Miniszteri elvek és arányok

dr. Rigó Mihály
okl. építőmérnök és aranydiplomás erdőmérnök
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 elkészítése során a Google Gemini nevű mesterséges intelligenciáját használtam.
Az olvasás könnyítése céljából a következő jelöléseket használom:

- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől (figyelem: hazudhat),
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

Bevezetés……2. old.
A kamarai diszfunkcionalitás……2.
Az előadások
2026. VI. 22……5.
Egy abszolút értelmetlen beruházás……8.
2026. X.8……14.
2026. X. 13……17.
A javaslatom az újra önálló Útügyi napokra……17.
Elkezdődött at M1 bővítése……23.
A javaslataim……25.

Bevezetés

2026. IV. 12. után Lázár János urat Vitézy Dávid úr követte a minisztérium élén. Az alábbiakban tőle fogok idézni. A két miniszter szemlélete élesen eltér egymástól, mint az majd az alábbiakból látszani fog. Vitézy úr Lázár úr teljes tagadása, pedig mindketten a FIDESZ-ben szocializálódtak.

Vitézy úr előadásai vádbeszédek a megelőző korról.

Vitézy miniszter úr tematizált olyan gondokat, melyekkel kapcsolatban a Lázár-érában éppen a hallgatást, a lapítást, a meghunyászkodást jutalmazták. A konferenciák népét úgy formálták át, hogy tapsolja meg mind Lázár úr mind Vitézy úr megszólalásait.

Sorszámoztam az előadó azon mondatait, melyeket a Magyar Mérnöki Kamarának (MMK) szerintem érzékelni kellett volna, majd azokkal érdemben foglalkoznia illett volna, melyekről a mérnökök figyelmét elterelte, melyek nem lehettek a hazai nagyszámú konferenciák témái sem.

Ezek azok a témák, melyeket Vitézy miniszter úr nagy gondokként vezetett elé, melyek ugyanakkor a MMK szerint figyelemre sem voltak méltók.
Igen nagy a különbség a megítélésben, a fontosságban valami miatt.

Ha ilyen nagy a különbség az új miniszter és a MMK között, akkor hogyan fognak együttműködni?

Kiderül rövidesen, hogy a néma, az elnémított, lefagyasztott kamara kell-e az új miniszternek is, vagy ő inkább szeretné használni az ott lévő mérnöki agyakat, hogy kevesebbet tévedjen az elődjénél?

A kamarai diszfunkcionalitás

Minden mai gondunk 3 szereplős: van egy valamilyen minisztérium, mely döntöget, és egy társadalom, mely elszenvedi az előbbiek következményeit. Végül vannak a szakemberek, esetünkben a mérnökök, és ezek szervezetei.

A szakembereket egyetemeken képzik minimum 5 évig, azzal a céllal, hogy a szakmájukat a legmagasabb fokon műveljék.

A politikusok viszont érdekeket képviselnek. Sokszor teljesen mást, mint amit mondanak. Hazudnak, istenük a pénz.
A minisztériumok a politikum alárendeltjei, az intézmény főleg jogászokból áll. **Bár alkalmaznak néhány szakembert is, de mit ér az olyan minisztériumi mérnök, aki eddig 11 miniszterrel értett egyet? Mennyi ereje maradthatott neki a szakmára a nagy simulékonyság, elvtelen igazodás közben?**

Miközben látható, hogy egy Lázár-Vitézy váltás is egymással összeegyeztethetetlen követelmények tömegét jelent!

Ők – bár laikusok, tehát kontárok - mindent jobban tudnak, semmi szükségük az az akadékoskodó szakemberekre. Döntéseiket a társadalom általában nem érti,
A társadalom a szakemberekhez fordul segítségért, de onnan sokszor olyan válaszokat kap, melyek használhatatlanok. Röviden így foglalható össze a Lázár-éra tényked
ése a mi szakmánkban. A mérnökszervezet a Magyar Mérnöki Kamara, egy a működő hazai kamarák közül.

„1. Egészségügyi és Gyógyszerészeti Kamarák
- Magyar Orvosi Kamara (MOK).
- Magyar Egészségügyi Szakdolgozói Kamara (MESZK).
- Magyar Gyógyszerészi Kamara (MGYK).

2. Műszaki és Agrárkamarák
- Magyar Mérnöki Kamara (MMK).
- Magyar Építész Kamara (MÉK).
- Magyar Növényvédő Mérnöki és Növényorvosi Kamara (MNMK).

3. Jogi és Igazságügyi Kamarák
- Magyar Ügyvédi Kamara (MÜK).
- Magyar Országos Közjegyzői Kamara (MOKK).
- Magyar Igazságügyi Szakértői Kamara (MISZK).

4. Gazdasági, Pénzügyi és Egyéb Szakmai Kamarák
- Magyar Könyvvizsgálói Kamara (MKVK).
- Magyar Állatorvosi Kamara (MÁOK).
- Személy-, Vagyonvédelmi és Magánnyomozói Szakmai Kamara (SZVMSZK).

5. Általános Gazdasági és Agrár Kamarák
- Magyar Kereskedelmi és Iparkamara (MKIK).
- Nemzeti Agrárgazdasági Kamara (NAK).

Megjegyzés: A legtöbb országos szakmai kamara összefogásaként működik a Magyar Szakmai Kamarák Szövetsége (MSZKSZ) is.”

https://gemini.google.com/app/f7cf00fb3bfaa59a?hl=hu

Minden kamara elsősorban érdekvédelmi szervezet, melynek a szakemberek érdekeit kellen védeni a kontárokkal szemben, mint a régi céhekben is. Ennek a szerepüknek igyekeznek megfelelni. Ellenfeleik a minisztériumok. A kettőjük viszonya változó, ahány kamara és ahány minisztérium van.

A minisztériumok mindenütt csökkenteni igyekeznek a kamarák befolyását, feladatellátását. Ez a kamarák diszfunkcionális működése, mely azt a látszatot kelti, mintha eredményesek lennének, de érdemi dolgok közelébe sem engedik őket. Az érdemi cselekvés helyett pótcselekvésre kényszerülnek, látszattevékenységekkel nyüzsögnek, mint a MMK is!

A napi hírek a kamarák és a minisztériumok küzdelméről, váltakozó eredményeikről, de főleg az eredménytelenségeikről szólnak.

A küzdelemben a kamarák sokszor eljutnak addig, hogy a jogaikat elvételével, sőt a felszámolásukkal fenyegetőznek a felügyelő minisztériumok.

Sajnos nem működik a MSZKSZ sem, pedig csak az elmúlt 4 évben is rengeteg furcsa dolog fordult elő. Össze kellen szedni a közös dolgokat, az alapdolgokban egységes fellépést elősegítve.

