wp-content/uploads/2025/06/MU-2505.pdf
„Segélykiáltás szakmánk védelmében"
„Több mint harminc éve dolgozom az építőmérnöki szakmában, tizennégy éve saját cégünket irányítom, jelenleg 15 fiatal mérnök kollégát foglalkoztatva. **Az utóbbi két-három év során azonban szakmánk olyan zuhanórepülésbe kezdett, amelyhez hasonlót pályafutásom alatt még nem láttam. Mérhetetlen szakmai és morális válság tapasztalható** sajnos már a mi szakterületünkön is."

„Nagyjából két-három éve kezdődött el az állami intézményrendszer romba döntése és tönkretétele, aminek köszönhetően **mára sehol nincsenek szakemberek, vagy ha vannak is, a döntés nem az ő kompetenciájuk**.

A megrendelői attitűd fokozatosan átment az együttműködő, támogató hozzáállásból a megmondó, erőből mindent kikényszerítő, a szakma minden szempont ját félresöprő, fenyegetődző, „jogászkodó" attitűdbe."

„A megrendelői oldalon szokássá vált, hogy az elvégzett munkák kifizetését a lehető legtovább elodázzák. Ennek legfondorlatosabb módja az, hogy a teljesítést sem ismerik el, így a számlázásig el sem lehet jutni, ami azt eredményezi, hogy igazából nem is tartoznak semmivel. Ugyanakkor a

munkák el vannak végezve, így elindul egy vita, a szerződések jogi értelmezése. Ennek a folyamatnak egyértelműen a vállalkozói oldal a vesztese, mivel nem jut hozzá az elvégzett munkája jogos ellenértékéhez.”

„Önök szerint hogyan fordulhat elő a szakmai vezetést adó csúcsminisztériumban (az egyértelműség kedvéért: ÉKM), hogy több éve lejárt szerződéseket nem hajlandók módosítani, hogy olyan szerződések esetében, ahol pótmunkák tömkelegét rendelik meg a vállalkozóktól, a szerződésmódosítások fél évnél is hosszabb időt vesznek igénybe, ennek ellenére a határidőket erővel kikényszerítik, és ha teljesülnek, nem történik meg az ellenérték kifizetése.”
„**Miért lehetséges az, hogy a megrendelőnek semmilyen felelőssége és kockázata nincs abban, hogy a tervezés során előálló nem várt problémákat megoldja?** Miért vesszük természetesnek, hogy minden kockázat mindig a vállalkozót terheli? Miért él az a rossz gyakorlat, hogy a mérnöki irodáknak gyakorlatilag hitelintézetként kell működniük, és a munkák során minden előkészítési költséget meg kell előlegezniük?”

„Ezt tetézi még – szintén az elmúlt évek bürokráciát duzzasztó működésének köszönhetően –, hogy **a jóváhagyások, engedélyeztetések rendszere mára őskáosszá változott.”**

„Mert sajnos oda jutottunk, hogy a túlélésünkért küzdünk, és tudom, hogy sajnos nem vagyunk egyedül. Az elmúlt két-három év kivéreztetése mára elérte a hatását. Eljutottunk odáig, hogy feléltük tartalékainkat, és rendkívül nehéz anyagi helyzetbe kerültünk, aminek köszönhetően az adók, az alvállalkozók és a havi munkabérek kifizetése is komoly probléma.”

Ilyen az aktív mérnökök környezete.
Ez tiszta, világos beszéd és főleg nem egyedi! A MMK természetesen sunyít.

Ez megmagyarázza a nekem adott válaszok kis számát, és visszafogottságát is.

Ezek szintén nagyon fontos és a mérnökség által átbeszélendő kérdések lennének, de ehhez kellene egy nem kiherélt, egy tisztességes MMK is. Ezek a lényegi kérdések még az ún. közlekedéstudománynak is tabuk. Bármi mást lehet csócsálni, ezeken kívül.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Somfai András úr (okl. mérnök, okl. közúti és városi forgalmi szakmérnök, önkormányzati és vállalkozói szaküzemgazdász) 2025. IX. 4-én elküldött válasza:

Válaszát – mely az eddigi leghosszabb – köszönöm. Látszik benne a sok gondolkodás, a korábbi tapasztalatok beforgatása, a befektetett jelentős munka. Megtiszteltetés ez számomra. Mint alább is látható, igazi vitapartnerem.

„Nem tudok egyetérteni azzal, hogy egy, már fizikailag is folyó beruházás leállítását javasoljuk - **ez a hajó már elment**.

Tulajdonképpen ez az érdemi vége a véleménynek, mert a dolgozatom kérdésére itt már megválaszoltál. Azzal, hogy nem támogatod. Jó lett volna, ha ezután elemezni kezdted volna. Pl. ha „időben vezettem volna elő” érdemes lett volna-e ezzel foglalkozni?

De arra sem szántál egyetlen sort sem, hogy lenne-e értelme az építési sorrendet felcserélni.
Hatna-e ez a költségekre?

Innen a továbbiakat zárójelbe teszem, mert nem a dolgozatom témájával foglalkozol, hanem korábbi értelmezési, definiálási vitáinkkal jössz elő.
Ez mutatja, hogy mennyire nem tudunk vitázni.
Ez mutatja, hogy mennyire bele tudunk keveredni a fonálba, ha nem figyelünk a megbeszélendő kérdésre!
Látható, hogy az alapkérdésre a továbbiakban semmi más kijelentésed nincs.

\- -

(„Már csak azért is elment, mert j ö v ő r e v á l a s z t á s o k lesznek, és nincs az a politika, amelyik ilyenkor leállítaná egy, a választási ígéret beváltását jelentő, voks-szerzésre is alkalmas munkálatot. Az élesedő politikai helyzetben a leállításnak most különösen nagy lenne a negatív hatása.

Íme az autópálya új funkciója, a szavazatvásárlás. Egyébként miféle választási ígéretet említesz?

„Meg egyébként is: a 27-i szövegváltozatod 11. oldalán az szerepel, hogy az M1 bővítése 2029-re készül el teljesen, de az M200 véghatárideje 2031, tehát az is csak két évvel van odébb! Lehet, hogy egy ilyen váltás - és a munkakezdés minimum egy éves szünetelése esetén - a 2031-en esetleg egy évet lehet gyorsítani”

Én semmiféle gyorsításról sem beszéltem. **Én csak sorrend cserét írtam. Nem ezt hívják szándékos félremagyarázásnak?** A sorrend csere miért jelentené bárminek a feladását?

„… de kettőt nem valószínű, vagyis a tehermentesítést 2029-nél előbbre hozni szerintem nincs esély. Akkor meg miért is küzdünk? Miért is vesznénk össze a saját minisztériumunkkal?”

Miért tételezed fel a hatalmasságról, hogy egy szakmai alternatíva felvetése miatt veszekedne, miért nem az jut eszedbe, hogy megköszönné? Ilyennek ismered őket?

A valami másnak a javaslatát miért látod egy veszekedés kezdésének? Azt hiszem, jól látod a helyzetet: vagy szó nélkül elfogadod a minisztérium kész tény elé állítását, vagy onnan kezdve kötekedőnek, békétlennek minősülsz.

„Megnyilakoztattál kivitelezőket is, hogy ők, közelebb a napi valósághoz, hogy látják a "csere" kérdését?”

Nem kérdeztem meg közülük senkit Nekik ugyanis teljesen mindegy, hogy hol építik az utat. Nekik csak az a lényeg, hogy folyamatosan legyen munkájuk. Nekik teljesen mindegy, hogy ezt az M1-en, vagy az M200-on tehetik meg. Nekik egy csere esetén is lenne munkájuk. Ők nem maradnának munka nélkül. Hogy nem látod?

„Gondolom, többen azért nem válaszolnak, mert ezt - Veled ellentétben - átlátják.”

Mégis, mit kellene átlátnom? Nem Neked kellene ezt „átlátni”?

Azaz: megint én vagyok az ostoba. Egyébként pedig lásd a Szakos-féle véleményre írt válaszomat. Mit is kellett volna tennem?

