A herceghalmi közlekedésfejlesztési konferencia 2025. V. 7. és 9. között (az egykori balatonföldvári, majd a siófoki konferenciák utódaként)

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) Három idézet, mely mai világunkat jellemzi, melyek érthetővé teszik a konferencia előadásait:

a) Tömörkény István, magyar író, újságíró, néprajzkutató, régész, múzeum- és könyvtárigazgató, (1866-1917) állította:

„Ki minek nem mestere, annak csakugyan hóhéra."

Kell-e még a magyar mérnökképzés, ha ennyire könnyen lecserélhetők vagyunk?
Két kortársunk, mai magyar mérnökök megállapításai:

b) „Teljesen igazad van abban, hogy ez nem közlekedés- és fejlesztés-politika.
Itt ötletelés zajlik azon az alapon, hogy ki mit tud „kibokszolni" a pénzcsapokból. A központi szervek (kormány) folyamatos kampányolással alkudoznak a helyi, elsősorban a nagyvárosi politikusokkal, és ezeknek az eredménye dönti el, hogy hol és mi épül."
„A jurisztokrácia már a zsebben van?". Amikor a jogászok az állami demokrácia teljes döntési rendszerét ellenőrzés alá vonják?
https://magyarnemzet.hu/velemeny/2023/10/a-jurisztokracia-mar-a-spajzban-van#google_vignette
Élnek köztünk olyan mérnökök, akik szerint nincs itt az ideje fejlesztésről beszélni, de nem tudják megmondani, hogy mikor lesz majd. Mintha az csak egy fantáziálgatás lenne. Olyan a világunk, ahol sokan az életbenmaradásukért küzdenek. De nem volt mindig is ilyen?

c) De gond van a fenntartással és az üzemeltetéssel is.
Mintha a magyar képtelen lenne ezeket a műfajokat művelni, sőt mintha ezeket nem is akarná művelni. A döntéshozóink csak a szalagvágásra hajtanak.
„A mindennapok valósága az, hogy a fővárosban a Petőfi-híd is korrodál, felújítása reménytelen, pedig lassan a Rákóczihoz és az Árpádhoz is hozzá kellene nyúlni, és akkor hol van a többi budapesti műtárgy, a fővároson kívüli nagy hídjaink, és a 8200 országos

közúti híd, az önkormányzatiakról nem beszélve. Igaz, Kalocsa és Mohács épül! De sokszor az az érzésem, hogy aki dönt (ki az?), nem tudja, csak ez mekkora feladat.”. Azaz: csak az építéssel akarnak foglalkozni és szeretnék elfelejteni, hogy azokat is majd hosszú évtizedeken át immár pályázati pénz nélkül fenn kell tartani és üzemeltetni. A szalagcágás röpke pillanatát az adófizetők nehéz évtizedei jönnek.

Mindezen közben itt van a tragikus örökségünk:
a darabban hagyott, a koncepcionális hibákkal terhelt, nyomorék magyar autópálya hálózat.

A mellébeszélés helyett érdemi munkát is végezhetnénk végre.

Figyeljék meg, hogy mindent megtesznek azért, hogy ez a téma oltárra ne kerüljön.

B) A konferencia azon előadásai, melyek a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséséhez kapcsolódtak

A konferencia előadásait a közlekedési infrastruktúrák fejlesztése szempontjából néztem át. Azoknak, akik a további részletek is érdekelnek, megadtam az előadások elérhetőségét.
https://www.youtube.com/playlist?list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg

https://www.youtube.com/watch?v=GINnel5c7F8&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&ab_channel=Budapesti%C3%A9sPestV%C3%A1rmegyeiM%C3%A9rn%C3%B6kiKamara

Az a gyanúm igazolódott be a mai hazai helyzetre vonatkozóan, amit az M9-ről írt dolgozatomban is leírtam.
Ezt sem ez a konferencia, sem a két egyetem, sem a KTI, sem a KTE nem cáfolta!

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



Aki elfoglaltsága miatt nem tudott jelen lenni.
„Akik az infrastruktúra fejlesztésén dolgoznak, … , Magyarország fejlődéséért és jövőjéért dolgoznak.” Ez valóban így igaz. De mi következik ebből?
„Van mire büszkének lennünk:”
„Magyarországon az elmúlt 15 évben annyi sztrádát és autóutat építettünk, amennyivel a hazai pályahálózat lakosságarányosan mára eléri a legfejlettebb nyugati országok szintjét.”