> „A **diszfunkcionalitás** (vagy diszfunkció) kifejezés **hibás, nem megfelelő, rendellenes vagy zavart működést** jelent egy adott rendszerben, szervezetben …”
> „Egy társadalmi elem, intézmény vagy szokás akkor diszfunkcionális, ha **akadályozza a társadalom vagy egy csoport hatékony működését, stabilitását és fejlődését**.”
> „A szervezeti diszfunkcionalitás akkor lép fel, ha egy cég vagy csapat belső folyamatai, kommunikációja vagy vezetési stílusa gátolja a célok elérését és mérgező légkört teremt.”
> https://gemini.google.com/app/4e2963d69c618167?hl=hu

A MMK ma diszfunkcionálisan működik. Az önkritika egyszer eljuthat ennek belátására, és a valód kamarai változások, reformok végrehajtására.

Nem túl szép jövőt jelent, hogy Vitézy úr a MMK-ról az előadásaiban semmit sem mondott!

Tudunk az orvoskamara, az agrárkamara és legújabban az iparkamara „botrányairól.”, melyei inkább nevezhetők küzdelemnek az autonómiájukért.

Az előadások





...

2026. VI. 22.

(1) „1968-ban döntött úgy, az akkori kommunista kormány, hogy leszámol a vasúttal, és a közút jön. A vasút csak egy elsorvadó eleme lesz, mely a múltból itt maradt, a közlekedéspolitikának.”

(2) „A 3550 Mrd Ft egy brutális nagy szám, de tavaly csak 20 Mrd Ft jutott vasútfejlesztésre ebben az országban, ennyi volt a teljes vasútfejlesztési büdzsé. Ehhez érdemes hasonlítani.”

(3) „Széchenyi István és Baross Gábor nem a véletlen miatt alakította így Magyarország vasúti hálózatát!” „Az, hogy minden vonat Budapestre vezet ma szokás egy ilyen vízfej problémaként azonosítani. Ez egy teljesen szándékos országfejlesztési politika volt, hogy Budapestet megkerülhetetlenné tegyék, mert Béccsel szemben Magyarország önállóságát, gazdasági fejlődését ebben látták. Az, hogy minden vasútvonal Budapesten vezet át, és az országban gyakorlatilag nehéz úgy utazni fővonalon, hogy nem érinti Budapestet ez nem egy mellékhatás. Ez volt a szándék, hogy az akkori áruszállításban, személyszállításban Budapestnek a teljes akkori Magyarország területére központi hatását erősítsék. Ez nyilván egy örökség számunkra, és ez azt okozza, hogy Budapesten muszáj beavatkozni, hiszen az egész ország vasúti közlekedésének ez a szűk keresztmetszete.”

Szép, hogy a Miniszter úr elismeri, hogy a fővárost vízfejnek mondják.

Nagyon lényeges az is, hogy Bécs utolérése az akkori gazdaságpolitka elve, és célja volt, melyhez Széchenyi és Baross igazodott miután azzal azonosultak, a vasúthálózat szándékos sugarassá tételével, a fővárost a közére téve.

Széchenyinek nem volt semmilyen, tehát sem civil, sem katonai felsőfokú végzettsége. Sem főiskolai, sem egyetemi, sem akadémiai, mely akkor divatos iskolatípusa volt, mivel a hatalom embereit ezeken képezték, mint ma a CEU.

Így sajnos gyorsan bedőlt ennek az ideológiának is, Bécs leköröz ési szándékának, és a folyószabályozásnak is, mely a kor pénzembereinek érdekét szolgálta.
Mindkettő súlyos következményei ma már nyilvánvalók.

Annak a miniszteri beismerése is helyes, hogy a mai állapot – a szűk keresztmetszetté válás - ennek a következménye. A helyzetnek ez egy tökéletes leírása, melye így együtt még nem láttam.

(4) „… a vasútrombolásnak az elmúlt években látott korszakát azonnal magunk mögött kell hagyni. Az elmúlt 4 év kapcsán, és Lázár János közlekedési miniszt ersége kapcsán nem önmagában az a kritikánk, hogy nem oldott meg minden problémát Lázár János, mert az valószínűleg négy év alatt lehetetlen is lett volna. **A probléma az, hogy minden területen csak rosszabb lett a helyzet a miniszt ersége után, mint amilyen előtte volt**."

(5) „Leállította az összes járműbeszerzést, leállította az összes pályafelújítást, leállt gyakorlatilag minden olyan nagy vasúti fejlesztés előkészítése és végrehajtása, ami korábban elindult."

(6) „Budapest: **az ország harmada él most már az ország központi régiójában**. Magyarország messzeleg demográfiai értelemben legjobban növekvő térsége a budapesti agglomeráció térsége. 1 millióról 1.400.000-re nőtt az autók száma."

Ez is nagyon pontos leírása egy súlyos következményekkel járó folyamatnak, a metropolisszá válásnak. Ha metropolisszá válik Bp., akkor ez lesz majd Magyarország egyetlen városa, a többi elnéptelenedvén.

„Tarthatatlan a növekedési ütem. Dugó, környezetszennyezés és elvesztegetett órák a dugóban a budapesti agglomerációban élők mindenpjait."

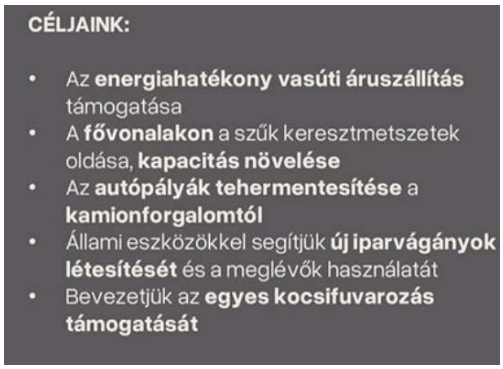
Rendkívül fontos megállapítás! A diagnózis kiváló, sajnos azonban a terápia elhibázott!

(7) „Láttuk azt, hogy azzal a közlekedéspolitikával, amit Lázár János képviselt, hogy gyakorlatilag az összes fejlesztést leállította Budapesten és térségében, milyen fokú elégedetlenség övezte ezt. Ezen változtatni kell. **El kell kezdeni a központi régió fejlesztését.**"

Ez az elhibázott terápia! Ha javul a közlekedés helyzete, azaz csökkennek a dugók, csökken a légszennyezés, kevesebb idő veszik el a közlekedéssel, és ha még a lakás is több lesz fővárosban, akkor

ez nem csökkenti a főváros terhelését, hanem tovább fokozza! Nagy az esély, hogy egy rövid javulás után a korábbi helyzet áll elő, csak magasabb szinten.

(8) A kamionforgalom átterelése a vasútra



Ez sem új, hiszen a kamionokat már 35 éve vonatok szállították! A törekvés nyilvánvaló. és ismert volt itthon is!