„Talán ha lett volna erről mondjuk két éve a Makadám Klubban egy jó vita, akkor talán történhettek volna a dolgok másképp is.”

Nem vagyok biztos abban, hogy amennyiben meg lett volna az a vita, akkor meg nem azt vágnátok a fejemhez, hogy ez idő előtti. Minek erről ilyen korán erről beszélni, amikor még semmiről sincs érdemi döntés? **Tehát egyszer túl korán, máskor meg túl későn, de sohasem jókor! A lényeg: sose legyen igazam. Ismerős taktika!**

A Makadám klubban én nem tudok olyan összejövetelről, amely valaha is egy minisztériumi döntést megváltoztatott volna. Ez csak az ismert „mi lett volna, ha …” típusú kérdés, amit nem szoktak javasolni. **A makadám klub egyébként sem arról híres, hogy ott a minisztériumról kritikus hangok lennének hallhatók.**

Mit ér akkor ez a javaslatod is?

Ehhez ezt a minisztériumnak össze kellett volna hívatni, de miért is tette volna? Hogy pár kötekedőt, akadékoskodót halljon? Mi szüksége lett volna erre, mikor nélkülük egyszerűbb?

Milyen furcsa, hogy ezt és akkor senki sem hiányolta! Te sem!

Ismerjük ezeknek a klubdélutánoknak a nulla következményeit, melyek hatása néhány finom pogácsa elfogyasztása, majd az esetleg keltett hullámok a hallgatóság villamosra ülésével elmúlnak.

Miért éppen akkor történt volna meg a soha nem látott csoda?

„Összegezve: én is egy kicsit odébb vagyok a napi történésektől és nem biztos, hogy mindent jól látok, **de egy biztos: most már nem szabad felvetni az M1-M200 cseréjét.”**

Amikor meghallottad az M1 és az M200 építését, Te miért nem kezdeményeztél hasonló beszélgetést?

Mit gondolsz az ún. közlekedéstudomány miért lapított ugyanígy?

„Mellékelem a szerdai megyei újság egyik cikkét, ami végképp megerősítette az álláspontomat.”

Ez a cikk csak az építés megkezdését tényt állapítja meg, és Téged semmiben sem erősít meg.

Az M0 forgalmáról írod:

„… annak döntő része **budapesti célforgalom**, ezt már a keresztmetszeti adatok figyelmes elemzésével is meg lehet állapítani.”

Azt hiszem, hogy ebben is tévedsz.

„Elvégre Bp.-en képződik a GDP kb 35%-a és az M0-án belül kb. 1,8 millió ember lakik. Mindkettő közúti forgalmat is kelt.”

Azt hiszem, hogy ennek értelmezésben is tévedsz.

Ezek a gazdasági adatok a torz, a „vízfej”, a „rákos daganat” városállam, a rettenetes aránytalanság következményei, mely szándékos emberi csinálmányok, súlyos tévedések.

Ha ezt el lehetett elkövetni egykor, akkor ugyanígy meg is lehet fordítani, minden aránytalanságot megszüntetve felszámolni minél előbb.

Ezért történik nagyon helyesen a vidék felzárkóztatása a nagy gyárak odatelepítésével. Ezért költenek milliárdokat a Magyar Falu programban a falusi életkörülmények javítására, mint a rendelők, az óvodák, a közvilágítás, az utak fejlesztésére. Amit leírtál azok előbb-utóbb remélhetőleg csak az elhibázott múlt tényei lesznek.

„Hol vannak a honnan-hová forgalmi mérési adatok, amikre egy ilyen nagy súlyú ügyben támaszkodni kellene?”

Én most egy ilyen nem tudok leakasztani a szögről.

„Ezen adatok birtokosai szólaljanak meg M0 ügyben, készüljön a helyzetről és a h á l ó z t i s z e m l é l e t ű megoldásokról egy k o m l e x tanulmány!”

Nem gondoltam, hogy az M200 ütemezési szakaszában azzal ellene foglalkozni, hogy egyáltalán indokolt-e a terheléscsökkentés, a tehermentesítés igénye.

Arra, hogy bizonyítani kell még ilyenkor is a tehermentesítés szükségességét. Nem gondoltam, hogy mindent Ádámnál és Évánál kellene újra kezdeni.

Hiszen a minisztérium már eldöntötte, hogy kell a tehermentesítő autópálya! Ezzel nem azt állítod, hogy alaptalanul döntöttek?

Ha nem kellene a fővárost, az M0-át tehermentesíteni, akkor a Miniszter úr miért fogalmazta meg a tehermentesítő autópálya gondolatát?

Manapság mintha különben sem születnének ilyen tanulmányok. Hiszen pl. évtizedekig az M9 a hálózatfejlesztési tervekben átment a szekszárdi hídon, majd egy hirtelen politikusi ötlet miatt, minden indoklás nélkül, lenyomták Pécsre, és a mohácsi hídra. Nem emlékszel? Hol volt itt bármilyen alátámasztó anyaga? Ezt miért nem hiányoltad?

„Mennyi ténylegesen a Hegyeshalom/Rajka - Röszke/Nagylak közötti tranzit a Budapest környéki M1-M0-M5 pályák vastag forgalmi folyam-ábrájából?”

Valahol, valakinél biztosan van ilyen tanulmány, vagy adat, csak nem tudsz róla.

Hiszen az M200 építésének indoklásában a Miniszter úr megemlítette, hogy ez képes lesz az M0-t tehermentesíteni. **De miért kellene tehermentesíteni valamit, amin azon nincs mit tehermentesíteni?** A tehermentesítő M200 tehát szerinted egy újabb hibás döntés volt? Miért nem tudod elfogadni a tehermentesítés tényét?

Mivel a dolgozatom témája egy építési ütemezés, mindez nem tárgya a dolgozatomnak. Kár lenne félrevinni a dalt. Ezt minden ilyen estben kénytelen vagyok leírni.

„A tanulmány térjen ki arra is, hogy ha (legalább) a Kelenföld-csepeli és a Budafok-csepeli Duna-hidak megépülnének és nem az építészeti kinézetükön menne évtizedek óta a vita, akkor, hogy alakulna az M0 déli szakaszának a mai és a holnapi terhelése?”

Nem tévesztesz szerepet? Sem Te, sem én nem vagyunk abban a helyzetben, hogy előírjunk a minisztériumnak egy nem akart tanulmányterv tartalmát.

Ezeket a dolgokat különben sem a főváros területén belül kell megoldani.

Az M0-át át kell adni a fővárosnak, miután az nemzetközi teher tranzitot – mint oda NEM valót -onnan kitakarították. Arra a célra, hogy a fővárosból kivonzza a belső utcákról a forgalmat. **Az állami tranzitot az M0-ra bevinni vétek. Következményei ma is láthatók. Ez az, amit „az M0 bajaként” érzékelsz.**

„Nem gyanús, hogy az M0 hárosi hídján városi busz is közlekedik, demonstrálva a távolsági és a "kishelyközi" forgalom keveredését és az így adódó kényszerterhelést?”

Szerintem az M0 éppen erre való lenne! Ez is mutatja, hogy a mérnökség mennyire le van maradva a feladatok átbeszélését illetően. **Rengeteg az elmaradt, az elmarasztott szakmai vita! Minden egyszerre jön elő? Ez lenne a normális?**

„Mivel **úgy érzékelem, hogy az M0-n nagy a baj**,”

Igen ezt nagyon jól látod! Kár, hogy nem teszed hozzá, hogy már ma is!

„… de a budapesti ügyekbe nem akarok belefulladni, külföldi példák alapján felvetem, hogy második-harmadik gyűrű vagy gyűrű-szerű szakaszok épüljenek, persze nem "M00" vagy "00" főút néven, mert a világ - bocsánat a szleng kifejezésért - kiröhög bennünket. (Az M0 nullájáért, a semmiért, sem jár dicséret annak, aki kitalálta.)”

Gondolom, hogy itt a gyűrű elnevezésére és nem magára a gyűrűre gondoltál.