Ma a 2*2 sávos út lépett az eddigi gyorsforgalmi utak fogalmának helyébe. Azaz a 2*2 sávos főutak nagy hossza is belépett, mely nyilván nem gyorsforgalmi út. Nem látok törekvést az elválasztásukra sem.
Új hidak épültek és épülnek, de …
https://www.youtube.com/watch?v=GINnel5c7F8&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=1&t=151s
Na és akkor? Nekünk ebből a megelőzésből nekünk miféle előnyünk lett? Semmi.

Mi értelme a fenntarthatatlan, az átadás után magára hagyott utak, hidak halmazát tovább bővíteni?

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

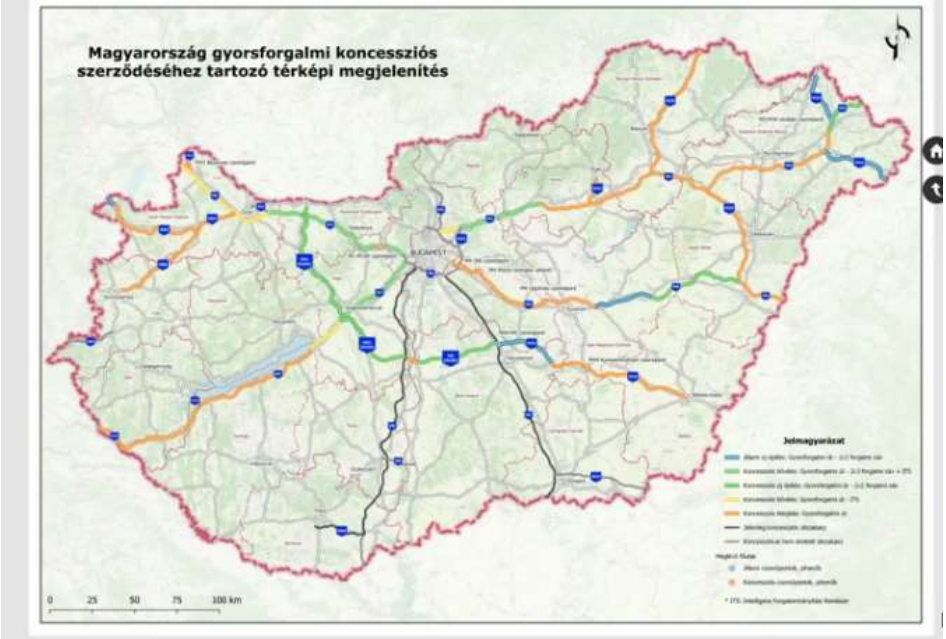


A főosztályvezető úr a mostani főnekeivel való barátságát emelte ki, hangsúlyozta. A főosztálya, a közúti infrastruktúra fejlesztő főosztály, eredményeiről az idén sem szólt semmit. A dolgait, az ügyeit az idén nem ő adta elő, hanem a főnökei, a három helyettes államtitkár. Ez szerencsés szereposztás volt, ha valaki visszanézi a főosztályvezető úr korábbi siófoki előadásait.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



A mosolygó vasutas, és az egy határozottan komor tekintetű közutas – mintha valami változna a finanszírozási arányokban. **Az előadó azonban konkrét pénzek említését is feltűnően kerülte. Vajon miért?**