A **RoLa** (*Rollende Landstraße*, azaz a gördülő országút — a teherautók és kamionok vasúti szállítása) **1992-ben indult el Magyarországon**.
A főbb mérföldkövek:

- **Indulás (1992):** az első szerelvények a **Budafok-Háros** és az osztrák Wels közötti viszonylaton indultak el, amelyet a **Hungarokombi Kft.** üzemeltetett.
- **Bővülés (1993–1998):** átadták a **kiskundorozsmai (szegedi) RoLa-terminált**, amely a Magyarországon átmenő (főként osztrák, román, bolgár és török) kamionforgalom egyik legfontosabb csomópontjává vált.
- **Fénykor: a 2000-es évek elején évente több mint 100 000 kamiont szállítottak vasúton az országon keresztül**.
- **A szolgáltatás vége (2012):** az állami támogatások és a pályahasználati kedvezmények megszűnése miatt a magyarországi RoLa-szállítás **2012 decemberében leállt**.

https://gemini.google.com/app/570d388119c2418d?hl=hu

(9) „**Ausztria minden erővel távol akarja tartani a kamionforgalmat az autópályáiról, és vasútra átterelni az első adandó pontnál.** Már Bécstől keletre ilyen állomások épülnek ki. és nagyon büntető jellegű útdíjak vannak arra, hogy ne jusson eszébe senkinek, ha fontos neki a költsége szállításnak a közúton végigmenni Ausztrián. **Svájcban ez már nagyon régóta így van**. **Nálunk az M1-es autópályának a Mészáros Lőrinc autópálya koncesszora általi háromsávra bővítését a megnövekedett kamionforgalommal indokolták.** 1000 Mrd Ft-ot, anélkül, hogy bárkit megkérdeztek volna, erre a célra allokáltak. Közben a vasútra semmi sem jutott. Mi ezen a prioritáson változtatni szeretnénk.”

Az osztrák és a svájci példát már a minisztersége előtt megismerhette Vitézy úr. Az M1 hazai sávbővítési javaslata pedig nevetséges és felháborító! Miért fogadta el? Az indoklás is egy évtizeddel ezelőtti! Nem lehet a váratlanra mutogatni! Az M1 sávbővítése 2025-ben indult be. Miért nem tiltakoztak már akkor?

„Hatsávossá bővítik az M1-es autópályát

Infostart

2018. április 17.

Palkovics László”

https://infostart.hu/gazdasag/2018/04/17/hatsavossa-bovitik-az-m1-es-autopalyat

A „tévedhetetlen” fővárosi döntöshozók kivételével mindenki tudja, hogy ez egy abszolút értelmetlen beruházás, főleg 800 Mrd-ért!

2023. IV. 24. Azaz 3 évvel a választások ELŐTT, már a laikusok is tudták:

Van egy város, melyet kifejezetten az autóknak tervezték, így sokáig nem is volt tömegközlekedés a városban, hiszen mindenkinek van autója. Ez Los Angeles.

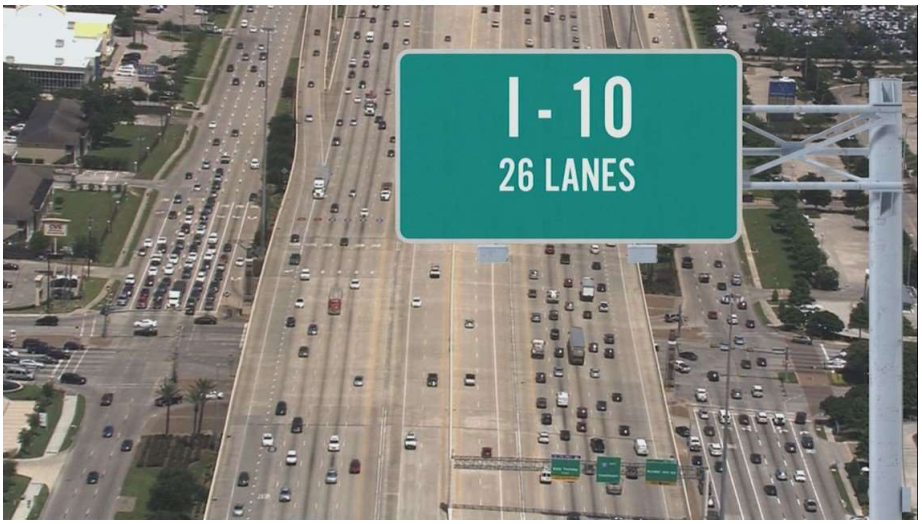


Kezdődik a 2*2 sávval, majd jön a 2*3, a 2*4 … stb., de nincs megállás, mert egy idő után mindegyik változat kevésnek bizonyul

Ők már itt tartanak: ez a Katy Freeway Houstonban. Ha jól számoltam ez 20-22 sáv irányonként!



„A történelmi példák azonban azt mutatják, hogy a közúti kapacitásbővítés csak rövid ideig segít, mivel a jobb minőségű úthálózat további keresletet gerjeszt, ami további autókat csábít az útra. Rövid időn belül így visszaáll a korábbi állapot: a zsúfoltság és a több órás dugók. Természetesen további sávokkal segíthetjük az autósokat, ám a tapasztalat azt mutatja, hogy még az egészen extrém útbővítések is idővel kevésnek bizonyulnak.”



„A világrekordot jelenleg a texasi Houston tartja a Katy Freeway nevű, **26 sávos** autópályával, mely a világ legszélesebb autópályája.”
Az utat 2008-2011 között bővítették ki a jelenlegi formájára. Milyen érdekes: „Az ingázási idő ugyanis reggel átlagosan 30 százalékkal, délután pedig 55 százalékkal nőtt.”

„Az urbanisták szerint ugyanis ezek az eredmények az indukált kereslet következményei, ami arra utal, hogy egy útvonal kapacitásának növelése több embert ösztönöz arra, hogy autóval közlekedjen, ami szöges ellentétben áll az eredeti céllal.” **Erről azonban már itthon is illett volna tudni!**

„Valójában egy kétvágányú vasútvonal maximális kapacitása egy 10 sávos autópályával vetekszik!”



„Hihetetlen, de igaz: A bal oldali vonat több utast tud elszállítani, mint az autópályát befedő autótenger!”

Amit el lehet érni, a lényeg egy remek rajzban:



https://vonattal-termeszetesen.blog.hu/2026/09/22/elerkezett_az_autohasznalat_novekedesenek_a_csucsa
https://vonattal-termeszetesen.blog.hu/2023/04/24/lehet_meg_egy_savval_tobb

Most akkor az M1-gyel irány az I-10 26 sávja? Akkor mi is az a nagy hangon bejelentett nagy változás? Nem nevetséges ez inkább?

Sajnos nem lehet tudni, hogy 2026. IV. 12-én milyen lehetett az M1 sávbővítési munka előrehaladásának az állapota.

Azonnal le kellett volna állítani! Ennek elmaradása súlyos tévedés volt!