Az gyűrű, mint az M0, csak azon hálózatoknál kell, melyek sugarasak. A rácsosoknál ezek szóba sem jönnek! A sugarak kényszerítik azokat is az M0—ra, akik maguktól soha nem mennének arra,

Nálunk ma is minden sugaras, ezért énekel a gyűrűkről egy nagy kórus. Ez csak a sugarasság következménye.

Az első gyűrű után mindig bedugul a második, majd a harmadik is, ahol már vannak ilyenek, mert vannak. Ezek a rossz példáink, csak tanulnunk kellene belőlük. Kár lenne ezeket követni, mert sok pénz elköltése után mi is így járnánk!

„A lényeg nem ez, hanem az, hogy ezeknek az utaknak máshol és s ű r ű b en is legyenek csomópontjai, mint a "hétmérföldes" M0-nak, miáltal képes(ek) lesz(nek) az M0-ra nem való "kishelyközi" forgalmat elvonzani, ráadásul általában rövidebb vonalon.”

Én még úgy tanultam, hogy egy autópályánál szigorúan kötött a minimális csomópont távolság. Mivel ezt nem tudták annak idején tartani, lett az M0-ból autópálya helyett csak autóút.

A sok autópályát így viccesen egy alsóbbrendű út, egy autóút köti össze.

„Szóval Kedves Mihály, ha már M0 ügyben is tüsténtkedsz, ezt a tanulmánytervet is lobbizd ki az érintettekből! Egy év múlva várom a

tanulmányt és az újrafogalmazott bekezdésedet. Remélem, megérem. Időben is, tartalomban is.”

Ehhez nagyon sokáig kell élned, amit egyébként kívánok Neked.

Kifejezetten kértem, a dolgozatomban, hogy az M0-ról ne kezdjünk el vitát, mert sejtettem, hogy az ide vezetne, **hiszen az M0-ra a szakmánk évtizedek óta nem talál olyan megoldást, mely sokaknak elfogadható lenne.** Miért éppen egy ütemezési kérdésnél kellene ezt megoldani?

Nem tudom, hogy ezek után ezzel miért vagyok ismét vádolható.

Ha Te sem mentél volna bele, a hozzászólásod is rövidebb lett volna.

Chappon úr véleményével kapcsolatban azt írod, hogy „… számomra az a biztató, hogy a Jövő Nemzedék - szerényen - már a mostani vita kapcsán is szeretné látni a teljes gyorsforgalmú hálózatot. Mihály, ne térj ki, fogd fel kérésnek az észrevételt.”

Én csak azt írtam le, hogy ez a téma nem része a csak ütemezéssel foglalkozó dolgozatomnak.

Azt kértem, hogy ne tegyük a szokás szerint parttalanná a vitát.

Amikor egyes dolgokat sem vagyunk képesek megoldani, akkor semmi esélye sincs ezer megoldását célként megfogalmazni. Ez nagyon rossz módszer, mely csak kisiklatná, elsüllyesztené a témát.

Különben is mind a rácsos, mind sugaras hálózatot már több dolgozatban korábban leírtam. Vegye ezeket elő, ha ez érdekel valakit.

Miért kellene mindent mindig egy helyen ismételgetni? Mekkora lenne egy ilyen dolgozat?

„Én meg tenném hozzá, hogy "a főúthálózatot is" mutassuk, mert az ország nagytérségi léptékű feltárását hazai viszonylatban nem lehet, nem is szabad egyedül gyorsforgalmi utakkal előirányozni, mert belerokkanunk.”

Ezt a témát szinte mindig előhozod. Én most sem akarok udvariatlan lenni, tehát erre most is válaszolok.

Így most is leírom, hogy az ország állami úthálózata a mellékutak, a főutak és az autópályák hálózata. Mindnek más a funkciója.

Mint az emberi testnél más miatt szükséges a szem, mint a láb, azaz más a funkciójuk. A szem a lábbal nem helyettesíthető, miért akarod az autópályát főúttá kényszeríteni?

Ahogyan egy vak emberen sem segít a lúdtalpbetét, az mellékutat, a főutat sem lehet autópályával pótolni. Ha egy politikus főút helyett az autópályával akar választást nyerni, akkor a szakmának kell a választóknak elmagyarázni, hogy ez egy nagy marhaság, MELY AZ ADÓFIZETŐKNEK NAGYON SOKBA KERÜLNE.

„A normális, gazdaságos megoldás igazoláshoz viszont mindkét hálózat képe szükséges."

Ismét hangsúlyozom, most nem a hálózatokról általában írtam, hanem csak egy ütemezési javaslatról.

„És nemcsak az országhatáron belül, hanem minimum a legközelebbi középvárosokig, a távolabbi nagyvárosokig, de esetenként a Kárpátok legalkalmasabb keresztezési helyeiig is.)

Az együttes ábrázolásnak szakmapolitikai szerepe is van: a rendszerváltás óta amelyik főút-menti falu ki akarta és akarja tetetni a távolsági forgalmat a Fő utcájából, az autópályáért lobbizik, mert ha lesz AP, akkor az biztosan a településen kívül megy. A szakmánk nem elég komplex gondolkodású és nem elég felkészült arra, hogy a józan ösztöne által diktált véleményének, a mértékletességnek érvényt szerezzen és ne támogasson minden túlzó igényt is."

Ez mind így igaz, de miért egy ütemezési dolgozatban kellene erről írnom?

Mintha létezne a megtérülés számítás is, mint módszer! Akkor is, ha ma nem használják!

„Sőt, sajnos a nyomvonal- és rang-megállapítási munkáknál néha már a mieink is hajlamosak átsiklani a forgalmi adatokon és alacsony forgalomkeltésű térségekben is rábólintanak a politika által támogatott gyorsforgalmi úti igényekre. Szakmánknak - alapos nyugateurópai kitekintés alapján nyugati szakemberekkel és nemzetgazdászokkal karöltve ki kell alakítania a megkülönböztetés szabályait, tárgyalópartnereknek tekintve az önkormányzati szférát.

Addig, amíg nem késő! Nos, ezt a kutatási feladatot is hajtanod kellene!”

Miért kellenének ehhez nyugatiak, vagy közgazdászok? Ez utóbbiakat éppen a Makadám klubban a néhai Dobosi Tivadar megkérdezte:
szerintük hol legyenek az új hazai autópályák?

Semmi értelmeset nem tudott belőlük kiszedni.
Itt vannak a jó hazai mérnökök. Ki van találva a rácsos autópálya hálózat, mely már lefedi Nyugat-Európát. Ezt nem kellene nekünk elrontani, holmi sugarasokkal, melyek nem nagyon igazodnak semmihez.

Nem kell már a meleg vizet kitalálni. Csak rá kellen állni.

Neked is azt írom, hogy a dolgozatomnak nem ez a témája.
Én „csak” egy ütemezésről írtam, és kérem ennél maradni, még akkor is, ha sok igazat írtál le.

„Eger a jó és elfogadott példa a "bekötő" autópályára, mert Egertől északra a térség kis forgalomkeltési intenzitása nem tud összehozni egy gyorsforgalmi utat.”

Azaz bevezeted a „bekötő autópálya” fogalmát és kritizálod, hogy zsákutcának nevezem az M44-et és az M100-at.
Visszatérek az utak előbbi rangsorához, tagozódásához.
A mellékutak telkeket kötnek össze, a főutak városokat, az autópályák pedig világrészeket, nagyrégiókat.
A régió ugyanolyan létező földrajzi fogalom, mint a telek, vagy a város.

Ma Békéscsabára, Egerbe visznek az autópályát. Rendben lenne, ha főútról lenne szó, de autópályánál ezek mind tévedések.
Nem lehet az autópályákat a városok összekötésére használni, mert aza főutak feladata!

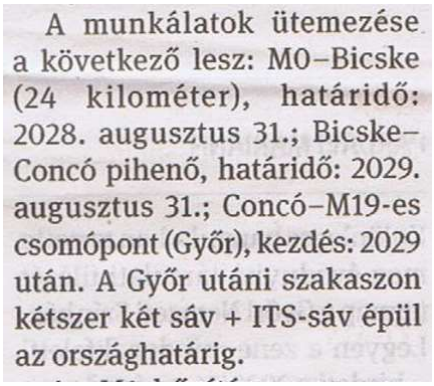
Nehéz autópályának nevezni egy olyan utat, amely derékba kapja a Balatont, azaz ott koppan.
Ezért ha egy út Békéscsabánál, vagy Egernél véget érhet, az nem autópálya. Ha mégis autópálya lesz valamikor, akkor

szaggatottan jelezni kell a megcélzott régió felé vezető nyomvonalat.

Ha a városig elég elmenni, akkor az egy négysávos főút. Vannak már ilyenek is, de a jobb statisztika ezeket, mintha az autópályák közé sorolná, mert **az autóút fogalmát a szakma képtelen pontosan definiálni.**

Az autóút tulajdonképpen a szegények autópályája (elhagyva, vagy későbbre hagyva a leállósávokat, vagy a különszintű csomópontokat. Van helyette a „kiemelt főút”, ami megint egy képtelenség.

A nagyrégió létezik, mint ahogyan a város is, vagy egy telek is.
De bármennyire fájlalom is, ez sem témája az ütemező dolgozatomnak!
Köszönöm a Kisalföld című megyei lap 2025. IX. 3-i cikkét, benne a pontos ütemezéssel:


A munkálatok ütemezése a következő lesz: M0–Bicske (24 kilométer), határidő: 2028. augusztus 31.; Bicske–Concó pihenő, határidő: 2029. augusztus 31.; Concó–M19-es csomópont (Győr), kezdés: 2029 után. A Győr utáni szakaszon kétszer két sáv + ITS-sáv épül az országhatárig.

Egyébként nem tudok arról, hogy ez a munka, az M1 kiszélesítése, választási ígéret lenne.

Azt viszont tudom, hogy az MKIF koncessziós szerződését, valamint a vasúti megoldás ismételt háttérbe tolását sokan támadják. Szinte napi vád, hogy a minisztérium minden pénzt az autópályákra költ, és a vasutat hagyja lepusztulni.

Sokan hiányolják, hogy nem készülhetett elemzés arra, hogy mekkora szállítási feladatot vehetne magára egy M1-gyel párhuzamos vasútvonal. Neked sem hiányzott?

Ennek elmaradása nagyon sok pénzébe kerül az adófizetőknek.

Az ún. közlekedéstudomány miért nem vette rá a döntéshozót erre az elemzésre? Ők vajon miért hallgattak, hiszen ez mérnöki evidencia lenne?
A zsarolhatók öncenzúrája lenne, remélve a hatalmaság általi felszínen hagyásukat?

Valami miatt erre sem készült semmilyen tanulmányterv.

Ritkán fordul elő ennyire vegytisztán, hogy felmerüljön mind a vasút, mind az autópálya, mint megoldás. Egy mérnök ki sem bírná, hogy a két lehetőséget át ne gondolja, ne elemezze. Ne keresse az optimumot! Nem így a minisztériumi döntéshozók!
Tudjuk, hogy a szállítási feladat megoldása mennyibe kerül közúton, de semmit sem tudhatunk arról, hogy mibe kerülne ezt vasúttal megoldani. Hogyan lehet az, hogy ez még Téged sem érdekel?

A VÉLEMÉNYEK MEGISMERÉSE UTÁNI MÁSODIK KÉRDÉSEM:

nem lett volna a legelső dolga ez egy olyan minisztériumnak, amely mind a közúti, mind a vasúti fejlesztések felelőse?)

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A 3. tovább

Az M200 egy tehermentesítő autópálya lenne,
mely lehetővé tenné azoknak a járműveknek, amelyek nem akarnak Budapestre menni, hogy ne is menjenek oda!

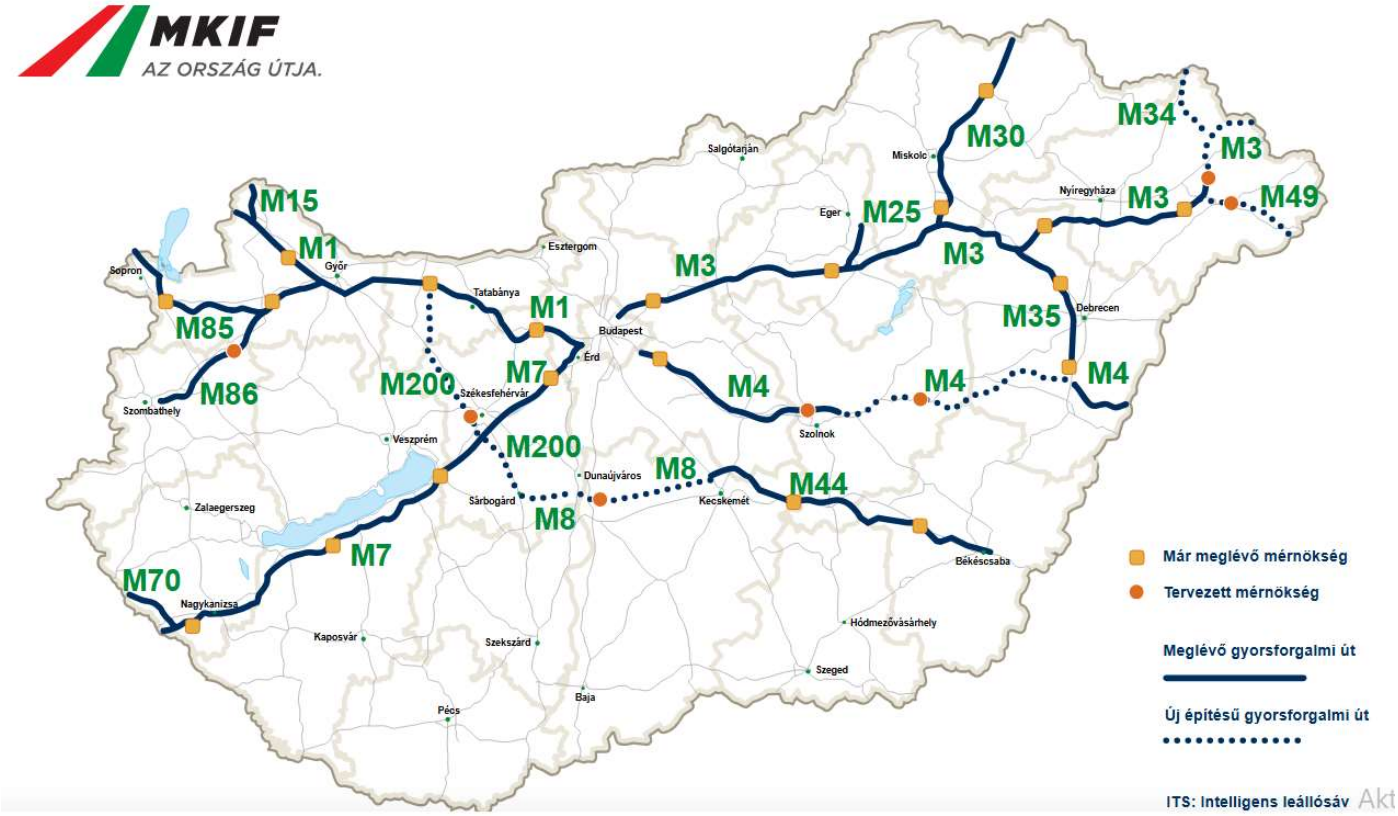
Ezt a kényszert szüntetne meg.
Az M200 dunántúli vetülete ráesik az M1 Komárom-M0 közti szakaszára.

M200 nyomvonalát a 4. ábrán pontozott vonal mutatja.
Ezen a rajzon az M44-be fut bele, mely egy autópályából épített zsákutca, tehát hungarikum.

Ilyen még egy a világban nincs még egy. Ezt a csúfságot azzal lehetne kiküszöbölni, hogy Békéscsaba után tovább kellene húzni a pontozott vonalat a román-magyar határig. (Megj.: ez már a Minisztérium VIII. 16-i megnyilatkozásba be is került – RM).

Innen már a románok be tudnák kötni azt a határvonallal párhuzamos Nagyvárad – Arad - Temesvár vonalba, mely a Via Carpatia néven egy tervezett nemzetközi autópálya vonala, Bulgária, Görögország, Törökország felé.