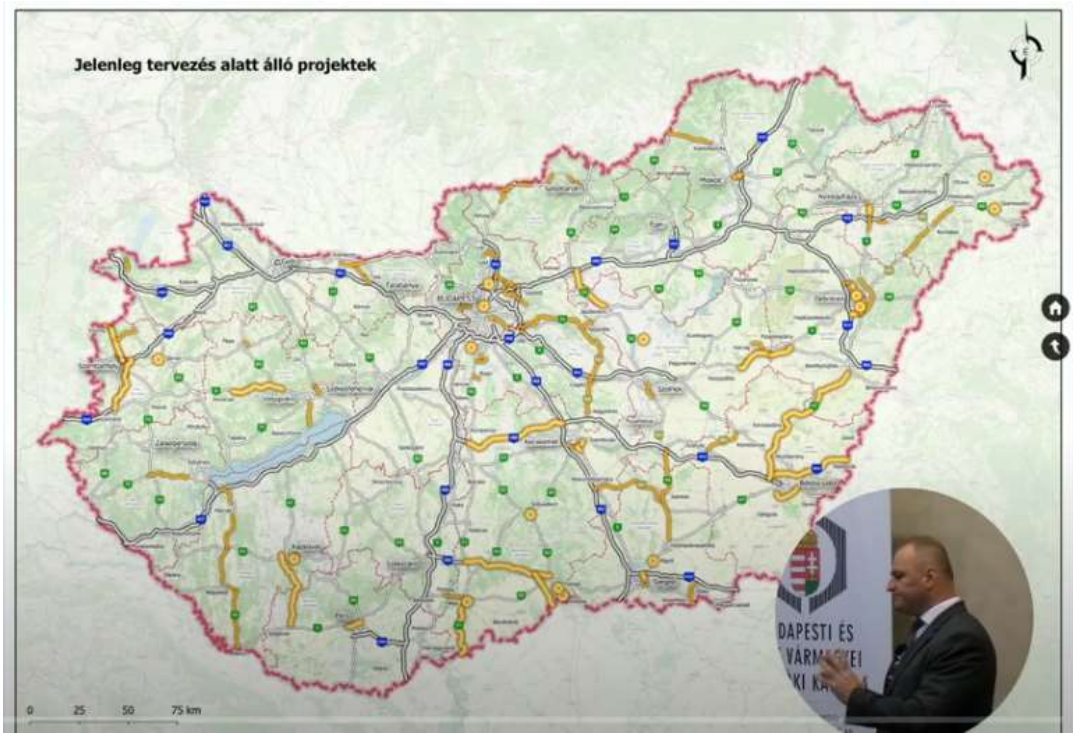
A 35 évre szóló koncessziós szerződés a meglévő autópályák egy részének a kezeléséről, és némi fejlesztéséről is szól:



Akárhogy is nézzük ez csak a kis Magyarország északi fele, mintha onnan délre semmi sem lenne. Örvendetes az M200, a zöld vonal, és az M4 alföldi szakasza!
Kár, hogy az M8 a zsákutcás M44-be és nem az M4-be vezet!



Az M4 kiépülése során derül fény az M35 építésének értelmetlensége. Nem lett volna rá szükség, ha helyette az M4 épült volna az Alföldön!
A folyamatban lévő tervezések:



Mintha az M9 csak arra kellene, hogy bekössék az M6-ba a kelebiai új szerb nemzetközi határállomást!
Hiszen az M9 dunántúli szakaszán sincs mozgás, sem Kiskunhalas és Szeged között. Ez nem tűzoltás, nem csak éppen a minimum?
Közben megy a borzalmas vonalvezetésű M47 Békéscsaba és Debrecen között, és az M67 az M60-asig, értelmetlenül?
Szinte nyoma sincs az M8 dunántúli szakaszának fejlesztéséről.
Amikor a miniszter úr a dombóvári Lázárinfót tartotta az M67 már tény volt és nem egy lehetőség.

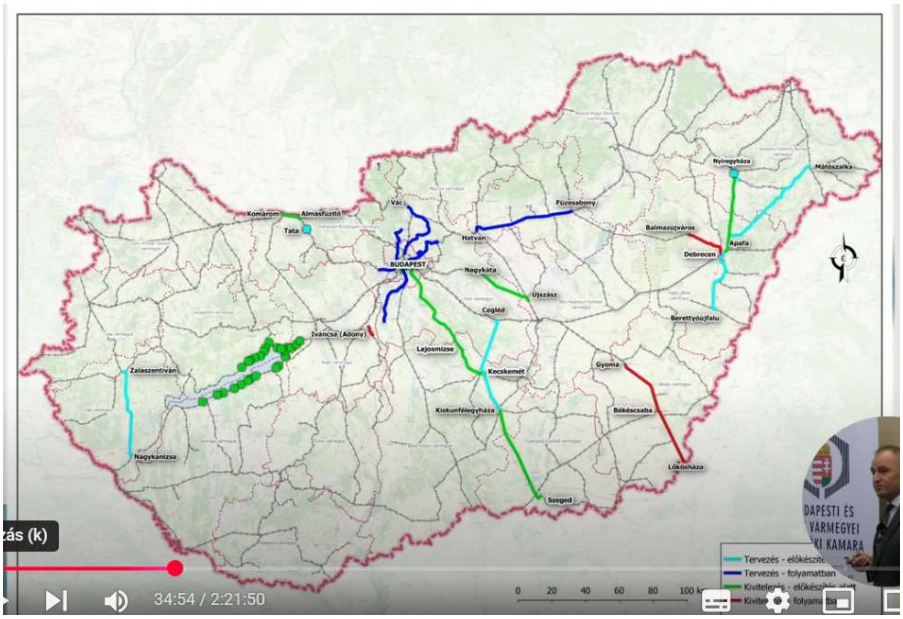
Még 2025-ben sincs semmi nyoma a sugaras-gyűrűs autópálya hálózat feladásának, a négyzethálós, azaz a raszteres rendszerre való átállásra!