A kivitelezőt azonnal át lehetett volna irányítani az M200 építésére. Neki teljesen mindegy lett volna, hogy hol dolgozik! Lehet, hogy az M1 M0 és Komárom közti szakaszát későbbre lehetett volna halasztani, azaz olcsóbb lett volna.

„Az **M200-as gyorsforgalmi út** (amely a tervekben sokáig **M81-es autóút** néven szerepelt)

A kezdeti koncepció (2000-es évek eleje / 2003):

az M0-s alternatíváját jelentő, Komárom–Kisbér–Székesfehérvár–Sárbogárd nyomvonal először a **2003-as Országos Területrendezési Tervben (OTrT)** jelent meg hivatalosan, **M81-es** számozással.”

https://gemini.google.com/app/c5c12f9ab2f0943b?hl=hu



https://www.duol.hu/helyi-kozelet/2025/11/m200-as-gyorsforgalmi-ut-nyomvonal-fejlesztes-video

Az M87 helyett vasút épül. Kisebbre lehetett venni a mohácsi híd utáni alföldi útépítést. Meg lehetett állítani a körvasút építését. Fel lehetett számolni az MKIF koncessziót, csak éppen ezt nem? Már ismert volt a nagysebességű vasút nyomvonala is Bp. és Győr között!

(10) Budapest átjárhatósága: „**a budapesti vasúti csomópont jelenti ma az ország szűk keresztmetszetét** úgy a teherszállításban, mind a személyszállításban. Amennyi budapesti kapacitás van, annyi intercity tud indulni Miskolcról, annyi nemzetközi vonat tud bejönni Hegyeshalomnál, mert **minden azon múlik, hogy Budapestre hány vonat fér be. Ma Budapest csurig van töltve vonattal, tehát ma azért nem tudunk több vonatot fogadni** sem személyszállításban, se áruszállításban, mert **egyszerűen a budapesti csomóponton nem fér át.** Nekünk Budapest vasúti fejlesztése nem csak árról szól

önmagában, hogy szebb legyen Budapest, vagy könnyebb legyen az elővárosi ingázás, hanem arról, hogy **az egész országos hálózat kapacitását ezzel növelni tudjuk.”**



Ez a jelenség sugarasság, a sugár alakú vasúti hálózat következménye, mely most itt így üt vissza! Ezt a döntéshozók maguknak hozták össze! A cél az volt, hogy minden menjen át a fővároson. Megtörtént! De nem tud annyi átmenni, amennyi akar, amennyinek kellene! Saját maga ellen fordult a rendszer itt is!

De erre találták fel a V0-át, mely tulajdonképpen a főváros délről való elkerülő vasútja a fővároson KÍVÜL!



https://hu.wikipedia.org/wiki/V0_vas%C3%BAtvonal#/media/F%C3%A1jl:V0_vas%C3%BAtvonal.svg

Ez csak egy elvi vonal, mert van ezekből már legalább 10-20 db.

„A **V0 vasúti tehermentesítő vonal** (**egy Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasúti gyűrű**) **nem egy elkészült, létező vasútvonal**, hanem egy több évtizedes múltra visszatekintő, régóta tervezett, de a mai napig **meg nem valósult** projekt.”

„A mai értelemben vett **„V0” név és projekt** kifejezetten a **2010**-es évek elején, **2011–2012 környékén** született meg a logisztikai szakma (pl. a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége – MLSZKSZ) kezdeményezésére. Ekkor vált világossá, hogy a Budapesti csomópont (elsősorban a Duna-hidak és Ferencváros) túlterheltsége miatt szükség van egy nagy ívű, tehervonatok számára fenntartott elkerülő vonalra.”

Az eltelt közel 15 év alatt többször áttervezték, de döntés nincs!

https://gemini.google.com/app/e1a6d7f842869c35?hl=hu

Lényegében a V0 ugyanaz lenne a vasútnak, mint az M200 az autópályáknak! Mindkettő egy korábbi rossz döntés helyrehozási kísérlete lenne. A kiváltó okuk, a sorsuk is azonos. A V0 helyett a beszédben is a ferencvárosi pályaudvar és a hidak buherálása van!

Hogy lehet az, hogy ebben a vasúti óriásprojektben nincs benne a V0?

A baj sokkal nagyobb a vasútinál! A sugaras vasút ugyanis mintául szolgált a későbbieknek, hiszen sugaras lett miatta a lényegi magyar infrastuktúra! Mert ugye a nagy Széchenyi!

- **a vasúti, majd a**
- **a főúthálózati,**
- **az autópálya hálózati, mely a sugaras főutak mellett halad,**
- **az autópályák többsávosítási folyamata.**

(11) „Lázár János minden erővel megpróbálta szétverni az osztrák-magyar (GYSEV) együttműködést. Zugügyvédekkel forgatták ki az osztrákokat a tulajdonukból.”

(12)„Lázár János vidéki vasútvonalakat állított le.”

(13) „Uniós pénzből már nem lehet autópályát építeni.”

(14) „M87 helyett vasút lesz Szombathely és Kőszeg között.”

(15) „A mohácsi hídnál túlárazás miatt léptek vissza.”

A mérnökök minden út-, vasút- és hídépítésben ott voltak. Hogyan lehetséges, hogy bekötötték a szemüket a túlárazáskor? A MMK is kussolt, mert félt.

(16) „A budapesti agglomerációban óriási feladataink vannak. Így néz ma ki az utasszám a magyar vasúti hálózaton. Látszik az, hogy egyszerűen nyilván az ország centralizációjából a budapesti térségnek a lakosszám centralizációjából, abból, hogy itt él az ország harmada és abból, hogy az ország többi részéből is rengetegen járnak ide pl. tanulni egyetemisták heti ingázásban. Egyszerűen a Budapest környéki fővonalakon van a legnagyobb utasszám a magyar vasúthálózaton. A pécsi vonatok Budapestre nem tudnak bejönni, mert szaturáltak (=telítettek-RM) a pályák. Minden pályakapacitás fel van használva, és ez minden irányból igaz. Tehát **ma a budapesti pályakapacitás a**

pályaudvarok környéki pályahálózat egyszerűen egy kapacitáskorlátot jelent az egész hálózaton.”

Lásd fentebb a kitárgyalást!

(17) „Rákosrendezőn is el kell kezdenünk a térség fejlesztését. Itt egy új vasútállomást kell építeni. **Majd ezután lehet itt bérlakásokat építeni**.”

Igen, ez a rossz megoldás. Lásd fentebb!

(18) Minden közösségi közlekedésfejlesztéshez lakásépítést akar hozzákapcsolni.
https://www.youtube.com/watch?v=1SZOiBCAM2I



2026. X.8.

(19) „A magyar beruházás fókusza változik.” „**Az előző kormánykivonult a vasút finanszírozásából**.” „Az elmúlt évek semmittevése és rombolása után.”