Sajnos a 4. ábra megint egy olyan térkép, amelyről hiányoznak a környező országok autópályái. Mintha azok nem is léteznének, mintha nem lenne elemi követelmény a szomszédos hálózatok szerves kapcsolódása.



7. ábra a Budapestet elkerülő autópálya (M200-M8)
https://mkif.hu/terkep/

4.

A minisztérium 3. bejelentése 2025. VIII. 11-én

„Az M1-es autópályát Esztergommal összekötő M100-as gyorsforgalmi megépítése hosszú évek óta húzódik, most azonban konkrét időpontot kapott. Lázár János építési és közlekedési miniszter szerint jövőre kiírják a közbeszerzést, a kivitelezés pedig **2026** végén indulhat.” Továbbá:

„Júniusban a Lázárinfó szombathelyi állomásán tett ígéretet arra, hogy **három éven belül megépül**

- az M86-os Körmend és Szombathely közötti szakasza, valamint
- az M87-es Szombathely–Kőszeg gyorsforgalmi út …”

Tehát ez utóbbiak véghatárideje 2028.

Vannak eddig a következő időpontok:

M1 teljes szakasz véghatárideje:	2029,
M100 kezdési határideje:	2026,
Nyugat-Dunántúl két bejelentett autópályájáé:	2028,
M200 véghatárideje:	**2031.**

Azaz mind besorolt az M200 elé!

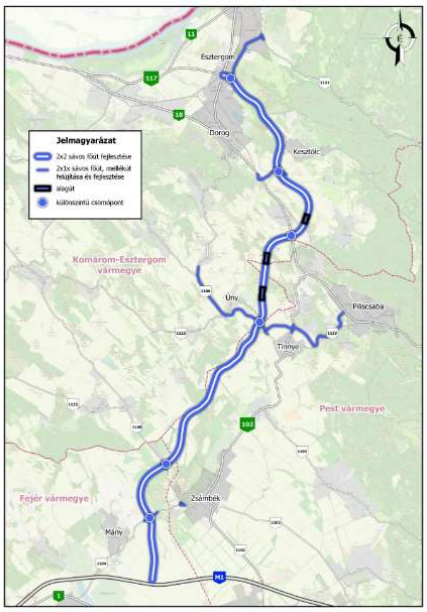
https://index.hu/gazdasag/2025/08/11/autopalya-gyorsforgalmi-lazar-janos-m100-m1-esztergom/

Az M100 „**Magyarország legdrágább autópályája” lesz**. „**…** a költségek elérhetik az 500 milliárd forintot.” a völgyhidak és az alagutak miatt. Az építési szakasz hossza: 32 km.

https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/08/autopalya-m100-lazar-magantoke-legdragabb-gyorsforalmi

Van itt pénz!

Az M100 Esztergom és az M1 között:



8. ábra Az M100 vonala; hol van ezen az esztergomi Duna híd és a szlovák folytatás

https://telex.hu/gazdasag/2025/08/11/m100-autout-esztergom-magantoke-koncesszios-tarsasag

Az M100 szintén egy zsákutcás autópálya, mint az M44. Mintha csak egy határmenti falu bekötőútja lenne. Talán tudni kellene, hogy más a funkciója egy bekötő útnak, mint egy autópályának.

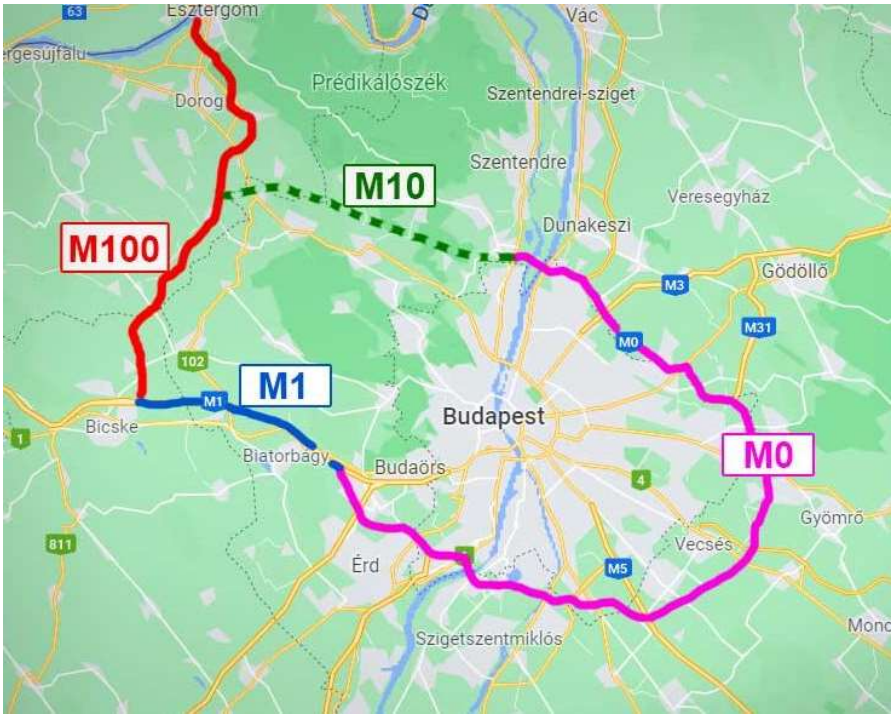
Nem hiányzik ott egy esztergomi Duna-híd?
Na és hol folytatódik az M100 Szlovákiában? Eddig minden arról szólt, hogy ez kapcsolat majd Komáromnál lesz. Hol van erről egy szlovák-magyar megállapodás?
Senkinek sem hiányoznak ezek a döntések?

Szóval születnek ma is hirtelen, elvarratlan, átgondolatlan döntések!

Emlékeztető gyanánt: az M100 az M0 nyugati szektor HELYETT épül meg, és még kell hozzá az M10 is.

Ez a Budapest körüli „gyűrű” helyett a „zsák” teóriája, melyet nem akarok e téma közé keverni, mert az nagyon félrevinné. De a következő rajz szorosan kötődik a M100 gondolatához. A zsákká alakulásról most nem kérek véleményt.

Lentebb lila színű az M0 meglévő szakasza.



9. ábra Az M0 bezárása az M10-zel és az M100-zal
https://budapestkornyeke.hu/itt-vannak-az-m100-as-ut-epitesenek-uj-reszletei-de-mi-a-helyzet-a-sokak-altal-nagyon-vart-m10-es-uttal/

5.

A minisztérium 4. bejelentése, 2025. VIII. 16.

„A kormány nyilvánosságra hozta új, **2035-ig** szóló állami építési beruházási programját, amely több mint 9 500 milliárd forintos kerettel számol.” az Építési és Közlekedési Minisztérium (a ÉKM) vonatkozásában! A táblázatban az ÉKM-hez 679 db tétel, sor tartozik, mely hatalmas szám. Bárcsak sikerülne!

A 4. bejelentésben a minisztérium kiegészítésként mintegy beismeri a korábbi hibáit.

Az M200 ebben a táblázatban két sorban, a 73. és a 269. sorban -két szakaszként lett említve az Építési és Közlekedési Minisztérium táblarészében.

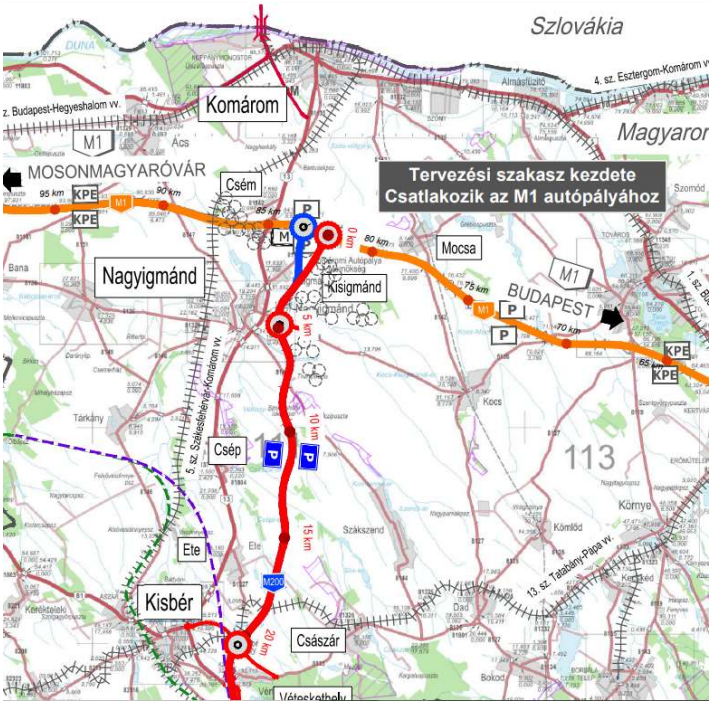
„1. melléklet az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény szerinti ágazati beruházási tervek és a 2035. december 31. napjáig szóló állami beruházási keretprogram elfogadásáról szóló kormányhatározathoz”

		a beruházási időtartam	a becsült értéke (bruttó)
72.	Minisztérium	december 31.	jelű út felújításával
73.	Építési és Közlekedési Minisztérium	2025. január 1 - 2030. december 31.	M8 Sárbogárd - M5 autópálya közötti szakaszának fejlesztése (koncessziós fejlesztés)
			7 700 000 000 Ft

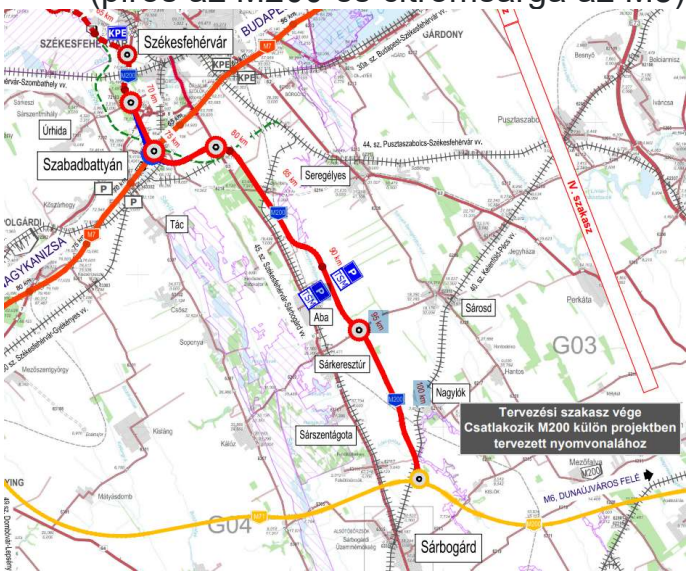
Aktiválja a Windowst
Aktiválja a Windows rendszert a Gépházban

	Minisztérium	december 31.	sz. út közötti szakaszának fejlesztése
269.	Építési és Közlekedési Minisztérium	2025. január 1 - 2030. december 31.	M81 M1 autópálya - Sárbogárd közötti szakaszának fejlesztése (koncessziós fejlesztés)
	Építési és Közlekedési	2025. január 1 - 2030	
			10 700 000 000 Ft

Az M200 kiindulása az M1-ből:
A rajzon narancssárga az M1 és piros az M200)



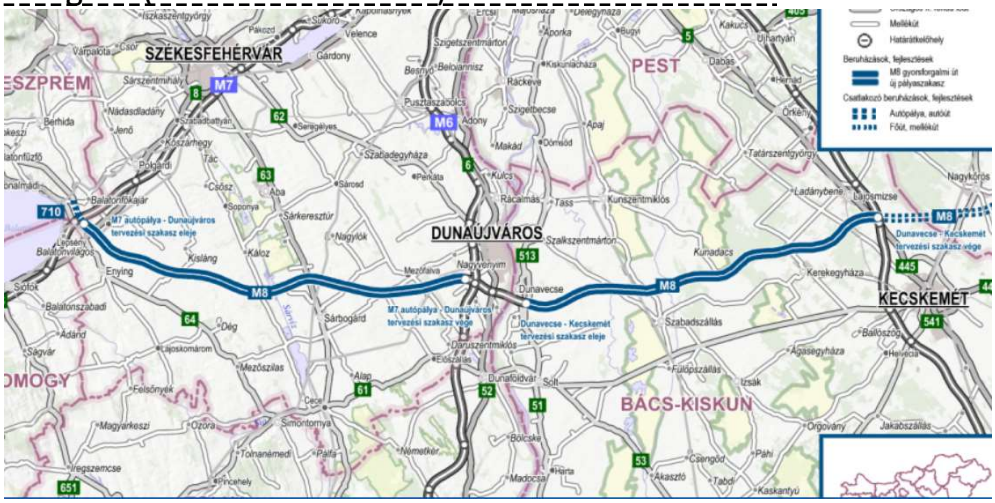
10. ábra Az M200 sárbogárdi vége, ahol az M8-hoz csatlakozik: (piros az M200 és citromsárga az M8)



11. ábra Az M200 sárbogárdi vége

https://mocsa.hu/wp-content/uploads/2025/01/1.sz_._melleklet_01_A0_02.01_DT_V01.pdf

Az M8 Sárbgárd (lásd a 63 sz. főutat) és Kecskemét között:



12. ábra Az M7 vonala Sárbogárd és K

https://beruhazas.gov.hu/projektek/m8-nyomvonalan-m7-dunaujvaros-es-dunavecse-kecskemet-kozotti-szakasz-fejlesztese/30691

Az ÉKM táblázat 554. sorában megjelent az esztergomi Duna híd is:

554.	Építési és Közlekedési Minisztérium	2031. január 1 - 2035. december 31.	Esztergom-Léva/Nyitra közötti kapcsolat fejlesztése érdekében új esztergomi Duna-híd fejlesztése (M100 autóút folytatása)
			150 000 000 000 Ft

Ami a szlovák kapcsolódást illet, a táblázat egy Esztergom – Léva – Nyitra irányt említ. Ez a szlovák 76. és az 51 sz. főutak vonala. Nyitra közvetlenül felette van Komáromnak a szlovák 54 sz. főúton. Két különböző nyomvonal is lenne ugyanarra? A két vonal Nyitrán egyesül? Ez egyeztetett vonalvezetés lenne?

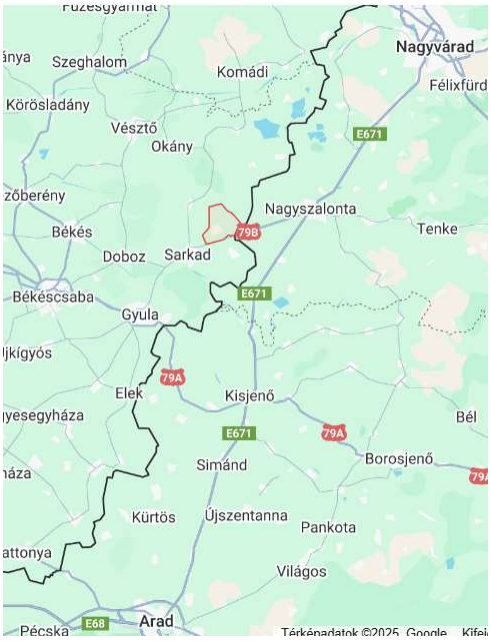


13.ábra Komárom, Esztergom. Léva és Nyitra

Az ÉKM táblázat 59. sorában az M44 kihosszabbítása Békéscsabától a román-magyar határig

59.	Építési és Közlekedési Minisztérium	2025. január 1 - 2030. december 31.	Békéscsaba - Nagyszalonta közötti kapcsolat kiépítése érdekében az M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba és Méhkerék, országhatár közötti szakaszának fejlesztése
			190 000 000 000 Ft





14. ábra A Békéscsaba-Méhkerék-Nagyszalonta út és bekötése a Nagyvárad-a

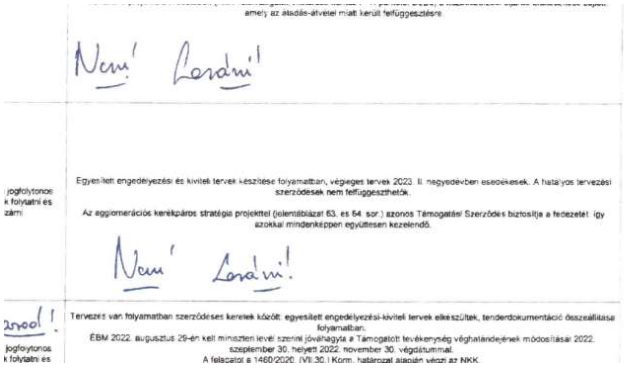
1cf1e01378afc39862b29797b8f9915e87fd7b4e.pdfElőkerült a kormány 10 ezer milliárdos beruházáslistája – durva terveket lepleztek le - Portfolio.hu

https://telex.hu/gazdasag/2025/08/20/lazar-janos-epitesi-es-kozlekedesi-miniszterium-beruhazasok-listaja-harom-uj-autopalya-ot-uj-hid-a-dunan

Sajnos nem találtam meg a 4. bejelentés táblázatában az M8-M4 közti rövid összekötést Kecskemét mellett.