A várt rendszerváltás tehát ismét elodáztatott, hiába kérték ezt szűzlányos stílusban, nagyon kíméletesen, nagyon meghunyászkodva, már oly sokan. A hatalmasságok ettől sem hatódtak meg.
Pedig volt rá vagy 30 évük. Még a végig gondolástól is mereven elzárkóztak.

Mivel én jóval később kapcsolódtam ezekhez az igyekezetekhez, kizárt dolog, hogy az én stílusom lett volna az, mely ettől elriasztotta volna őket. Ez is csak egy mese.

A vasútfejlesztésekről:
nagyon jó hír Szegeden a Szeged-ceglédi szakasz kétvágányúsítása. Érdekes azonban, hogy vele párhuzamosan megépül Kiskunhalason át a Budapest-belgrádi szintén kétvágányú szakasz. Amikor ezt elkezdték, még nem tudtak a szegedi kínai új autógyárról. Különben talán a belgrádit nem kezdték volna el, hanem annak forgalmát is a Szeged-Cegléd vonalra tették volna.
Eddig nulla volt az itteni kétvágányú vasutak száma, most ebből egyből kettő is lesz, egymás mellett, egymással párhuzamosan.
Van itt pénz! Tényleg ilyen gazdagok vagyunk?

Ugyanakkor nyoma sincs sem az M1-gyel, sem az M7-tel párhuzamos vasutak fejlesztéséről! Nem is nagyon érthető a kezdő figura mosolya.



Szerencsére semmi nyoma sincs a Szeged-makói tram-trainnek! **Azaz a MÁV továbbra sem akarja vasúttal keresztezni a Tiszát, tehát semmi értelme a Szegeden hidat tervezni a vasútnak!** hídnak!
https://www.youtube.com/watch?v=GINnel5c7F8&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=1&t=151s

Szeged közlekedésfejlesztései már ma is ráfizetősek, már ma is . Soha meg nem térülő eszközökre épülnek, pontosabban ezek térbeli kiterjesztésére. Ezzel pedig a veszteségek növelésére.

A város már ma is alig bírja anyagilag a főként kötöttpályás rendszerét fenntartani, az általa rendre termelt veszteségeket kifizetni.

Ez pont így lenne a jó? Minden megy tovább, mintha minden rendben lenne?
Szóba sem kerül, hogy a veszteségeket majd ki is fogja viselni! A nosztalgiázóknak pedig véletlenül sem jut eszébe a saját zsebbe nyúlás. Szerintük fizessen más, mert nekik ez jár, fizessen az ő hóbortjukért az adófizető.

Kinek kellene megálljt parancsolna? Mivel semminek sincs felelőse, így ez a parancs ma mintha kiadhatatlan!

Nem lehetne csak és annyit építeni, ami kell, és amennyi kell?

Nem lehetne a jelentkező igényt a lehető legolcsóbban kielégíteni?

Érdekes módon semmi sem számít, hiszen megy a szegedi közúti-vasúti híd terveztetése tovább, mintha ott lenne a folyón átkelő vasút is. Miközben a legegyszerűbb hidat is képtelenek kifizetni Szegednek évtizedek óta. Most megy a kábítás egy csili-vili ún. „polifunkciós" hídtervvel, ahol a tervező elszabadulhatott. Megalkothatott egy karácsonyfa díszekkel teliaggatott hidat, napozóágyakkal, a hídon fákkal. Nekünk elég lenne egy monofunkciós híd, de már holnap.