10 év alatt 3550 milliárd forintból fejlesztjük a hazai kötöttpályás közlekedést.

(20) „Elment egy ciklus úgy, hogy érdemi vasúti beruházás nem indult.”

(21) „A MÁV az elmúlt 7-8 év alatt vasúti járművet nem vett.”

(22) „Egy-egy piaci szereplő maga alá tudta gyűrni a teljes magyar vasútépítési iparágat. Piackoncentráció jött létre.” „Ez a piacszerkezet nem tartható fenn.” „**Meghatározott szereplői követtek el ennek az iparágnak olyan súlyos visszaéléseket, szabálytalanságokat**, hogy alapvetően fog megkérdőjeleződni, hogy ők magyar közbeszerzésben valaha indulhatnak-e újra.” „Ez az iparág is a megtisztulás előtt áll.”

MMK: nincs itt semmi látnivaló? Tovább lehet menni? Tényleg?

(23) „A minisztérium nem kíván vasúti építtető lenni. A korábbi gyakorlat szerint a NIF-et megszüntették és minisztériumi főosztályok látták el a vasúti beruházások építtetői, beruházói feladatát, ezt befejezzük. Nem a NIF-et építjük újjá. A vasúti pályaműködtetők (a MÁV és a GYSEV) kapják vissza 20 év után azt

a jogukat, hogy a nagy uniós vasúti beruházásokat irányítsák.” „A magyar vasút fejlesztése olyan fontos ügy, hogy azt merjük a MÁV-ra bízni.”

(24) Az OKK, az Országos Közlekedési Központ Zrt., létrejötte. A vasúti személyszállítás, mint szolgáltatás jelenik meg, melyért versenyeznie kell a vasúttársaságoknak. A versenyeztető, a megrendelő a minisztérium helyett az OKK lesz.

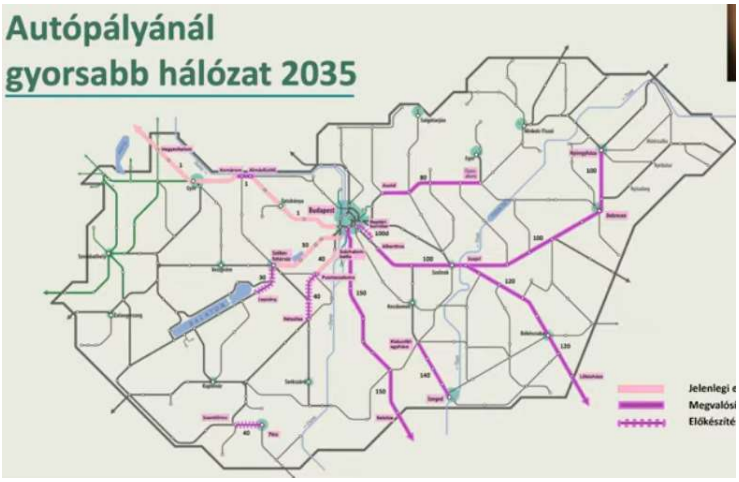
(25) „Az előző miniszter kiskorúsította a MÁV-ot minden téren.”
„Költségérzékeny működési logikát kell meghonosítani a MÁV-nál.” „Érvényt kell szerezni az SLA-logikának.”

(26) „Létrehozzák a Vonatflotta Zrt-t.”
„Az Országgyűlés 2023-ban úgy módosította a vasúti törvényt Lázár János javaslatára, hogy megszüntette a megrendelőnek azt a kötelezettségét, hogy az amortizációt vissza kell pótolni, és kell annyi beruházást végezni, amennyi az amortizáció.”



(27) „Sok évtizedes lemaradást örököltünk meg a vasúti hálózaton. A 3000 Md Ft egy nagyon nagy szám, de valójában egy 20.000 Mrd-ot meghaladó beruházási igénye van a vasútfelzárkóztatásnak.”

Látható, hogy a szavazatvásárlásnak a legjobb eszköze az útépítés, melyet meg kellene akadályozni. Ne lehessen felelőtlenül ígérgetni a választóknak autópályát oda, ahol egy főút is megtenné.



Örömmel látom, hogy nincs a térképen a Szeged-Makó-Temesvár vonal, így a szegedi déli hídnak sem kell a vasutat tartalmazni.





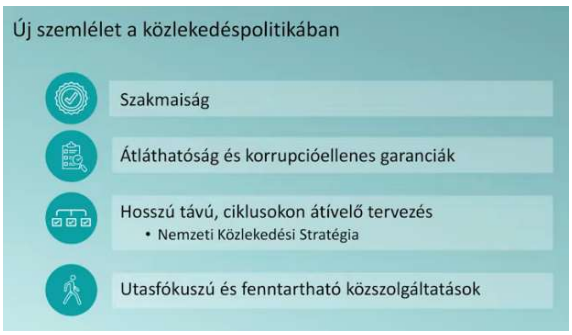
(28) „Az új minisztériumnak két új államtitkára van, egy vasúti és egy közúti.” „Az előző érában csak egy közlekedésért felelős államtitkár volt Nagy Bálint személyében.”
https://www.youtube.com/watch?v=EJVeA5y5EeM&t=2397s



2026. X. 13.
Az 50. útügyi nap rendezvénye.

A javaslatom az újra önálló Útügyi napokra
Az útügyi napok intézménye különüljön el, mint régen, csak egy szakág dolgaival foglalkozzon, ismét kérem.
Legyen ismét egy önálló alkalom, csak a közutasoknak. Nincs szükség szerintem két közlekedési konferenciára!
Erre különben is ott van a volt balatonföldvári, majd siófoki, újabban a herceghalmi konferencia, melyet Hamarné Marika kezdett el szervezni.
A közútnak magában is rengeteg a megoldandó gondja, kár abba bekeverni a hajózás, a repülés és a vasút bajait, mert az az ideját faragja.

(29) „Mit vettünk át, mi a pillanatnyi helyzet?”
Két államtitkári posztot hoztak létre, egy közútit és egy vasútit. A közútit Barna Zsolt vezeti. Hasonló a 90-es években lehetetett.



(30) Új szemlélet, de már hányadszor?

> **Új szemlélet, de ugyanazokkal a káderekkel? Minden miniszterváltáskor új szemlélet kell. De kell-e az új szemlélethez új döntéshozói szakember gárda. Vagy a szakember attól nagy szakember, hogy a sokadik minisztert is képes kiszolgálni? Miféle a mérnöki szemlélete annak, aki képes 5-11 minisztert is kiszolgálni?**
> „Új műsorhoz új férfi kell …”

(31) „Egyes nagy kivitelező cégek, érezve maguk mögött egy hátszelet, olyan szinten **engedtek meg maguknak a legalapvetőbb szabályok megsértését is. …** Egyes piaci szereplők annyira elbizakodottak lettek, hogy úgy érezték, hogy ők dominálják a piacot. … Úgy is tudjuk, hogy ki fog nyerni mentalitás vezetett a válságig.”

> Kik voltak az angol királyi család beszállítói, és milyen címmel járt ez
> „A brit királyi családnak árut vagy szolgáltatást szállító cégek és kereskedők egy különleges elismerést kapnak, amelynek hivatalos

neve: **Royal Warrant of Appointment** (magyarul leggyakrabban **Udvari Beszállítói Cím**ként fordítják).
A címmel rendelkező cégeket **Royal Warrant Holder**-eknek (királyi beszállítóknak) nevezik.

Milyen jogokkal és címmel jár a Royal Warrant?

- **Királyi címer használata:** a legfőbb kiváltság, hogy a cég fel tüntetheti a királyi címet adományozó uralkodó vagy királyi családtag **címerét** a termékein, csomagolásain, levelezőpapírjain és üzletein.
- **Megnevezés:** a címer alatt kötelezően szerepel a szöveg, pl.: *„By Appointment to His Majesty The King”* (Őfelsége a Király beszállítója), pontosan megjelölve a szállított áru vagy szolgáltatás jellegét.
- **Presztízs és minőséggarancia:** a cím nem rangot jelent a tulajdonosnak, hanem a termék vagy szolgáltatás magas minőségét garantáló elismerést a nagyközönség számára.

https://gemini.google.com/app/b8d9910de8911227?hl=hu

Ez a rendszer eddig minden kormány használta, vajon az új is beáll ebbe a sorba?

„A magyarországi közút- és autópálya-építési piacon az egymást követő kormányok időszakában lényeges eltolódások történtek abban, hogy mely nagyvállalatok nyerték el a legnagyobb állami megrendeléseket. A piacot többnyire multinacionális építőipari konszernek és a mindenkori politikai vezetéshez közel álló hazai nagyvállalatok dominálták.

1. Az MSZP–SZDSZ-kormányok időszaka (2002–2010)

Ezen időszak útépítéseit elsősorban a **nagy nemzetközi építőipari konszernek** hazai leányvállalatai és konzorciumai uralták, valamint néhány jelentősebb hazai nagyvállalat.

- **Strabag:** az osztrák gyökerű óriáscég a korszak legnagyobb magyarországi út- és autópálya-építőjévé vált (többek között az M3, M7, M35 és M6 szakaszain végzett jelentős beruházásokat).
- **Colas Hungária / Vegyépszer–Colas konzorciumok:** a francia hátterű Colas szintén kiemelt szereplője volt az autópálya-építéseknek.
- **Mota-Engil:** Portugál központú cég, amely az M6-os autópálya PPP-konstrukcióban megvalósuló szakaszaiban (például a Dunaújváros–Szekszárd szakaszon és a alagutak építésénél) kapott főszerepet.
- **Eurovia (Vinci-csoport):** szintén a jelentős francia multinacionális útépítő szereplők közé tartozott.

- **Betonút Zrt.:** a hazai alapítású óriásvállalat a 2000-es évek közepéig a legnagyobb magyar útépítő cég volt, mielőtt pénzügyi nehézségek és átszervezések miatt háttérbe szorult.

2. Az első Orbán-kormány (1998–2002)

Ebben az időszakban az állam tudatosan igyekezett a hazai tulajdonú vállalatok irányába terelni az autópálya-építési megbízásokat.

- **Vegyépszer Zrt.:** a Mahir-csoporthoz és a Nemzeti Autópálya Rt. megbízásaihoz kapcsolódva a Vegyépszer vált az autópálya-építések fő vállalkozójává (különösen az M3-as és M7-es autópályák felújítási és bővítési munkáinál).
- **Betonút Zrt.:** ebben az időszakban is konzorciumi partnerként vett részt a kiemelt állami infrastruktúra-fejlesztésekben.

3. A 2010 utáni Fidesz–KDNP-kormányok időszaka

2010 után fokozatos szerkezeti váltás történt a piacon: a külföldi multinacionális cégek szerepe a közbeszerzéseken jelentősen csökkent, és a piacvezető szerepet hazai tulajdonú, kormányközeli nagyvállalatok vették át.

A 2010–2015 közötti időszak („G-nap” előtt)

- **Közgép Zrt.:** Simicska Lajos érdekeltsége. A 2010 és 2015 közötti időszak abszolút piacvezetője volt a hazai út-, vasút- és hídépítésekben (például az M86, M4, M3 sztrádák és az M1-es felújítási munkái során).

A 2015 utáni időszak

A Simicska-féle Közgép háttérbe szorulása után új hazai szereplők vették át az útépítési és autópálya-fejlesztési megbízásokat:

- **Duna Aszfalt Zrt. (Szíjj László):** a magyar mély- és útépítési piac legnagyobb szereplőjévé vált. A legtöbb gyorsforgalmi út (M44, M30, M85, M86, M8) építésében fővállalkozóként vagy konzorciumvezetőként vett részt.
- **Mészáros és Mészáros Zrt. / R-Kord Kft. (Mészáros Lőrinc érdekeltségei):** bár az R-Kord főleg a vasútépítésben és biztosítóberendezésekben domináns, mélyépítési és autópálya-csatlakozó szakaszok építésében is jelentős feladatokat kapott.
- **Hódút Kft. / A-Híd Zrt.:** a híd- és felüljáró-építések, valamint kapcsolódó útszakaszok kiemelt kivitelezői.
- **MKIF Zrt. (Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.):** 2022-től a magyar állam 35 éves koncessziós keretben adta át a meglévő autópályák üzemeltetését és az új sztrádák építését a Themis Magántőkealap által vezetett konzorciumnak (amely mögött Szíjj László és Mészáros Lőrinc üzleti körei állnak).

Összességében elmondható, hogy míg a **2000-es években** a multinacionális cégek (Strabag, Colas, Mota-Engil) uralták az útépítési

piacot, addig a **fideszes kormányzati ciklusokban** a hangsúly a hazai nagyvállalatokra helyeződött át (kezdetben a *Vegyépszer*, majd a *Közgép*, végül a *Duna Aszfalt* és a kapcsolódó koncessziós cégek révén).”

https://gemini.google.com/app/43d1d088581f557a?hl=hu

Nyilván a kormány érdeke minden időszakban ez volt.

(32) „Szerződést kellett felfüggeszteni, a beruházást kellett leállítani pl. a körvasútnál. Ezt a működési logikát kell megváltoztatni.”

(33) „A szakmának az a típusú önbecsülése kell, hogy helyreálljon, ahol pontosan értjük, hogy mi az, ami belefér és mi az, ami nem.
„Elő kell állítani azt a helyzetet, ahol amennyire ez az építőipar keretei között ez lehetséges, van valós verseny, van tisztességes számonkérés, a szerződések érnek valamit, a mérnök szava ér valamit. A közbeszerzési eljárásoknál valós verseny áron jön az ki, hogy mennyibe kerül egy beruházás.”