A táblázatban majdnem mindent a 2025-2030 közti időszakra tettek, miközben a mai Kormány megbízatása csak 2026-ig tart.
A következő választásig csak egy bő félév van csak hátra. Akár lesz kormányváltás, akár nem, semmit sem lehet tudni a magyar nemzetgazdaság változásának irányáról, tehát arról, hogy a növekedés, a stagnálás, vagy a leépülés következik majd, mely miatt a beruházási prioritások megváltozhatnak.

Volt már hasonlóra példa a közelmúltban. Miniszteri kézírásos bejegyzések egy hasonló programban:



https://drive.google.com/file/d/1t0jPsBgXKB-mYYHvO69lgTKCkWBwiZpw/view?pli=1

Sajnos nem lehet tudni, hogy 2030-ig még hány, a mostanihoz hasonló, de eltérő tartalmú táblázat készül majd el.

6.

A szükséges idő

Az M1 befejezési határideje a Miniszter úr szerint 2029, míg az M200-asá 2031. Miközben az M1-en már dolgoznak a régészek, a környezetvédők, sőt az útépítők is, az M200 mentén semmi sem látszik.

„A MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (MKIF) **már mintegy háromnegyed éve** végez előkészítő munkálatokat az M1-es hatsávosítása érdekében. Gyorsítósávokkal segítik a felhajtást, jelenleg is épp ezeket építik. Az első ütemben hat csomópontban alakítanak ki ilyen ideiglenes felhajtóágat.”
https://mandiner.hu/belfold/2025/08/autopalya-utfelujitas-lazar-janos-m1
Még mielőtt a főpályához nyúltak volna.

Az M8 jelű szakasszal párhuzamos rész végig természetvédelmi területet érint, tehát nem lesz egyszerű a kompromisszumot megtalálni, megépíteni. Ehhez sok idő kellene.

7.

Ami a hírekből megállapítható

az M200-at ma megelőzi a megvalósulásban az M1.

8.

A nyilvánvaló előnyök:

a. El lehetne felejteni – legalább egy időre – az M1 szélesítését az M0 és Komárom között, hiszen ezt váltja ki az M200-M8! **Írhatnám, hogy reményeim szerint azt értelmetlenné teszi. Ez akkor derülne ki, ha előbb**

megépülne az M200, melyet egy forgalomszámlálás követne, mely az átterelődés mértékét kiderítené.

b. Ez nagy költségmegtakarítás lenne.
c. Az M1 szélesítése tovább rontja az M0 esélyeit. Az M0 kapacitása már most kimerült. Ha arra az M1 felől még nagyobb forgalmat zúdítanak rá, akkor elképzelhető ennek romboló hatása. Még hozzá kell képzelni az M7 hasonló kapacitásnövelési szándékát is. **Elkerülhetetlenné válik az M0 déli szakaszának a többsávosítása is.**
d. **Az M200 a kamionok mozgása zömének a természetes irányába esik.** Semmi értelme Budapestre kényszeríteni azokat a kamionok, amelyek nem is oda tartanak. Ha rendes lenne a hálózat, be sem mennének!
e. Ez az előbbi miatt valóban tehermentesítené az M0-t!
f. „… a munkálatok nem a nagy forgalmú meglévő úton indulnának, súlyos közlekedési zavarokat okozva és drága ideiglenes építményeket, szervezési megoldásokat igényelve, hanem szűz terepen előbb épülne meg a tehermentesítés, majd az M1-en és M0-n még továbbra is szükséges fejlesztéseket már kisebb forgalom mellett lehetne megépíteni.”
g. „A megvalósítás a teljes útépítő szakma számára ugyanolyan magas színvonalú és nagy mennyiségű feladatot jelentene, mint az M1 továbbfejlesztése. A magyar építőipar továbbra sem maradna munka nélkül, de teljesítménye sokkal eredményesebben szolgálná a jövőt, az ország infrastruktúrájának a valós igényeket szolgáló fejlesztését.”

9.

Amit ismét javaslok, kérek

Akik elolvasták az eddigi dolgozataimat, tanúsíthatják, hogy mindig minden hazai építés elé helyeztem az M200 kialakítását. Most is ezt kérem.

Nyilvánvaló, hogy az M200 megcsapolja, lecsökkenti az M1 forgalmát, mivel Komárom és az M0 között leválasztaná onnan az ország legnagyobb teherforgalmát, a Bécsből a román, török, görög irányút.

Az M200 megépülte után esedékes lenne egy forgalomszámlálás, amely alapján még az is előfordulhat, hogy az M1 kapacitásbővítése, azaz a sávszám növelése, értelmetlenné válik.

Ezért rendkívül fontos az egymás utániság helyes sorrendje.

10.
Ez a téma tényleg súlytalan, jelentéktelen lenne?
Ez a javaslat ütközik valakinek az érdekével? Ha igen, az miért nem lehet kimondani? Mitől lehet kapásból támadásnak minősíteni?

Mitől ilyen nehéz leírni, hogy kinek mi tetszik, vagy mi nem ebben a javaslatban? Hiszen ez egy nagyon egyszerű kérdés, kérés, amely akár egy igennel vagy nemmel is megválaszolandó. Senki sem vár el akadémiai székfoglalót!

Idealista ábránd maradt az ütemezési téma, mivel a hatalmasságok abból semmit sem fogadtak el. Ez mitől természetes?

Természetes az is, hogy ez a téma egyetlen hazai konferencia tárgya sem lehetett?

Természetes lenne az is, hogy a témának nyoma sincs a hazai „tudományos" szaksajtóban?

A zsarolhatók öncenzúrája lenne, remélve a hatalmaság általi felszínen hagyásukat?

Egyre inkább beigazolódik az, amit sok helyről hallani lehet, hogy a magyar autópálya-hálózat fejlesztése kicsúszott a mérnökök kezéből.

Nem furcsa az, hogy sem ez, sem ennek a súlyos következményei mintha senkit sem érdekelnek, itt semmi kivetni valót senki sem lát, és a szakembereknek az elnémulással kell védekezni?

A Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Mérnöki Kamara tagságainak hallgatása sajnos belegyezés. Beleegyezés abba, ami elfogadhatatlan, amibe nem lenne szabad beleegyezni.

Kénytelen vagyok kimondani az egyébként nyilvánvalót:

a szakemberek hallgatása = az ostobaság támogatása, sőt bűnrészessé, tettestárssá válás a károkozásban!

A mi magas tudományunk rossz példát sugallva, hasznosabbnak tarja elfordítani a fejét, becsukni a szemét, és főleg lapítani.

Ugyanez, de máskánt: az ismert igazság szerint, Babits Mihály által:

„Vétkesek közt cinkos, aki néma.”

Cinkos=bűntárs, bűnsegéd, tettestárs, bűnpártoló.

Ez a világ cinkossá teszi a mérnököket. Meg kellene ettől szabadulni, de hogyan?