Ha egy nemlétező vasútnak is képesek vagyunk hidat építeni, akkor nehéz elhinni, hogy itt nincs pénz. A tervezett legújabb szegedi hídról itt található elbeszélés:
https://www.youtube.com/watch?v=FFfUHbX1_pA&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=6

Szegedet az 1879-es nagyárvíz után 4 év alatt újjáépítették. Tehát nem csak tervezték, nem csak engedélyezték, nem csak közbeszerezték, hanem 4 év alatt meg is építették, benne még egy hidat is a Belvárosban.

Manapság viszont még egyetlen híd terve sem bírt elkészülni évtizedek alatt. Mintha ez is éppen így lenne normális! Ez még a szegedieknek sem tűnik fel.

Pontosabban: Szegedre szinte már minden hídfajtára készült terv. Ez a döntési szervezet, mely ma is kifejti „áldásos" tényekedését, még választani sem tudott. Itt már minden volt, mind csodának beharangozva, ugyanúgy mint ma. Sőt volt a híd zsarolási eszköz is, ha polgármestert kellett választani. Mivel állandó kampányban vagyunk, sorozatban készülnek a hídtervek. Nem nevetséges?

Miből gondolják azt Pesten, hogy a szegedi ember nem a belvárosi Tisza-parti parban akar árnyékban hűsölni, hanem az új hídon?

Jól jellemzi a hazai fejlesztési helyzetet a szegedi déli híd esete. Hogyan is mennek mifelénk a dolgok?

1. Minden szegedi városfejlesztési tervben szerepel egy új közúti híd és egy ettől teljesen külön álló vasúti híd igénye.
2. **A város mai vezetése egyértelműen kimondta, hogy neki CSAK EGY KÖZÚTI HÍD KELL!**
3. A városnak soha nem volt elég pénze. Futottak az államhoz, és az EU-hoz.
4. Az EU állítólag megzsarolta őket azzal, hogy ők csak egy vasúti hídra adnak pénzt, közútra nem.
5. Mivel a városnak ez az öszvér megoldás is csak a közúti híd árába került volna, tehát így is elfogadta.
6. A város összetolta a két hidat, mely egyet hatalmas ötletnek tartanak ma is. Sajnos ettől a szamárságtól ma sem képes a város vezetés eltávolodni.
7. Az elképzelés valami miatt megbukott. **Nem kellene már észrevenni, hogy ma már teljesen más a helyzet?**

8. Az állam beszállt finanszírozónak, de ami nagyon furcsa: elfogadta a vasúti híddal megfejelt megoldást. Pedig ez évtizedekre többlet kiadás lenne a felesleges vasút miatt! Teljesen érthetetlen.
9. Érthetetlen az is, hogy nem számoltak. A kötött pályás közlekedés már ma egyre nagyobb veszteséget termel, melyet a város már nem bír tovább pénzelni, nem bír több hiányt lenyelni. A jegyárak az egész országban itt a legnagyobbak. Ezt nem lehet növelni. A városi, a lényegében kötött pályás közlekedésének finanszírozásából az állam is egyre kisebb hányadot visel.
10. Ez a tény SENKIT SEM ÉRDEKEL.
11. **A tram-train hazugsága a városban a kötött pályás közlekedés további térnyerését okozná, mely a veszteséget csak tovább növelné. Már ezt Makóig is kivinnék. Nem lehetne inkább mindjárt helyette egy makói metrót kéni? Teljesen mindegy, hogy mi nem szállít semmit.**
12. Ez A TÉNY SEM ÉRDEKEL SENKIT.
13. Kell-e a MÁV-nak vasúti átkelés Szegeden. Látható, hogy ma sem, és továbbra sem!
14. Néha valamelyik oldalon bedobják Szeged és Temesvár vasúti közlekedés visszaállítását. De ez ma is a Holdban van! Most Szegeden ez a viszonylat, mint a vasúti híd egyik alátámasztó, hirtelen ismét előkapott, megalapozatlan indoka.
15. A Budapest-Békéscsaba-Lökösháza-Temesvár kapcsolat most lett kiglancolva. Miért kellene egy ugyanilyen, egy másik viszonylat, csak Szegeden át? Ez a fővárosi döntéshozóknak már nem kell. A Szeged-Temesvár visszaeset egy országos ügyből egy kis helyi valamivé. Ráadásul van Szeged és Temesvár között egy kihasználatlan autópálya, az M43 is. **Kell ebben a folyosóban növelni a még a felesleges szállítási kapacitást? Nem kell.**
    Nem kellene már észrevenni, hogy ma már teljesen más a helyzet?

16. Miért lenne az jó Szegednek, ha a belvárosán átmenne a nemzetközi teherfogalom? Ha Budapest egy új V0-ra – vasúti, budapesti elkerülő vasútra - akarja kinyomni a teherforgalmat a városból, akkor a pestiek miért erőlködnek a fordítottjával Szegeden?
17. **Kell egy vasúti híd, de külön, önállóan, ahogy az elöd mérnökeink kigondolták. És csak akkor, ha ez a Szeged-Temesvári kapcsolat igazolni tudja feketén-fehéren, hogy ezt a vasútüzemet, vasútfenntartást VESZTESÉG NÉLKÜL is lehet majd egyszer működtetni! Ez nem ma van!**
    Melyhez nem kellenek már majd könyöradományok, melynél az indokláshoz nem elég a nosztalgiázás!

Vajon mikor és kik gondolják ezt végig? Amíg ezen végig nem mennek, nem szabad semmifél tervezési döntést hozni.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Érdekes, hogy a nagy létszámú hallgatóságból az 1. témakörben, szekcióban csak egyetlen kérdező tett fel kérdésket.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Érdekes volt hallani a békéscsabai repülőtér fejlesztését. Itt megtervezték a meglévő kifutópálya hosszabbítását. Ezt követően ennek helyét eladták, melyen ma is működik egy magán halastó, mely miatt szóba sem jöhet a kifutópálya tervezett hosszabbítása. Meg kellen

venni a halastavat, más helyre telepíteni. Elképzelhető, hogy ez a hosszabbítás mennyibe kerül az adófizetőnek. Mintha Szegeden lennénk.

Volt olyan repülőtőr ahol megépítették a teljes kábelhálózatot. Miután elkészültek, megbízást kaptak a felszedésére, és egy másik repülőtéren való kiépítésre.
Mintha Szegeden lennénk.

Dr. Mosóczi László GYSEV vezérigazgató úr beszámolt arról, hogy az osztrák vasút korábban elindult a H-technológia felé. Majd manapság visszalépett, és a kezdeményeket felszámolta.

Érdekes az, hogy a Műegyetem egyetlen közlekedésfejlesztési kérdésben sem mesélte el a véleményét! Az idén sem olt semmiféle véleményük.
https://www.youtube.com/watch?v=SrQd3g86J80&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=2
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A 2. témakörhöz, a 2. szekcióban a nagyszámú jelenlévőből 5 kérdés hangzott el, de ezekből kettő a levezető elnöktől származott. Úgy látszik, hogy egy előadáson sem gyakoribb a vélemények közreadása, mint a szakirodalom kapcsán. Ez sem tűnik fel senkinek?
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

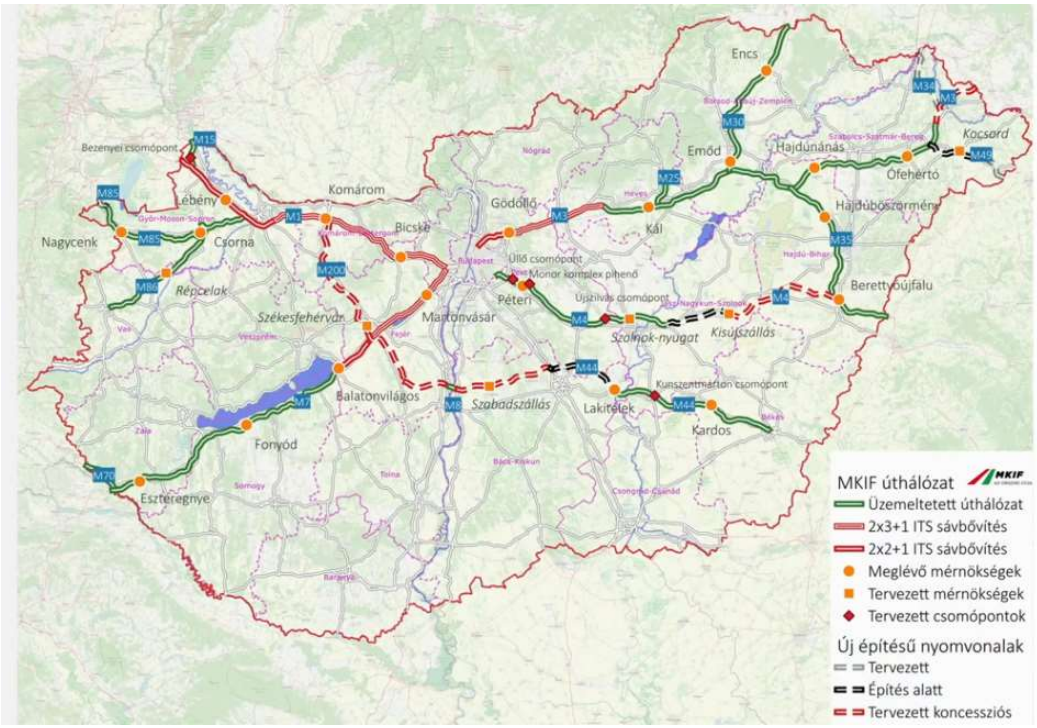




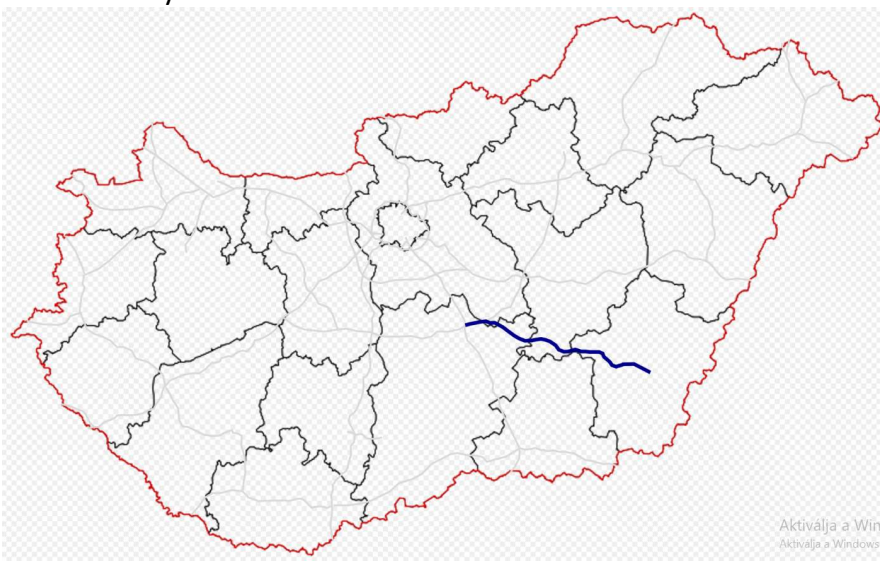
https://www.youtube.com/watch?v=GtGVeOXqxuY&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=3
Ennyi! Mit írjak? Sok új hálózatfejlesztést még a 2040-es koncepciójuk sem tartalmazott. A MÁV sem kápráztatta el a hallgatóságot.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



278 km hosszon kell új szakaszt új nyomvonalon építeni a koncessziós szerződés szerint. Csak! Sávot kell bővíteni az M1, az M3 és az M7 autópályákon. A kezelt úthálózat



A szaggatott vonalak mind tervezett nyomvonalak.

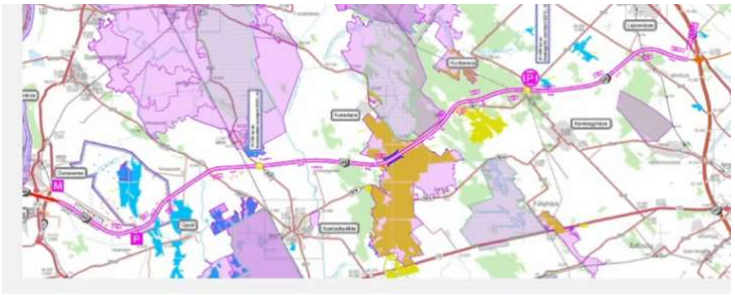


https://hu.wikipedia.org/wiki/M44-es_aut%C3%B3%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g)

Látható, hogy az M44 magyar specialitás, mivel zsákutcát terveztek autópályából, hiszen Békéscsabánál koppant, ott a végét tervezték. Láthatóan még az MKIF térképén is a zsákutca. Állítólag a románok vették észre, hogy ezt ki kellene hosszabbítani a határon át, az első nagyobb román útig. Na, gratulálok!

A régóta várt M200 építése, 2030-ig valósul meg, ha tudják az igéretüket tartani. Sajnos nincs jobb minőségű ábrám.





Az M8 alföldi szakaszát 2031-ig kellene megépíteni.



https://www.youtube.com/watch?v=GtGVeOXqxuY&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=3

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Közútkezelők: Magyar Közút NZrt., MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., AKA Alföld Koncessziós Autópálya Zrt., M6 Duna Autópálya Koncessziós Zrt., M6 Tolna Autópálya Koncessziós Zrt., MAK Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt.

https://www.youtube.com/watch?v=FFfUHbX1_pA&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=6

A MK-on és az MKIF-en kívüli többi közútkezelő képviselője nem jelent meg a fejlesztési konferencián.

Valószínűen nem lett volna miről mesélniük.

A vasúti infrastruktúra fejlesztési hiánya is azt mutatja, hogy ezen a konferencián csak a hatalmas pénztelenséget „sikerült” előadni. A vasút rettenetes elmaradása, fejlesztési igénye most borult rá az államra. Szinte lehetetlen a több évtizedes lemaradást behozni.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A 3. témakörben, szekcióban hozzászólásra, kérdésre nem maradt idő, melyet a hallgatóság nem hiányolt, mivel ezt szóvá nem tették.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A 4. témakörben, szekcióban nem a hallgatóság kérdezhetett. 5 fiatalt ültetettek ki, akik aztán az előre megbeszélt kérdésekre válaszolgatott.

https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=4
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A helyzet az új technológiák szekciójában sem változott:



https://www.youtube.com/watch?v=0odr-RtmAGo&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=5
Én is ezt kérdezem! Mikor lesz már élettartama, tartóssága az aszfaltnak?
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Az 5. szekcióban senki sem kérdezett a hallgatók közül Ezért a levezető elnök volt kénytelen l saját maga kérdéseket feltenni.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A 6. szekcióban nem kaptak lehetőséget kérdezni. A hallgatóság ez ellen nem tiltakozott.
https://www.youtube.com/watch?v=FFfUHbX1_pA&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=6
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

C) egyfajta összegzésként

A Magyar Mérnöki Kamara alelnöke, a szervező BPMK elnökeke, Szőllőssy Gábor úr zárszavában a konferencia előadásait izgalmasnak, érdekesnek minősítette. Mivel a hallgatóság nem kényszer miatt ült be, fel kell tételezni róluk, hogy eredetileg ők még érdeklődtek is. Ennek ellenére megtapasztalható volt a hatalmas passzivitásuk, melynek okain érdemes lenne elgondolkodni.

Nem minden mérnök fél, vagy megfélemlített, megfélemlíthető.

Sokadszorra kérem: kapjanak lehetőséget a mérnök a véleményük elmondására, leírására, megbeszélésére!
Vegyük észre, hogy a szerkesztőségeik még ma is az Aczél György-féle TTT (támogatás, tűrés, tiltás) elve szerint működik. **Éles fegyverük ma is az elhallgatás és az elhallgattatás.** 30-35 évvel a rendszerváltás után lassan célszerű lenne ezt már lecserélni.

Kapjanak lehetőséget véleményük leírására a bátor mérnökök.

Erre kiváló alkalmat ad a Magyar Mérnöki Kamara (MMK) és a Közlekedéstudományi Egyesület (a KTE) nem rég indított online változatú újságja a Mérnök Újság és a Közlekedéstudományi Szemle.
Mindazoknak, akik az MMK tagjai és véleményüket aláírják a teljes, rendes nevükkel. Nem a szokásos mocskolódó kommentelést akarom bevezetni.

A magyar társadalomnak legyen világos: létezik leírt mérnöki vélemény, mely a józan ész pártján áll.

Különben a mérnöki presztízs marad ott, ahol ma van, a béka alkatrésze alatt, akármennyi eltakaró konferenciát, „izzasztó”, ámde értelmetlen ülést is tartanak az előbbi szervezetek.

Lehet, hogy a dolgozatom tartalma miatt ismét sokan kifogásolják majd megint a „stílusomat?” Látható: a dolgozatom zöme idézet, és zömmel nem is tőlem, ami miatt nehéz az én stílusomat kárhoztatni.

Szeged, 2025. VI. 6.