Vélemény Molnár úr cikkéről

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 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,
- **a saját javaslat.**

1.
A Molnár László Árpád úr által felvetett kérdés – mely megjelent a Mérnök Újság 2026. augusztus, szeptemberi számában a Dunai hidak – vitatható helyeken címmel-- valójában egy pénzosztási feladat.
Észrevette, hogy a Dunán Budapest alatt - hidak épültek, mely felháborította. Mondván ezek miért nem Budapesten épültek.
Azt találta, hogy homok került az eddigi gépezetbe, ugyanis mivel a döntéshozók budapesti munkahelyűek, eddig az ország pénzének a java a fővárosba került. Ehhez szocializálódott Molnár úr is, ezt tartotta természetesnek. Természetellenesnek pedig - valamelyen helyre hozandó tévedés folyamán - a hidak a fővároson kívül épülését.

Tőle ezt nem lehet zokon venni, mert aktív élete Budapest sugaras-gyűrűs úthálózatának mindenek feletti, előtti propagálásával telt el.
Van/volt egy gazdaságpolitikai elképzelés az 1800-as évek közepétől, amely szerint Budapestnek le kell hagyni fejlődésben Bécset. Eddig ez már nagyon sokba került az országnak, miközben ez eddig egyetlen pillanatban sem sikerült. Nagy az esély, hogy ezután sem fog, mert Bécs egy mozgó cél, mely nem teszi meg azt a szívességet nekik, hogy leálljon.
De mi van, ha sikerül? Akkor az új eszetlen cél Berlin, majd New York lehagyása lesz?
Közben azonban – nem én mondom – létrejött egy vízfej, mely rákos daganatként megállíthatatlanul növekszik az ország testén. Ez a klub a fővárost több milliós metropolisszá akarja tenni, mely magyarul egy városállamot jelent egy közben kiürülő országban.
Szerintem ez csak a pénzen át fékezhető le. Egy arány figyelembe vételét javaslom.

Magyarország lakosainak a száma: .9,5 millió lélek,
Budapest lakosainak száma pedig: -1,7.
Így a vidékiek száma: .7,8

A lakossági és így a fejlesztési arány:
a fővárosiaké: 1,7/9,5=18%,
a vidékieké: 7,8/9,5=82%
…100%

Ezután a Kormánynak átlátható módon meg kell adnia évente az országnak fejlesztésre felhasználható részét.
Ennek a 18%-a kerülne a fővároshoz, és ebből annyi utat, hidat, vasutat építhetnek, annyi villamost, buszt vehetnek, amennyit akarnak, pontosabba ameddig ez a 18% elég. Eddig nyújtózkodhatnak.

Ez a 18% egy nagyon nagyvonalú ajánlat, mert a mai torz világra alapoz. Valójában a normális állapothoz leépülés kellene, mely a fejlesztési % csökkentésével érhető el. Mondjuk az első évben 15%-kal.
Fel kell készülni, hogy mindenféle makutyi dumákkal mindent országos érdeknek neveznének ki, csakhogy a %-ot növelhessék. Nem kell megijedni!

2.
Az M0 ügye, melynek mai nyomorát számokkal helyesen íja le Molnár úr..

Ez az egész egy elvi tévedésen alapul.
Van ugyanis egy gyűrű alakú autóút, az M0, melybe autópályák sorozata viszi a forgalmat úgy, hogy a mintakeresztszelvénye majdnem mindegyiknek ugyanaz.
Ez az „öntd bele egy kancsóba 7 kancsó vizét”. Ez a mutatvány eddig még senkinek sem sikerült.
Két megoldás van:

2.1

Az M1 és az M3 autópályák közvetlen összekötés az M0 alatt, az M0 bevonása, érintése nélkül.

Ehhez kellene egy új Duna híd, az M0 déli hídja alatt. Amikor a vasutasok keresték a V0 vasúti gyűrű hídját sok hídhelyet megvizsgáltak a fővárostól délre, melyek közül egyet át lehetne venni. Az M0 pedig megmaradni a fővárosi forgalom segítésére, elosztására, amit a gyűrűk nyújtani tudnak.

2.2

Az M200 azonnali építése a Komárom-Székesfehérvár-dunaújvárosi Pentele híd-Kecskemét vonalon. Ez tehermentesítené a fővárost a német-török viszonylatú nemzetközi tranzit teherforgalomtól. Ma ezek akaratuk ellenére kényszerülnek bemenni Budapestre, Az M200 Kecskeméten folytatódna az M44-be vagy az M5-be.

3.

A cikk kifogásolt hídjai mind a lehető legjobb helyen állnak!

Azok helyét csak az vitatja, aki az országos hálózattól – lévén az Budapesten kívül van - kiütést kap.
Azok a hídhelyek a magyar úthálózat azon pontjai, melyeken át összeköthető LENNE a két országrész, a Dunántúl és az Alföld, vagy ahogy szebben mondtam én is, Pannónia és Hunnia. Nem kell nekünk a török, mi tudunk nélkülük is úgy élni, mintha itt sem lennének. Mit tudhatnának ezek a hidak?