Néhányuknak ki lehetne osztani a közelmúltban lebonyolított **VIII. szekszárdi sírásó verseny** trófeái, azaz a díszásói közül párat, a „hatékony” és kártékony kollaboráló munkájuk méltó elismeréseként.

A nagyszámú cinkosból nem lenne nehéz a sírások versenyébe benevezhető sírásó válogatottat kiválasztani.

Itt láthatók a sírásódíj fokozatai, az arany, az ezüst és bronz ásócska.

Ha mérnökök pályáznak, akkor érdemes lenne a versenyszabályt módosítani. Ne legyen megkötve a sírgödör mélysége. Helyette legyen az egy fontos értkelési szempont, t.i. a szakma elásásának a mélysége.







https://index.hu/nagykep/2025/09/06/siraso-verseny-szekszard-temeto-sir/
https://www.mtfe.hu/bejegyzesek/cimvedes-tortent-a-vii-mtfe-siraso-versenyen-62https://www.mtfe.hu/bejegyzesek/cimvedes-tortent-a-vii-mtfe-siraso-versenyen-62
https://www.facebook.com/photo/?fbid=1089651786613907&set=pb.100067072877693.-2207520000

Vajon nem kellene-e ajánlatot kérni a MMK tagságától arra vonatkozóan, hogy kit melyik sírásó fokozatra javasolnának?

A sírások képesek súlyos hibákat elkövetni, de képtelenek ezeket kijavítani, az okozott kárt enyhíteni, önteltségük, gőgjük pedig hatalmas.

11.
A sikertelenségről; ami még mellesleg az eszembe jut

A dolgozatom témájától független dologokkal is kell sajnos foglalkozni, mert a hatása lehengerlő. Ha pedig ilyen nagy a félelem, nem kellene a hatalmasságnak akár naponta is az ellenkezőjét sugallnia?

Egyes, magukat „nagy hazai intellektuellnek” tartók szerint az itthoni véleménypiac „erősen centralizált”.
Melyben egy szerény szakvéleményt könnyen rendszerkritikának minősíthet a hatalmasság.
Amit a kialakított függőségekkel könnyen megtorlás követhet, persze csak kifinomultan. Lehet ez az inkvizíció kesztyűs kézzel.
Ezért a szakvélemény irka-firkálása „nem életszerű”.
Ez is nyilván a hatalmasság malmára hajtja a vizet, ami miatt nem is igyekszik változtatni. Akik osztják e véleményt azok száma nagy és számuk egyre nő.

Láthattam olyanokat, akik már feladták a küzdelmet, mivel mindent teljesen értelmetlennek, fölöslegesnek, időpocsékolásnak tartanak. Ők is nagy létszámú csoportot képeznek.

A hatalmasság pedig még arra is képtelen, hogy a mérnökök véleményére odafigyeljen, pedig így sokkal kevesebbet bakizna, mint mostanság.

Ismét hangsúlyozom:
a mindenkori minisztérium mindenkitől függetlenül úgy dönt a kénye-kedve szerint, ahogyan csak akar! Tőlem a vasút és az autópálya helyett nekikezdhet nosztalgiából az országot behálózó hajózható csatornák építéséhez is.

De a mérnököknek legyen meg a joga – lemoshatatlanul – a szakmai kérdésekben állást foglalni, és legyen egy szakmai fóruma, ahol ezt megbeszélheti, sőt még le is írhatja.

Ehhez persze egy valódi mérnöki érdekképviselet kellene. Nem olyan, mint a mai, mely csak olyan, mintha az lenne.

A dolgozatomat kb. 120 címre küldtem szét olyanoknak, akik zöme aktív korom régi ismerősei, akikben megbíztam.
Sajnos eddig (2025. VIII. 9. - 2025. IX. 9. között) csak a dolgozatomban megemlített néhány bátor ember mert válaszolni.

Az általam feltett kérdés rendkívül egyszerű, akár egyetlen szóval is megválaszolható. Nevetséges arra hivatkozni, hogy egy nyugdíjasnak ennyi ideje sincs, hiszen másunk sincs.

Azért is érdekes a jelenség, mert a levelezőtársam legalább 10 éve nyugdíjas. Az M200 gondolata pedig csak néhány éve élesedett be, azaz nem az ő aktív idejükbe eső döntésről van szó. Nem kellene ebben az ügyben senkinek sem megtagadnia múltját.

Az M200 lényegében Budapest tehermentesítője. Ezért azt reméltem, hogy a fővárosiak nagyobb számban rámozdulnak majd. De ez sem jött be. Ebből is látható: nagyon mély már a gödör.

2025-ben miért kell egyes szerkesztőségeknek Aczél György-féle (Tilt, Tűr, Támogat) jellegű elv szerint cenzurázni? Hol volt itt rendszerváltás?

Ez az információk manipulálási játéka! Ki hiszi el, hogy ez a tudomány? Ki hiszi el, hogy van tudomány vita nélkül? Csak a szerkesztő bizottságok.

A kiszűrt cikknek pedig ezután rossz lesz mondjuk a betűnagysága, mely – mint tudjuk - súlyos kizáró ok.

A papír alapú lapjaink szerkesztő bizottságok elve: fogadd el, ami írva van. A véleményed pedig senkit sem érdekel. Ne is próbálkozz!

Van olyan lapszerkesztőség, amely szerint az egyes cikkek szerzői a hibásak abban, hogy a megjelentetett cikkekre senki sem reagál, pedig sokan még azt is leírják, hogy írásaikat vitaindítónak szánják. Mégsem. Szerintük azért, mert az a téma a kutyát sem érdekli. De ez sajnos valószínűen a főszerkesztő cikkeire is igaza. Vajon igazat állítanak? Miközben az ember látja, hogy az ún. social media, a rengeteg podcast hemzseg a kommentektől, a like-októl, dislike-októl. Soha ennyi (politikai) elemző nem volt, mint ma!
Van tehát az embereknek véleménye, ha nem jár vele megtorlás, büntetés. Valószínűen ezért lehet álnéven véleményt mondani.

A lapok online változatait ehhez a modellhez kellene közelebb vinni, mert a papír alapút csúnyán félrevitték a sírások!

A két eset között csak a megtorolhatóságban van a különbség. Persze „finoman”: pl. a munka, az állások, a kitüntetések elosztásánál.

Csoda-e, ha az emberek tartanak az ilyesmitől?
A másik pedig: a tagadás ellenére, ezeket szankciók követik. A hatalmasság árnyéka hatalmas!

Mérnöki körben pedig csak a név vállalásával lenne szabad a kamarai tagoknak megnyilvánulni. De le kellen szokni a megtorlásról. Na, itt a baj. Ne kelljen senkinek azt figyelni, hogy a hatalmasság ráncolja-e a homlokát.

Mégis, mintha megfagyott volna a szakma. Vegyem ezt akként, hogy ennyien nem akarnak velem dolgozni?

A kis válaszszám nagyon kevés, és nagy szégyen. Nincs géppisztolyam ilyesmit kikényszeríteni senkiből. Aki pedig az önvédelmét feladja, a sorsát megérdemli. Én megpróbáltam. 1 hónap eltelte után a dolgozatot lezárom.

Mivel a leveleimet csoportokba összefoglaltan küldöm, mindenki tudja, hogy ki kapott levelet, és így azt is, hogy arra ki nem válaszolt.

Ez egy sikertelenség, de csak az enyém?

A dolgozatot természetesen elküldtem az Építési és Közlekedési Minisztérium társadalmi egyezetetési fórumára is.

12.
Kérem a javaslatom támogatását!

A kevés pénzt hatékonyan kellene felhasználni, értem alatta azt, hogy úgy és ott, ahol az a legtöbbet segít.

Kérem, hogy az M200 kiépítése mindenképp előzze meg az M1 munkáit!

Ha van a téma iránt érdeklődő ismerőse kérem, küldje el neki a dolgozatomat.

A sírások képesek súlyos hibákat elkövetni, de képtelenek ezeket kijavítani, az okozott kárt enyhíteni, önteltségük, gőgjük pedig hatalmas.

Szeged, 2025. VIII. 9. – 2025. IX. 9.