Eddig ez egyetlen miniszternek sem sikerült!

(34) A mérnök nem egyenlő a műszaki ellenőrrel! Ez tévedés! A mérnök egy végzettség, a műszaki ellenőr pedig egy poszt, egy állás! A tervező, a kivitelező, a lebonyolító is mérnök. A műszaki ellenőr viszont nem mindig mérnök! A kontárok ezt nem akarják megérteni?

(35) „Elindul a Nemzeti Közlekedési Stratégia, az NKS, teljes felülvizsgálata”.

A legutóbbi NKS minden előbbinél alaposabb volt, melybe Berg Tamás osztályvezető úr szívét és lelkét is beleadta.
Amit a sugaras-gyűrűs rendszerből ki lehetett hozni azt Ő kihozta.

Ez volt az a munka, melybe szinte valamennyi hazai nagy tervező cég bedolgozott. Az összegyűjtött anyag 1000 oldalakban mérhető. Mindent összeszedtek, amit a megelőző évtizedek termeltek.

Mégis néhány héttel a kiadása után a kukába dobták!

Az előbbit megismételni semmi értelemes! Itt az alkalom a paradigma változásra.

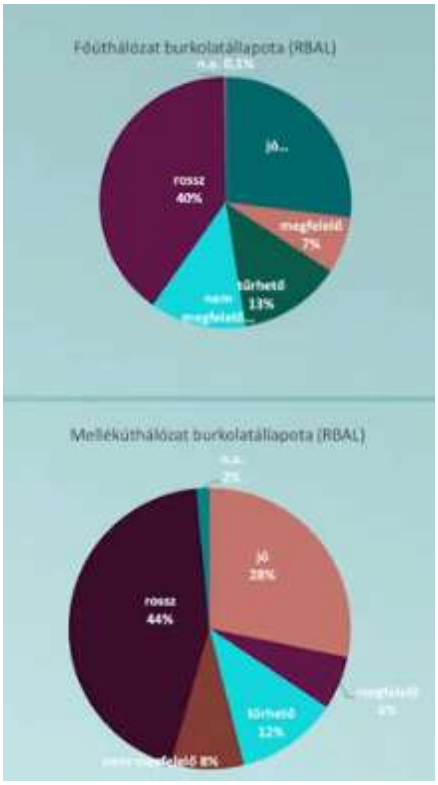
Belefér a rácsos szerkezet vizsgálata? Az új minisztérium végre képes összehasonlítani a sugaras-gyűrűs és a rácsos, grid, sakktábla-szerű autópálya hálózatokat?

Itt az ideje ebben is Európához igazodni!
Ilyen ugyanis az elmúlt 50 évben biztosan nem készült!

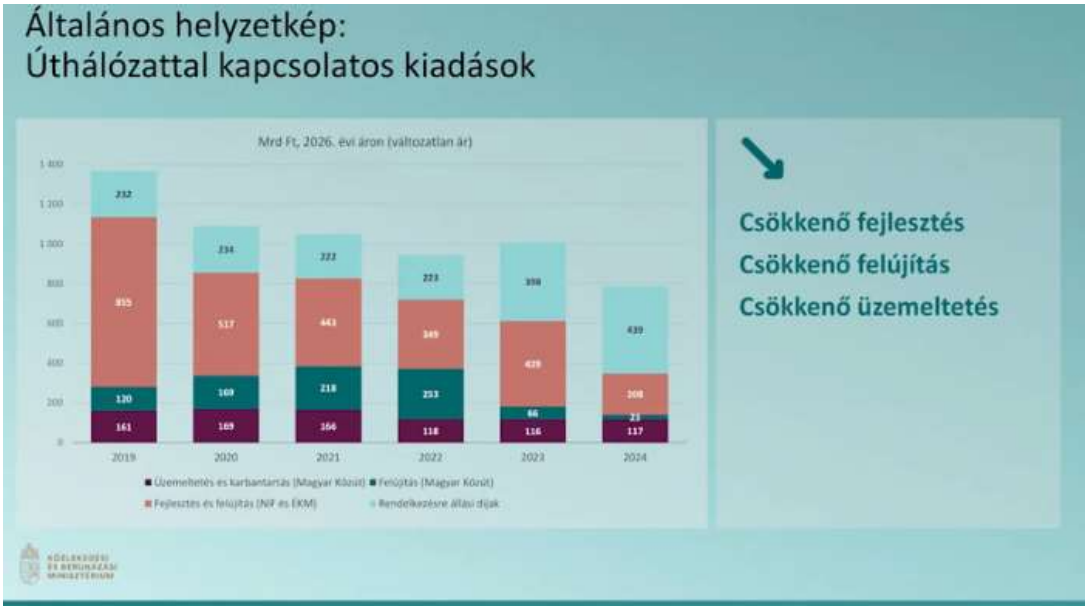
Ehhez hasonló a hazai vízügy helyzete. Ők is paradigmát váltottak! Az eddigi ideológia az ország kiszárítása volt. Most leváltották ezt a vízmegtartás, a víz visszatartás ideológiájára. Ez akkor váltás, mint a nálunk a sugarasról való átállás a rácsosra!
Ehhez lecserélték a vízügyi főigazgatót, az OVF vezetőjét! A minta adott itthon is.

(36) „A politikusi ígéretek megvalósításához 25.000 Mrd Ft kellene, vasút és közút együtt.”

(37) „El kell kezdeni újra priorizálni a célokat.”



(38) „A magyar főúthálózaton messze vannak az ideálistól a jelenlegi viszonyok. Az országos főúthálózat fele van vagy nagyon rossz, vagy kritikusan nagyon rossz állapotban.” „A mellékúthálózat még rosszabb is.”



(39) „A szektorból folyamatos forráskivonás zajlik.”
„A koncesszorok (a kék színű) átvették a NIF (a sárga színű) helyét.” Minden ráfordítás csökken a kék kivételével még 2025-ben és 2026-ban is.”

(40) „Az országos közúthálózat felújításából fenntartásából gyakorlatilag kivonult a magyar állam.”
„Amikor 20 Mrd Ft-ot költünk a teljes magyar közúthálózat fenntartására, és ez több éven át így van, akkor ez egy ekkora hálózaton a semmivel egyenlő. Ez a 20 Mrd semmire sem elég.”
„A legtöbb megyében 100 és 130 év között van a felújítás ciklusa az országos közutaknak.” Ez szégyen!

(41) „Nekünk fő feladatunk az, hogy ezeken az egészségtelen arányokon változtassunk.”
„Több pénzt a meglévő utak felújítására és lényegesen kevesebbet az autópálya koncesszióra!”
„2027-ben a 20 körüli számot, az útfelújítás költségét 100 körülire emeljük. Ahhoz, hogy az osztrák szintet elérjük, ennek 500 köré kellene menni.”

(42) „Tegnap írtam alá az engedélyt a Magyar Közút számára, hogy a közútfelújítások terén visszakapja a beszerzési önállóságát. Nem a MÁV-on kell a közbeszerzéseket elvégezni.”

(43) „Országos hídfelújítási programot kell indítani a hidak állapota miatt.”

(44) „Az MKIF koncessziós szerződése fenntarthatatlan.”
„Az MKIF szerződés az uniós közbeszerzési eljárások megsértésével született!”

„Emiatt az akkor is összeomlott volna, ha nem lett volna itthon kormányváltás.”

(45) „A jövő év április 1-től a Magyar Közút lesz az MKIF által eddig üzemeltetett hálózat üzemeltetője, aki a jelenlegi szolgáltatási díjak töredékéért tudja ezt tenni. Ez a koncessziós kísérlet ebben a formájában véget ér.”

(46) „Nem akarja minden áron leállítani az M1-et.”

(47) „A mohácsi híd szerinte egy messze túlméretezett híd. Itt 2050-sem lesz akkora forgalom, mely 2*2 sávos hidat indokolna. Ez 2027-ben 100 Mrd-os terhe lesz a költségvetésnek.”



(48) Felmerül, hogy „nem lehetett volna az M200-assal kezdeni? Nem lett volna inkább a vasútra költeni az 1-es fővonalon, hiszen nagyrészt a kamionoknak építik a 3. sávot? Ezek mind nagyon érdekes kérdések, de a beruházás jelenlegi státuszában azt gondoljuk, hogy túl vagyunk azon a ponton, ahol relevánsan (=fontos, lényeges, idevágó-RM) föl lehet tenni.”

Ez csak elkenése, elmaszatolása a dolognak!

2025. IX. 2.

„Jön a 2×4 sáv: elkezdődött az M1-es négy évig tartó bővítése” – ez **csak fél évvel előzte meg a választásokat!**

„Elindult Magyarország eddigi legnagyobb autópálya-bővítése **800 milliárd forintos költségvetéssel az M1-esen.** Az Építési és Közlekedési Minisztérium felügyeletével az autópálya-kezelő MKIF Zrt. szeptember 1-jén kezdte meg a főpálya tényleges kivitelezési munkáit.” – írta a HVG.

„A fejlesztés több lépcsőben valósul meg:

- az M0-s és Bicske közötti szakasz 2028-ra,
- a Concó pihenőig tartó rész pedig 2029-re készülhet el.”

https://hvg.hu/cegauto/20250902_Elkezdodott-az-M1-es-negy-evig-tarto-bovitese

Egy egyrészt-másrészt típusú mellébeszélés:
„A mi álláspontunk, az, hogy ha az MKIF és az MKIF alatt működő különböző kivitelezők képesek arra, hogy kellő transzparenciát és átláthatóságot teremtsenek a saját költségeikről, és a koncesszió lezárása kapcsán ebben sikerül megállapodni, akkor **az M1-es esetében nem gondoljuk azt, hogy a beruházás leállítására lesz szükség.** Azt gondoljuk, hogy ha ez a beruházás félbe maradna, ahhoz olyan hátrányok társulnának, ami aránytalan. Várjuk ki a végét, hogy a koncessziós szerződést, hogy sikerül lezárni; de alapvetően az a szándékunk, hogy amellett, hogy az üzemeltetést a Magyar Közút teljes körűen visszaveszi, az M1-est a beruházás lezárása után vennénk vissza állami kezelésbe."
https://magyarepitok.hu/iparagi-hirek/2026/10/felevszazados-jubileumot-unnepelt-az-utugyi-szakma-egerben

Hogy maradhatna félbe fél év után az a munka, melynek legközelebbi befejezési dátuma is 2028?

Pont a legdrágábbat, a legkárosabbat szalasztotta el az új minisztérium! Miközben ez mindenben szembe megy az új minisztérium többször ismertetett elveive!
Vajon miért? Csak nem megint az a bizonyos főváros fejlesztési érdek? Most nem jutott az eszébe az a bizonyos mindenütt hangoztatott „csak 20 Mrd”?

A választás előtti kezdés sem lehetett véletlen! Kész helyzet elé akarta állítani a megelőző kormány az esetleges újat! Ez a csel be is vált!

„Itt jóval 1000 Mrd felettit költünk, miközben csak 20-at a meglévő utakra!”
„Kérdés: jól költjük-e el az adófizető pénzét?”

(49) „Az nem lehet, hogy új fejlesztünk új utakat, hogy közben teljesen hagyjuk lerohadni a meglévő infrastruktúrát.”
„Ez futó determináció lett.”

(50) A megyeszékhelyeken a budapestihez teljesen hasonló gondok jelentkeznek.
https://www.youtube.com/watch?v=ui0ReOOFn_s

Azt hiszem, hogy legalább a közlekedési miniszternek különbséget kellene tudni tenni a tömegközlekedés és a közösségi közlekedés között, és az elsőt el is kellene már felejtenie.

A javaslataim

1. **Paradigma váltás kell! Azaz a minisztérium vizsgáltassa meg az átállást a sugaras-gyűrűs autópálya hálózatról a rácsos, grid, sakktábla-szerű rendszerre.**
2. **A V4-ek észak-déli irányú autópályáinak a tanulmányterve készüljön el az érintett országok mérnökeinek bevonásával.**
3. **Az elektromos autóbuszok használata minden koncepcióból kimaradt eddig.**
   Vegyék már észre a döntéshozók, hogy a világ legnagyobb elektromos buszgyártójának Magyarországon is van gyára!
   Az új eszköz épüljön be minden hazai közlekedési koncepcióba ugyanolyan erővel, mint ahogy ma a kötöttpályások!

4. **A MMK dolgozzon azon, hogy mielőbb tárgyalja, értékelje a kamarák szövetsége az elmúlt éra tapasztalatait, és határozza meg a kamarák közös fellépését, az egységesebb jövőjét.**
5. **A MMK a Vitézy-előadás alapján kezdjen el egy érdemi önvizsgálatot. Az alapkérdés: mit tett, és mit NEM tett a MMK ezekben az ügyekben?**

6. **Szegeden ne a Nagyállomást újítsák fel ismételten, hanem a Rókusi pályaudvart. Melléje kell tenni a buszpályaudvart. A szegedi pláza már ott van!**
7. **A szegedi déli híd csak közúti legyen!**
8. **A Szeged-Makó –Temesvár vasút csak akkor épüljön, ha már nem lesz veszteséges, amikor képes önmagát fenntartani.**
   Ha hasznot nem is termel. A majdani vasúti híd a Boszorkánysziget magasságában épüljön, önállóan, ahogy minden eddigi városfejlesztési elképzelésben benne volt!

Szeged, 2026. X. 17.