Deák Ferenc híd MELLETTI híd, még névtelen híd (a mai megyeri híd az M0-on ALATT)
M1-**Deák Ferenc híd MELLETTI híd**- M3 vagy másként
Hegyeshalom-Győr-Komárom-Tatabánya-**Deák Ferenc híd MELLETTI híd**-Gödöllő-Miskolc-Vásárosnamény

Pentele híd Dunaújváros mellett
M8-**Pentele híd**-M4 vagy másként

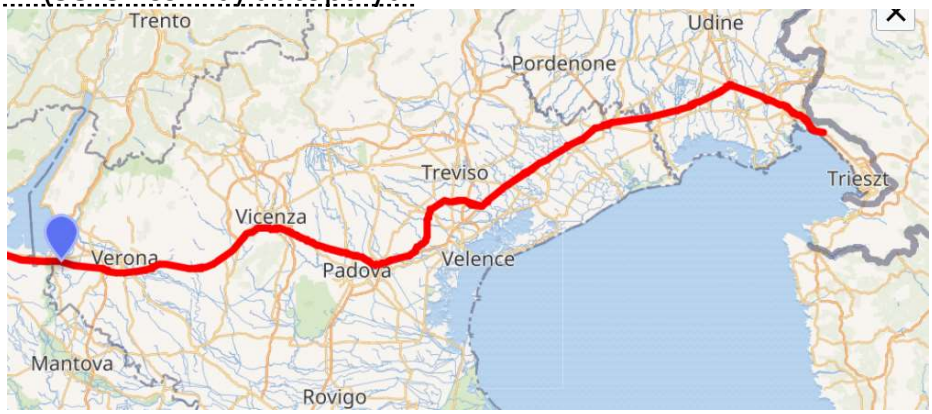
Szentgotthárd- Körmend-Veszprém-Dunaújváros- **Pentele híd**-Kecskemét-Cegléd-Szolnok-Karcag-Berettyóújfalu-Nagykereki

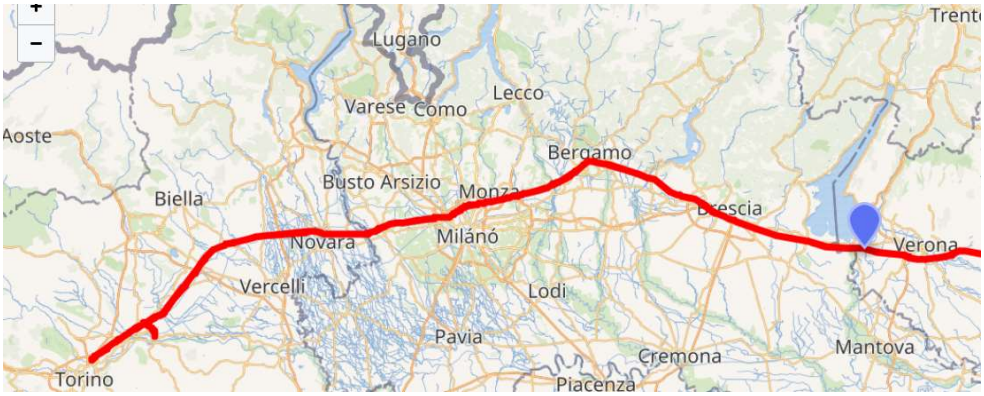
Szent László híd Szekszárd mellett
M9-**Szent László híd**-M43 vagy másként
Nagykanizsa-Kaposvár-Dombóvár-Szekszárd- **Szent László híd**-Szeged-Nagylak.

Az M9 folytatása Szlovénián át:
A5-ös autópálya (*Pomurska avtocesta*): A magyar–szlovén határtól (Pince/Tornyiszentmiklós) indul, és Maribor irányába vezet.
és **A1-es autópálya** (*Štajerska / Primorska avtocesta*): Maribornál erre csatlakozik be az A5-ös. Ez az autópálya szeli át az országot Ljubljana (a főváros) érintésével egészen az olasz határig (Sežana / Fernetti / Koper irányába).

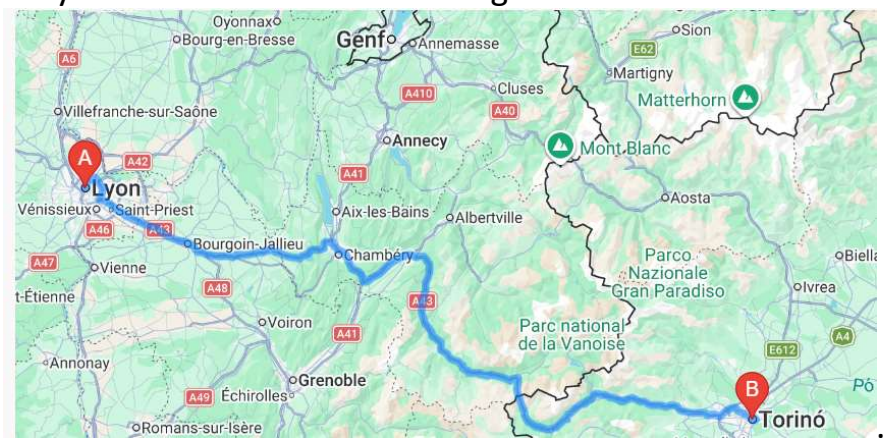


Olaszországon át, A4 (Serenissima) autópálya:





Franciaországban az Az **A43-as autópályán** (*Autoroute de la Maurienne*) juthat el Lyonból a francia–olasz határig:





Az M43 folytatása Romániában:

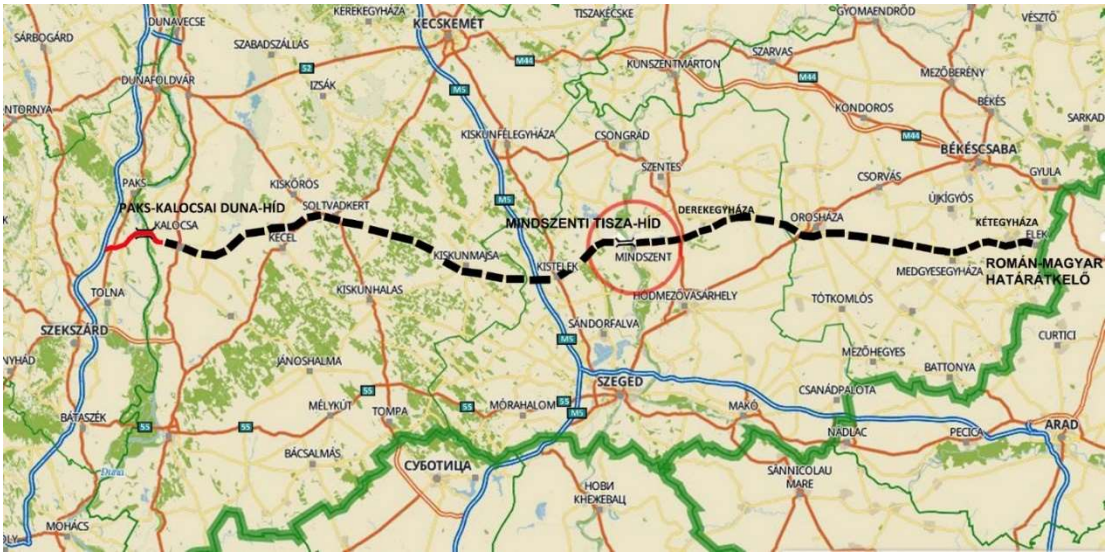


A jellemző városok földrajzi koordinátái az északi szélességen:

Lyon	45,8 fok
Torino	45,0
Nagykanizsa	46,5
Szeged	46,3 fok.

Tomori Pál híd Kalocsa-Paks mellett

Tomori Pál hídról keletre van tippem, de ehhez kellene egy Tisza híd Mindszentnél, amely mellesleg 1515 óta tiszai átkelőhely, ma komppal. Nyugat felé vinni e vonalat még nem gondolkodtam.



Mohácsi híd (még névtelen)

Mohácsi híd képes tehermentesíteni a hazai M5 autópályát, mivel a szerbiai forgalmat át tudja a hazai M6-ra vinni.



https://index.hu/belfold/2026/05/26/kozlekedes-auto-kamion-autopalya-fout-utepites-kozlekedesfejlesztes-magyar-utak-vajdasag-mosolya/

A kék Magyarország, a fehér Szerbia. A kép közepén a kék vonal a szerb A1 autópálya, mely Szabadkán átmenve itthon az M5-ben folytatódik. Ezt harántolja egy zöld vonal, mely egy épülő szerb autópálya. A kék és a zöld metszépontban a kamionok választhatják az északi haladás helyett a nyugatit Hercegszántó felé. Onnan a mohácsi hídon át a hazai M6 ra mehet a forgalom, mely ma alulhasznosított.

Mi készült el ebből az elmúlt 60 évben? Szinte semmi!

Az első magyar autópálya szakaszt 61 évvel ezelőtt, 1965-ben adták át.

Az eltelt 60 év alatt az autópálya hálózatra döntést kizárólag egy pesti csapat hozhatott, akik mindig fölényeskedve, pökhendi módon döntögettek. A 60 év alatti „produktumok” itt van a szemünk előtt.

Ez csak egy darabban hagyott, torz, sőt egy roncs autópálya hálózat!

Ide vezet az, ha ez döntési mechanizmus és ezek a döntéshozók változatlanul maradnak.
Még azt a „szívességet is megtették nekünk, hogy ezt a tákolmányt késznek nyilvánították – mivel úgymond utolértük Ausztriát- nevezték, azaz mintha erre semmi további pénz nem kellene.
Szégyen az, hogy miként kezeli ezt az ügyet ez a klub!
A cikk alapján mintha Molnár úr is ezen klub tagja lenne.

4.
Molnár úr minden cikkében nélkülözi a felhasznált szakirodalom felsorolását. Ennek az az üzenete sajnos az, hogy a leírt gondolatok mindegyike a sajátja.

Végül köszönöm Molnár úrnak, hogy cikkével lehetőséget adott a nagyon másfajta véleményem leírására.

Szeged, 2026. IX. 19.

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök