„Növeli, ki elfödi a bajt”

(Illyés Gyula, 1955.)

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.

- - - - - - - - - - - - - - -

1. Bevezetés

2026. IV. 12-én sorsfordító választás történt Magyarországon. amikor 2/3-ból egy ellentétes irányú 2/3-ba váltott az ország.

Ilyen nagy változások alkalmával szoktak előjönni az utólag okosak megbátorodva, megvilágosodva.

Előre szeretném jelezni, hogy a mai dolgozatomban leírtak én már ezen változás ELŐTT is leírtam!

Mivel a dolgozataimat mindig dátummal fejezem be, ez ellenőrizhető.

Most csak MEGISMÉTLEM a korábbi kijelentéseimet, mert remélem, hogy az új minisztériumi garnitúrában akad valaki, aki meghallja.

Az írásom idejében még nem tudható az új közlekedési miniszter neve.

2. A megismételt hármas javaslatom:

2.1 rendezzünk közutas konferenciát a hazai rácsos autópálya hálózat előnyeiről, bevezetéséről!

A kedves olvasóinknak figyelmébe ajánlom a

https://civilcafe.hu/RM.html

linket, melynek begépelése után látható lesz egy tartalomjegyzék az eddigi dolgozataimról. Itt a magyar autópályák csoportjában van mindaz, amit eddig én fontosnak tartottam ebben a témában elmondani. Megkímélve így az olvasót az ismétlésektől.

Hiteles akkor lenne, ha a konferencia szervezésre az ügyben hívők, és nem a nagy számú ellenérdekeltek, kapnának lehetőséget.

Természetesen ők rendezhetnek **egy külön** konferenciát, ha akarnak a sugaras-gyűrű hálózati formára, de ne raboljuk egymás idejét azzal, hogy az ismert érveiket elismételhessék.

Támogatókat, ötleteket nagyon szívesen fogadok, várok!

2.2 Azonnal állítsák le az M1 autópálya Komárom és az M0 közötti szakaszának háromsávosítását. Helyette minél előbb kezdődjön el az M200 építése.

Az M1 építése csak az M200 kiépítése után legyen folytatható, ha kell még.

Amerikai példa igazolja, hogy sávszám növelése nem gyógyszer a dugókra, mert a sávszám növelés még nagyobb forgalmat generál, és kezdődik minden elölről. Csak egy vége nincs ciklusba lehet vele keveredni. Ezt a szakemberek tudják.

2.3 Azonnal kezdjék el elemezni az M1 és az M7 autópályák háromsávososítása HELYETT a teherforgalomnak a velük párhuzamos vasútvonalra terelésének feltételeit, költségeit.

3. Mi történt tegnapig?
Hogyan „fejlesztették” eddig hazánk alap infrastruktúráit?

a) Kiépült a főváros központú hálózata a vasutaknak, (a mai ismeretek szerint ezt a gazdaságpolitikát már Széchenyi gróf sem támogatná)
b) kiépült a főváros központú hálózata az elsőrendű főutaknak,
c) kiépült a főváros központú hálózata haza autópályáknak,
d) elkezdték a többsávosítását a fővárosi központú autópálya hálózatnak.

Az egész egy téves gazdaságpolitikai célon alapult, mely során Bécset akarták utolérni Budapest fejlesztésével. Ma kimondható: ez máig sem sikerült, pedig rettenetes pénz ment el rá.
De mi is lenne, ha véletlenül mégis utolérnénk? Választhatnánk megint egy másik utolérni valót? Berlint, vagy Párizst, és ez az őrület kezdődne elölről? Közben az országunk belerokkanna!
A következő „eredmény” az alternatív javaslatok, mint a rácsos autópálya hálózaté, hatékony lemosása volt az elmúlt 30-40 évben az aktuális minisztérium elvárása szerint.

4. Mi lett a következmény?

- Az óriási területi különbségek,
- egyre növekvő életminőségbeni különbségek,
- az ország fejlesztési pénzei zömének fővárosra csoportosítása,
- az aránytalanul kiugró, egyre csak növekvő, hízó, metropolisszá váló főváros,
- a vidék egyre élhetetlenebbé válása,
- az ingázások, az országon belüli népességmozgás,
- egyes vidékek elnéptelenedése.

Magyország gazdaságának térszerkezete torz, a diszparitás egyértelmű, mely az ország fejlődésének a gátja!

5. Befejezés

Az előbb vázolt területi egyenlőtlenségek felszámolásának legjobb segítője a rácsos autópálya hálózat, mely az országunk teljes területén AZONOS fejlődési lehetőséget nyújt!

A TISZA párt ellenzéke gyakran emlegette, hogy ők a fővárosiak pártja, mely nem fog törődni a vidékkel. Most lehet cáfolni.

Szeged, 2026. IV. 23.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Függelék, az előbbiek alátámasztására

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

6.1 Mi a paradigma, és mi a paradigma váltás?

„A tudományfilozófiában és a hétköznapi nyelvben is gyakran szembejönnek ezek a kifejezések, de eredetileg **Thomas Kuhn** amerikai fizikus és filozófus tette őket híressé az 1962-es, *A tudományos forradalmak szerkezete* című művével.

---

1. Mi a paradigma?

A **paradigma** nem más, mint egy adott korszak uralkodó „világnézete” vagy mintája. Ez az a közös alap, **amiben egy szakmai közösség** (például a fizikusok vagy a közgazdászok) **egyetért**.”

Mi is kell tehát hozzá?

a) egy téma,
b) egy szakmai közösség,
c) egy egyetértés.

„A paradigma határozza meg:

- Milyen **kérdéseket** érdemes feltenni?
- Milyen **módszerekkel** kell vizsgálni a világot?
- Mi számít **elfogadható válasznak**?

Példa: A középkorban a **geocentrikus világkép** volt a paradigma. Mindenki elfogadta, hogy a Föld van a középpontban, és az összes csillagászati számítást erre az alapra építették.

---

2. Mi a paradigmaváltás?

A paradigmaváltás az a folyamat, amikor a régi szemléletmód összeomlik, és egy teljesen új váltja fel. Ez nem egy lassú fejlődés, hanem egyfajta **szellemi forradalom**.

Kuhn szerint a váltás általában így zajlik le:

1. **Normál tudomány:** Mindenki a meglévő paradigma szerint dolgozik.
2. **Anomáliák megjelenése:** Olyan jelenségeket tapasztalnak, amiket a régi elmélet nem tud megmagyarázni.
3. **Válság:** Az anomáliák száma túl nagy lesz, a tudósok elkezdenek kételkedni az alapokban.
4. **Forradalom (Paradigmaváltás):** Valaki előáll egy új ötlettel, ami megmagyarázza a hibákat. Ez az új szemlélet végül győzedelmeskedik, és ez lesz az új „normális”.”

Mi most hol tarthatunk?

az anomáliák már régen megjelentek, már sokan és régóta kételkednek is! Már voltak, akik előálltak a jobb ötlettel, de győzelemről szó sem lehet, mert a hatalmasság emberei megakadályozták még a téma megtárgyalását is.

Miért nehéz a váltás?

A paradigmaváltás azért fájdalmas, mert a régi és az új paradigma gyakran összemérhetetlen. Aki a régi szerint gondolkodik, az szó szerint máshogy látja a világot, mint aki az új szerint.”

Mit állítok?

a mi két paradigmánk pontosan összehasonlítható. Összemérhető lenne, ha ezt az eltel 30-40 évben a hatalmaság engedte volna.

„Ahogy Max Planck fizikus (kissé cinikusan) mondta:
„A tudományos igazság nem úgy győzedelmeskedik, hogy meggyőzi az ellenfeleit, hanem úgy, hogy az ellenfelei végül kihalnak, és felnő egy új nemzedék, amely már ismeri az újat.””

Nem kell senkinek kihalni! Jön az új minisztérium, remélhetően új személyzettel, esetleg új szemlélettel. **Szakmai rendszerváltásra lenne szükség!**

6.2 Mi a mi két paradigmánk?

- A hazai autópálya hálózat lehet gyűrűs-sugaras, vagy
- **a hazai autópálya hálózat lehet rácsos szerkezetű.**

Mint korábban bemutattam az egyes országokban a rácsos hálózat a gyakoribb. Tudom, hogy a politikának is vannak paradigmái. Én mégis csak ezt a két mérnöki paradigmát helyezem a középpontba, mert én is hiszem, hogy a magyar gazdaságnak az autópályák olyan fontosak, mint az emberi testnek az ütőerek!

6.3 Kiépült egy szolgai intézményhálózat, és a cenzorok szolgálata, mely tökéletesen asszisztált a mindenkor illetékes hatalmasságnak, az aktuális minisztériumnak.
Ezzel egyszerre ez a brigád szájkosarat tudott a hazai mérnökökre rákényszeríteni rendkívül kifinomult módokon, és sajnos nagyon hatékonyan.

Az új Kormány létre akarja hozni a Nemzeti Vagyonvisszaszerzési és -védelmi Hivatalt „*hogy az igazságszolgáltatás elérje azt a bandát, ami az országot legalább* ***húszezer milliárd forinttól megfosztotta”.***
https://index.hu/belfold/2026/04/22/ruff-balint-miniszterelnokseget-vezeto-miniszter-interju-tisza-part-magyar-peter/
Nem ez lenne az első próbálkozás a pénzügyi elszámoltatásra. Ha most sikerülne, új világ jöhetne, mely a következmény nélküliséget felszámolná.

Mivel a legdrágább hazai beruházások az Építési és Közlekedési Minisztériumé voltak, elkerülhetetlen az autópályás ügyek terítékre kerülése. Ezekben pedig a szakmájuk miatt benne voltak a mérnökök. Mindenről tudott tehát a Magyar Mérnöki Kamara is, és a Közlekedéstudományi Egyesület is.
Nem beszélhettek azonban a mérnökök

- a cimkézett közbeszerzési eljárásokról,
- a koncessziós szerződésekről,

- a túlárazásokról,
- a hirtelen meggazdagodásokról.

Az előbbi szervezetek ezeket „nem vették észre, elfordították a fejüket”, az érzékeny téma helyett valami teljesen közömbösről konferenciáztak, a hatalmasságnak nem tetsző megnyilatkozásokat, cikkeket pedig nem engedték napfényre jutni. Elnémították a másfajta véleményt.
Most lehet, hogy ezekre is rákérdeznek majd?
Ez az asszisztencia sikeresen korlátozta a szólásszabadságot! A mérnök génjeibe beégetik a több lehetőség, a több megoldás keresését. Az egyetlen diktált „megoldással” kötelező tételével pedig megölték az innovációt is.

Nem tudok arról, hogy a minisztérium az elmúlt 30-40 évben készíttetett volna valamilyen vizsgálati anyagot, melyben elemezték volna a rácsos autópálya hálózatot! A témát nagyon mélyre temették!

Nem tudok arról sem, hogy valamelyik konferenciájukon elhangzott volna egy ilyen témájú előadás.

6.4 Kik fedték el a bajt? Kikből kerülhetett ki ez a kizáró, lefojtó apparátus? Sajnos mérnökökből!
A hazai mérnököknek két nagy szervezete van:

- a Közlekedéstudományi Egyesület, és
- a Magyar Mérnöki Kamara.

Megtalálták azokat a mértékadó embereket, akik nagyon keményen képesek voltak mindenben nekik megfelelni, akik képesek voltak akaratukat a többségre kényszeríteni.
Mi motiválhatta őket? Sokukat az egzisztenciális félelem, de sokukat a hatalom és a pénz.
Nem törődve azzal sem, hogy ez a mérnökségnek mekkora presztízsveszteséget okoztak. A magyar társadalom látta, hogy hogy ezek feje felett bármi elintézhető, a torkokon bármi lenyomható anélkül, hogy megnyikkantak volna. Őket simán átléphette a hatalmasság úgy, mintha nem is léteznének! Ezért adtam a jelen dolgozatom címének az Illyés Gyula versének egy sorát.
De nagyon ide passzol másik nagy költőnk, Babits Mihály egy sora is:

„Vétkesek közt cinkos, aki néma.”

További hasonlók is vannak:

„Aki elfogadja a rosszat és nem tesz ellene semmit, az ugyanúgy részt vesz benne, mint az, aki segít elkövetni.” (Martin Luther King).

„Minden helytelen dologban, ami történik, nemcsak azok a bűnösek, akik elkövetik, hanem azok is, akik nem akadályozzák meg.” (Erich Kästner)
Nem igaz, hogy ezek egyikét sem hallották ezek az urak! Tudták mit tesznek.

6.5 A Magyar Mérnöki Kamara elnökének néhány dicséretes, de halovány próbálkozása a MMK hajója irányának módosítására

Wagner MMK elnök úr a parlamenti beszédében lényegében ugyanazt mondta el virágnyelven, amit én a 4.2 pontban leírtam.
https://www.youtube.com/watch?v=syzLlQqKmmw&t=1181s
Mintha az Elnök úr sem értett volna mindennel egyet, de csak kódolva mondhatta ezt el ő is!

Ő nagyon helyesen kiemelte, mintának próbálta a kínai mérnökök és az ottani hatalmasságok itthonitól eltérő ideális kapcsolatát, rendkívüli eredményességét, beszélve a szakmánkban itthon tapasztalható jogász túlhatalomról is.
De haszontalanul, mert a hatalom jelen lévő képviselői ezeket meg sem hallották., semmire sem reagáltak.
Az Elnök úr többször kérte a mérnököket arra, hogy jöjjenek ki bátran a kényszer alól, úgymond lépjenek ki a fényre. Lásd a felszólítását a Coming out-ra!
https://index.hu/velemeny/2025/07/16/magyar-mernoki-kamara-vizgazdalkodas-bos-nagymaros-vizlepcso-klima-coming-out-/
De sajnos nem folytatta azzal, hogy mi várt azokra, akik szót fogadtak. **Talán neki is feltűnt, hogy a mai napig nem követték a tanácsát tömegesen!**

Napjainkban már pedig ezt írta (Népszava, 2026**. IV. 14.)**
„… volt egy időszak, amikor minden szakmai köztestület láthatta, milyen ára lehet annak, ha a hatalom a kritikát nem partneri jelzésnek, hanem ellenséges fellépésnek tekinti.”
„A mérnöki tudás nem ott kapott helyet, ahol a legnagyobb szükség lett volna rá: az elején. Pedig a mérnöki munka nem utólagos díszítés. Nem aláíró szerep. Nem statisztaszerep.”
„„Láttuk, mi történt másokkal. Láttuk, mi lett az orvosi kamara sorsa. Huszonötezer magyar mérnök köztestületét nem tehettük ki könnyelműen egy olyan helyzetnek, amelyben nemcsak a vélemény, hanem **maga az intézményi működés is veszélybe kerülhetett**. De ezt is nevén kell nevezni: a passzív rezisztencia nem vazallusság volt.”
A sunnyogás tényleg védekezési mód?
Ha ennyire veszélyeztetve volt egy ekkora intézmény, mekkora veszély leselkedett egy magános, más véleményen lévő mérnökre? Nem kellett volna, nem lehetett volna őket megvédeni a MMK által?

„A valódi kérdés most már nem az, mit hittünk egy rendszerről, hanem az, hogy mit vagyunk készek helyreállítani” – állapította meg. A bejegyzést azzal zárta: „és akkor szakmai közösségünk feladata sem kisebb, mint mindig volt: nem sodródni az árral, hanem medret adni neki. Az áradat is szabja a medrét”.
https://nepszava.hu/3318833_magyar-mernoki-kamara-wagner-erno-lazar-janos-ekm-biralat
„… elvárjuk, hogy a Magyar Orvosi Kamara visszakapja azt az autonómiát és intézményi megbecsülést, amely minden felelős szakmai köztestületet megillet.”
https://www.szeretlekmagyarorszag.hu/hirek/tragarul-kuldte-el-takacs-peter-a-8-milliardot-firtato-ferfit-egy-plazaban/
Nincs ez nagyon UTÓLAG?

6.6 Budapest, mint a magyar VÍZFEJ
Gazdálkodás • 2025, 411–420
„… a centrumtérségekben kialakult **elszívó hatás** olyan mértékűvé vált Magyarországon, hogy egyes járások félperiférikus állapotukból periférikussá váltak, így gazdasági szempontból gyakorlatilag alkalmatlanok a felzárkóztatásra.”
„Hazánkban évtizedek óta több régió is szenved a gazdasági stagnálástól, az alacsony infrastrukturális fejlettségtől és demográfiai problémáktól (elvándorlás, elöregedés), amelyek együttesen hozzájárulnak a területi egyenlőtlenségek fokozódásához.”
„… kulcsszerep jut a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének …”
„… a vidék jelentése a leszakadás és az elszegényedés szinonimáivá válik.”
„… az infrastruktúra szintjének különbsége …”
https://real.mtak.hu/229550/1/Gazdalkodas2025_5_04418Teruletikulonbsegek411-420.pdf

Tér és Társadalom *32. évf., 1. szám, 2018* *https://doi.org/10.17649/TET.32.1.3016*

Beluszky P. (2014): Budapest – zászlóshajó vagy vízfej?
(Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő, 172 o.)

VÁRNAI IBOLYA
https://real.mtak.hu/91429/1/3016-Tanulmanyszoveg-10129-1-10-20180221.pdf
„A „vízfej” kifejezést olyan helyzetek leírására használják, amikor egy ország túlzott mértékben centralizált. Budapest esetében ez a kritika gyakran arra utal, hogy **az ország többi része nem kap elegendő figyelmet, erőforrást vagy fejlesztési lehetőséget**. A decentralizáció hiánya miatt a vidéki települések kevésbé vonzóak a befektetők és a fiatalok számára, amely elősegíti az elvándorlást és a regionális egyenlőtlenségek mélyülését.”
„**Az Osztrák-Magyar Monarchia idején a város kiemelt szerepet kapott**, amelyet az azt követő korszakok fejlesztési politikája tovább erősített. A közlekedési, oktatási és gazdasági **infrastruktúra aránytalanul Budapest-központú.** Az elmúlt évtizedek során **az infrastrukturális fejlesztések jelentős**

része is a fővárost érintette, amely hozzájárult a regionális különbségek fenntartásához."

Aztán az Osztrák-Magyar Monarchia megszűnt, de Budapest nagyon elől maradt. Majd jött Trianon. Nagymagyarország nagy fővárosát a csonkított ország megörökölte. Budapest pedig véletlenül ott felejtette magát. A zsugorodás helyett még tovább nőtt. Nagy lendülettel haladunk a városállam felé.

https://doctus.hu/budapest-vizfej-vagy-normalisan-mukodik-az-orszag-testeben/

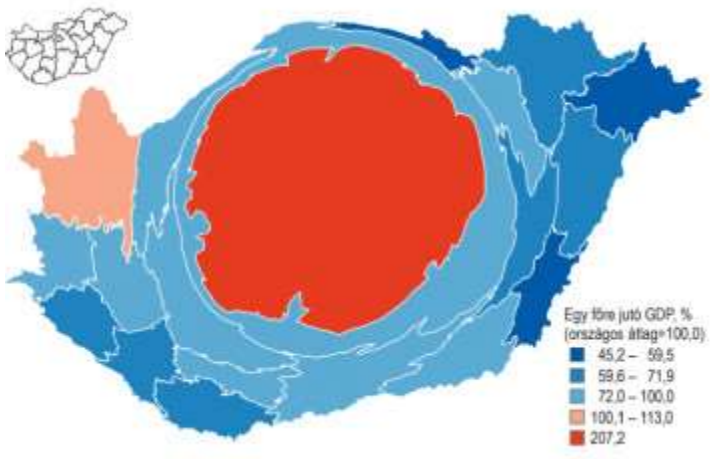
Magyarország igazából csak egy óriási Budapest! És ezen semmi sem változtat

Portfolio, 2022. dec. 23.

Ami jön az egy vízfej, egy rákos daganat képe is! Budapest csak hízik, mint a mindent felfaló mesebeli kis gömböc.

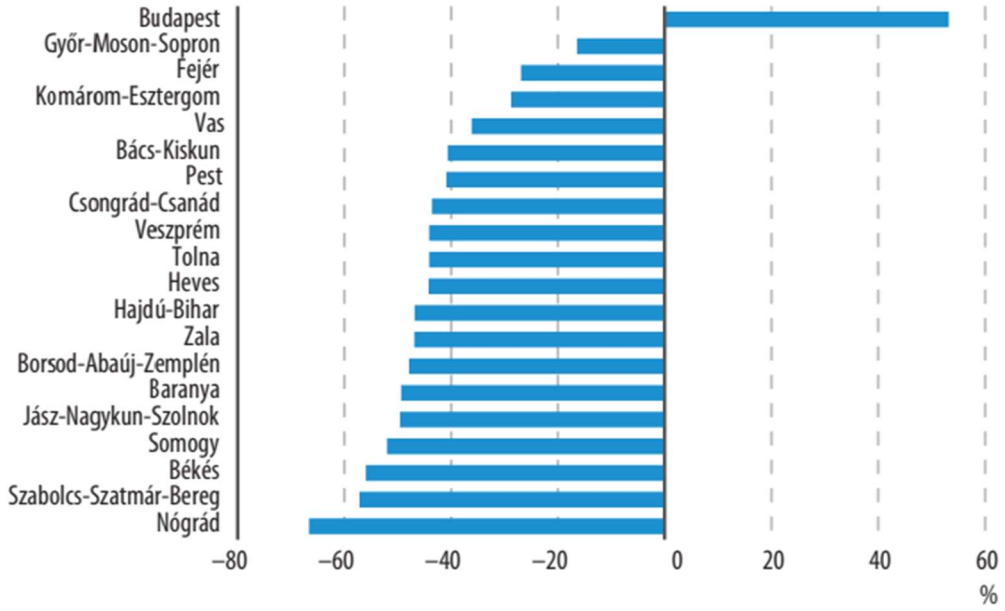
Ez nem a véletlen műve, és nem is a fővárosiak különleges munkájának, különleges képességeinek az eredménye!

Ez az alapinfrák Budapestre koncentrálásának, a beruházási javak helytelen, aránytalan allokálásának a következménye. Mivel ez egy csinált állapot, vissza is lehet csinálni.



„Az egy főre jutó GDP az országos százalékában, 2020. A megyék területei a GDP abszolút értékével arányosak. Forrás: KSH"

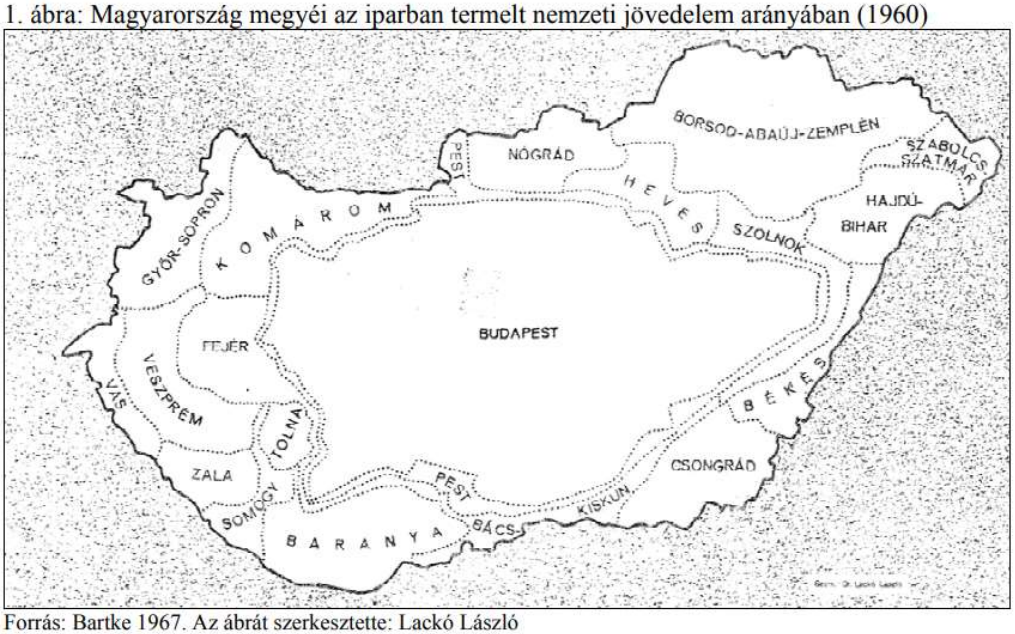
Na és mi van az egyes megyékben? Milyen érdekes, hogy csak Budapest van az EU átlag felett! Milyen véletlen, hogy az összes megyénk nagyon az EU átlag alatt helyezkedik el! De kiknek a véréből?



„Az egy főre jutó GDP eltérése az uniós (EU27-2020) átlagtól, 2020”
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20221223/magyarorszag-igazabol-csak-egy-oriasi-budapest-es-ezen-semmi-sem-valtoztat-586894

1960 óta biztosan ez a helyzet. A tendencia azóta is változatlan, a torz világ pedig tör előre.

1. ábra: Magyarország megyéi az iparban termelt nemzeti jövedelem arányában (1960)



Forrás: Bartke 1967. Az ábrát szerkesztette: Lackó László

file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/magyarorszag-gazdasagi-terszerkezetenek-atalakulasa%20(1).pdf

Mennyivel lenne kevesebb egy ország GDP-je a fővárosa nélkül?

A főváros-hatás (az egy főre jutó GDP változása, ha eltekintünk a fővárostól, %-ban)

Ország és főváros	%
Magyarország Budapest nélkül	-23,5
Görögország Athén nélkül	-19,9
Franciaország Párizs nélkül	-15,0
Csehország Prága nélkül	-14,2
Portugália Lisszabon nélkül	-13,7
Dánia Koppenhága nélkül	-13,3
Finnország Helsinki nélkül	-12,9
Svédország Stockholm nélkül	-11,7
Egyesült Királyság London nélkül	-11,2
Lengyelország Varsó nélkül	-9,6
Belgium Brüsszel nélkül	-8,7
Ausztria Bécs nélkül	-6,1
Spanyolország Madrid nélkül	-6,0
Hollandia Amszterdam nélkül	-4,8
Olaszország Róma nélkül	-2,1
Németország Berlin nélkül	0,2

Forrás: IWKöln, Portfolio

Látható, hogy minden ország szegényebb lenne a fővárosa nélkül, de nem mindegy, hogy mennyivel! Az előbbi rangsor a főváros vízfej voltának mértéke!

Azt nézték meg, hogy a főváros kiemelése, kivétele esetén mennyivel lenne kisebb a maradék ország GDP-je.

Érdekes Budapest és Berlin, Róma, Amszterdam szerepe.

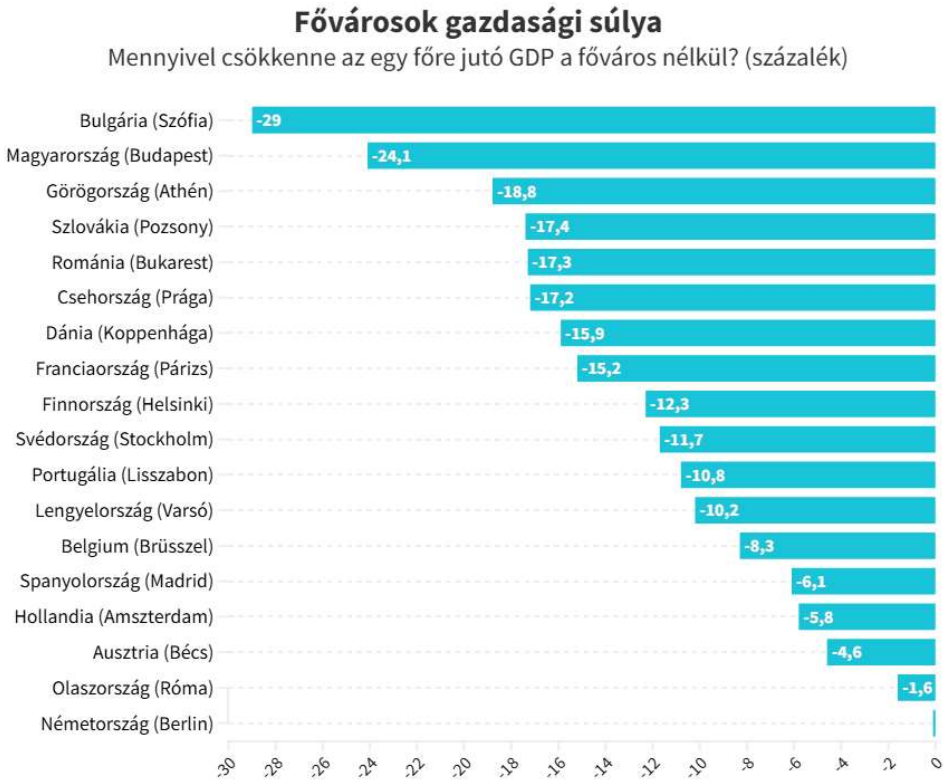
„A szakértők megjegyzik, hogy európai összevetésben **szokatlannak tűnik a német főváros mérsékelt gazdasági szerepe**, azonban tipikus Németország szempontjából, a szövetségi üzleti modell eredménye. **A híres német középosztály nagyon erős a vidéki területeken, ez az egyik egyedi jellemzője a német gazdaságnak.”**

Ismert tehát a megoldás, de az budapesti érdeket sért!

„VAGYIS BUDAPEST NÉLKÜL (EGY FŐRE JUTÓ GDP TEKINTETÉBEN) 23,5%-KAL LENNE SZEGÉNYEBB MAGYARORSZÁG. EZZEL A NÉMET KUTATÓINTÉZET ÁLTAL ÖSSZEÁLLÍTOTT RANGSOR LEGTETEJÉN VÉGEZNÉNK, VAGYIS EBBEN A TEKINTETBEN **MAGYARORSZÁG A LEGINKÁBB VÍZFEJŰ ORSZÁG**.”

https://www.portfolio.hu/gazdasag/20160811/kitalalod-mennyire-vizfeju-magyarorszag-235903

Egy másik vizsgálat azonos eredménnyel!



https://telex.hu/g7/adat/2024/09/16/az-eu-egyik-leginkabb-vizfeju-gazdasaga-a-magyar

Ez a torz világ nem vádaskodás, rosszirányú kitaláció, hanem sajnos tény!

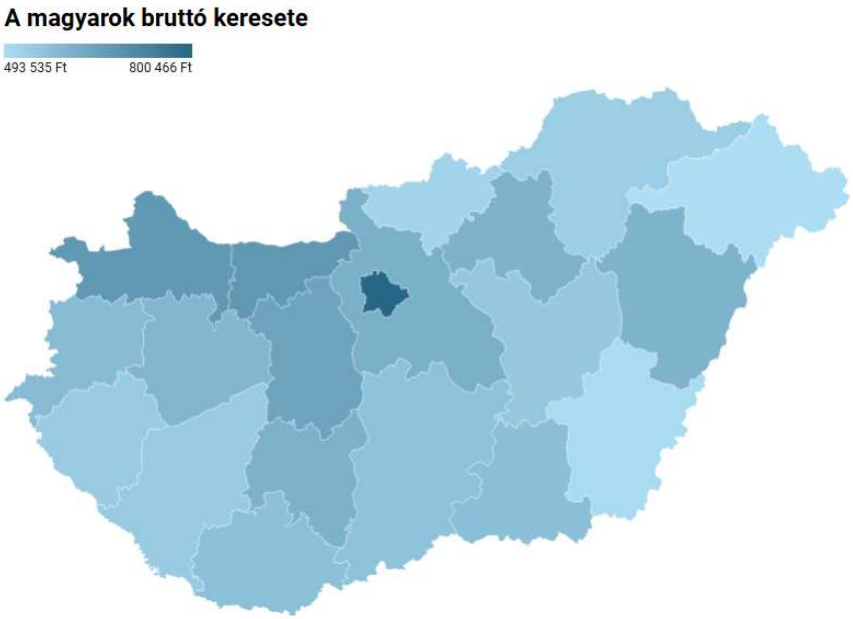
Eljutottunk addig, hogy a főváros fejlesztési forrásigénye, a pénzigénye, pénzéhsége mára már akkora, hogy talán még az USA pénztárcája sem lenne elég a kielégítésre.

A mai napig elhangzik, hogy azért is fejleszteni kell Budapestet, mert az ezt majd tovább sugározza ezt a fejlesztő hatást. Ez cáfolják az előbbi grafikonok. Hiszen ha Németország meg tud lenni Berlin „sugárzása" nélkül, akkor egy nagy mese ez Budapest esetén is! Ha mi valamiben elsők vagyunk, az mindig valami nagyon rosszat jelent, mint itt is.

Mivel a döntéshozók fővárosiak, mindig elő tudják adni a fővárosi érdeket összmagyar érdekként!
Bármilyen jellemzőt is nézünk meg ebben a kis országban a területi különbségek óriásiak!
https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/ter_kep_2024.pdf

6.7 A nagy területi különbségek bemutatása néhány jellemző segítségével
Néhány további ábra a sok közül:
KSH 2025. febr.

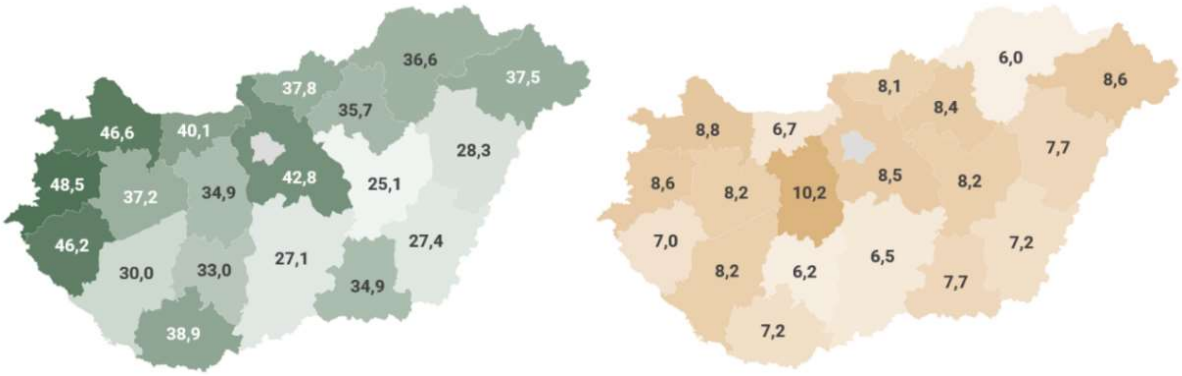
Aki megkeresi a helyén ezt a cikket, és rááll valamelyik megyére, megkapja a megyei adatokat.



„Ahogy az interaktív térképünk is látványosan mutatja, óriási különbségek vannak a magyar megyék átlagkeresetei között 2025 februárjában. **Budapest toronymagasan vezet** a maga bruttó **800 466 forintos** átlagával, amelyet Komárom-Esztergom (670 897 Ft), Győr-Moson-Sopron (668 574 Ft) és Fejér követnek (640 885 Ft).

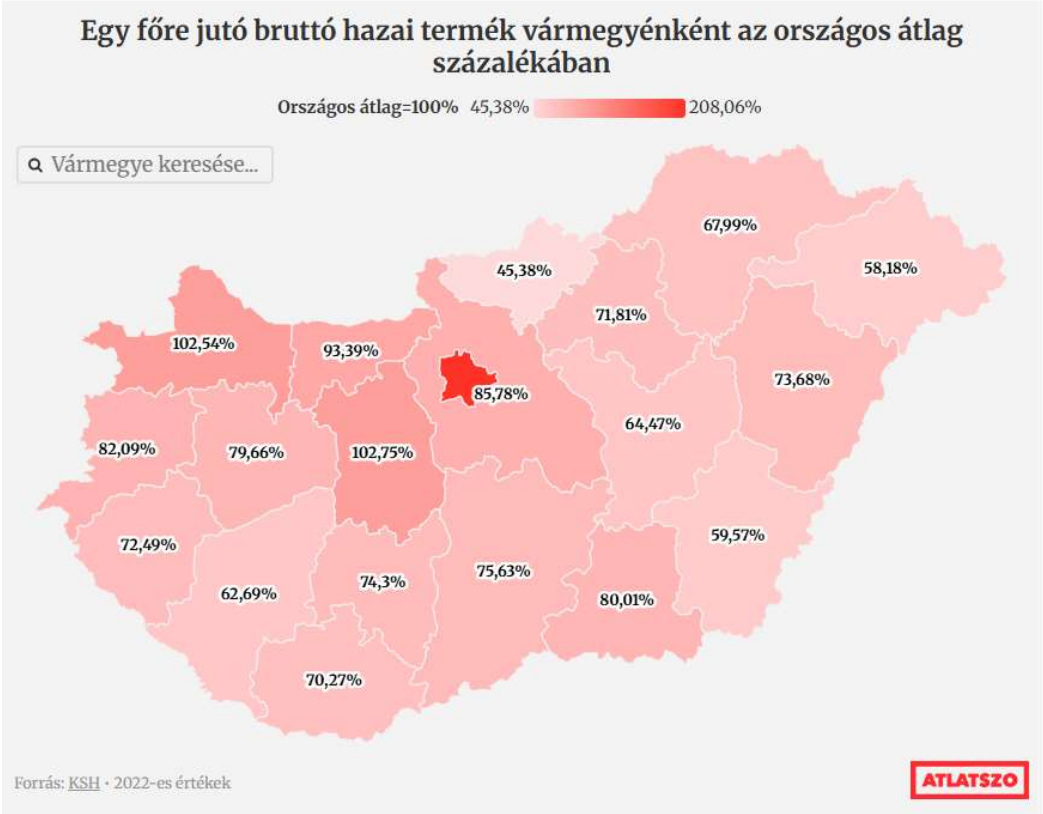
A skála másik végén **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye** áll, ahol az átlagkereset **nem éri el a 494 ezer forintot sem**– ez több mint **300 ezer forintos különbség,** vagyis nagyjából 62%-át keresik annak, mint a fővárosban. Hasonlóan 500-520 ezer forint körüli átlagot találunk Békés és Nógrád megyékben is, jól mutatva a kelet-nyugati és centrum-periféria ellentéteket.”

https://bankmonitor.hu/mediatar/cikk/igy-keresnek-ma-a-magyarok-mutatjuk-terkepen/

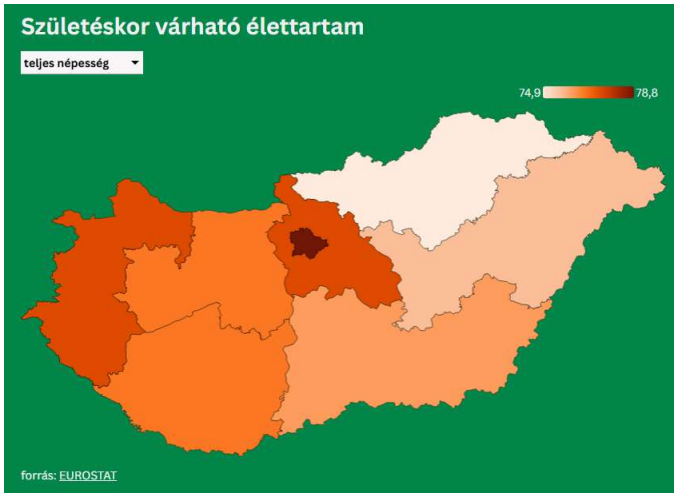


7. ábra – Az országos közút- és vasúthálózat sűrűsége (km/100 km², 2023)

https://makronom.eu/2024/11/24/teruleti-egyenlotlensegek-es-gazdasagi-felzarkozas-magyarorszagon/



https://atlatszo.hu/adat/2024/07/29/magyarorszag-gdp-jenek-egyharmada-budapesten-koncentralodik/



https://zoldhang.hu/2025/06/25/magyarorszag-szamokban-regionalis-kulonbsegek/

4. ábra: Az egy főre jutó GDP vármegyénként (Magyarország = 100%)

	2000
Budapest	**196,2%**
Győr-Moson-Sopron	**135,1%**
Fejér	116,1%
Vas	112,3%
Zala	86,8%
Veszprém	85,9%
Pest	82,8%
Tolna	82,6%
Csongrád-Csanád	82,2%
Komárom-Esztergom	82,1%
Hajdú-Bihar	76,7%
Baranya	73,7%
Bács-Kiskun	71,1%
Heves	70,8%
Somogy	69,9%
Békés	66,9%
Jász-Nagykun-Szolnok	64,1%
Borsod-Abaúj-Zemplén	63,0%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	**58,7%**
Nógrád	**52,2%**

	2010
Budapest	**216,9%**
Győr-Moson-Sopron	**120,9%**
Komárom-Esztergom	102,5%
Fejér	88,3%
Pest	88,1%
Vas	87,1%
Zala	86,8%
Tolna	78,0%
Hajdú-Bihar	75,8%
Csongrád-Csanád	74,1%
Veszprém	72,7%
Heves	68,7%
Baranya	67,2%
Bács-Kiskun	66,7%
Somogy	63,9%
Jász-Nagykun-Szolnok	61,8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	60,2%
Békés	**58,0%**
Szabolcs-Szatmár-Bereg	**54,0%**
Nógrád	**43,2%**

	2023
Budapest	**219,0%**
Győr-Moson-Sopron	**103,2%**
Komárom-Esztergom	97,8%
Fejér	88,2%
Pest	85,3%
Vas	79,9%
Veszprém	77,2%
Csongrád-Csanád	75,7%
Bács-Kiskun	74,4%
Heves	72,8%
Hajdú-Bihar	72,6%
Tolna	69,0%
Baranya	68,6%
Zala	68,6%
Borsod-Abaúj-Zemplén	63,7%
Jász-Nagykun-Szolnok	62,5%
Somogy	60,5%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	**57,8%**
Békés	**56,0%**
Nógrád	**44,2%**

Forrás: KSH, a szerző számításai

https://www.vg.hu/velemeny/2025/12/teruleti-kulonbsegek-nagyok-javulas

Végül mindezek tetézéseként, mindent összesítve a bizalom hiánya, melyet talán a legnehezebb lesz megváltoztatni!

Bizalom az emberekben, 2020.
(A 6 és 10 közötti bizalmi szint aránya



https://www.portfolio.hu/uzlet/20220620/sorra-vettuk-a-magyar-fejlodesi-celszamokat-magyarorszag-jobban-teljesit-528123

Az egymást sűrűn, és szorosan követő események miatt kénytelen vagyok a dolgozatomat folytatni, kibővíteni.

A kibővítés az alábbi időpontok miatt vált szükségessé:

2026. IV. 23. a dolgozatom szétküldési dátuma.

2026. IV. 24. megkaptam az áprilisi Mérnök Újságot, benne Wagner Ernő MMA elnök úr Elveszett illúziók című cikkével, melyből a Népszava korábban részleteket leközölt, melyet én az alapdolgozatomban fel is használtam.

2026. IV. 24. A TISZA elnöke, a leendő miniszterelnök, kinevezte közlekedési és beruházási miniszternek Vitézy Dávid urat.

https://telex.hu/belfold/2026/04/24/magyar-peter-miniszter-bejelentes
https://index.hu/belfold/2026/04/24/vitezy-david-magyar-peter-tisza-part-miniszter-karacsony-gergely/
https://24.hu/belfold/2026/04/24/vitezy-david-kozlekedesi-miniszter-reakcio/
https://hu.wikipedia.org/wiki/Vit%C3%A9zy_D%C3%A1vid
https://www.youtube.com/watch?v=fwB2-yHHpRk

Ezzel sok eddig bizonytalanság megszűnt.

Amit a közelmúltban láthattunk:

https://www.youtube.com/watch?v=fwB2-yHHpRk&t=33s
https://www.youtube.com/watch?v=4bLOd_KVpbw&t=1174s
https://www.youtube.com/shorts/inkS0crVCuM
https://www.youtube.com/shorts/_LkcNV5b0qU

Ezen bővítés tartalomjegyzéke

8. Wagner Ernő MMK elnök úr megszólalásai……17. old.
Javaslat az új szerkesztő bizottságra a Mérnök Újság online változatánál……25.
9. Vitézy Dávid úr nyilatkozatai
9.1 Rónai Egonnak, azaz az ATV-nek, az áprilisi választás előtt, valamikor 2025-ben……25.
9.2 Tálos Lőrincnek, azaz az Átlátszó Podcastnak, 2026. I. 2-án……27.
10. Az át nem gondolt szegedi közlekedésfejlesztési döntések. ……35.
az első hiba……37.
a második hiba……38.
a harmadik hiba……39.
a negyedik hiba……40.
az ötödik hiba……42.
a hatodik hiba……43.
a hetedik hiba……44.
a nyolcadik hiba……48.
a kilencedik hiba……48.
a tizedik hiba……49.
a tizenegyedik hiba……49.
11. Milyen volt az a folyamat?……50.

8. Wagner Ernő MMK elnök úr megszólalásai

https://www.youtube.com/watch?v=syzLlQqKmmw&t=1236s
https://www.facebook.com/mernokikamara/posts/1445767970679549?ref=embed_post
https://index.hu/velemeny/2025/07/16/magyar-mernoki-kamara-vizgazdalkodas-bos-nagymaros-vizlepcso-klima-coming-out-/

Mit is tetszik állítani? Tegyem hozzá rögtön, hogy nagyon helyesen! Köszönöm!
Kimondja, hogy:

a) **„ideje volna bátrabbnak lenni. A mérnököknek ki kell jönni végre a fényre!”**
   Bátrabb csak lehet, aki nem tehette ezt meg eddig. Azaz: vannak bátortalanok!
b) **A fényre kijönni csak az tud, aki eddig a sötétben leledzett. Azaz vannak, akik elbújni kényszerültek a sötétbe.**
c) **„hosszú évek óta pironkodva hallgatunk” Az kénytelen pironkodni, akire valaki rászól. Rászól, mert neki nem tetszőt mond. Azaz vannak rászólók!**
d) **a szocializmus évei egyfajta „mérnöki karantént" jelentettek.” Azaz valakik karanténbe kényszerültek, mert voltak, akik őket oda kényszerítették! Emlékszünk: a karantént azért hozták létre, hogy valakit ELKÜLÖNÍTSANEK a többiektől!**
e) **„Ahol nem kell háttérbe húzódnunk” Azaz valakiknek inkább a háttérbe kellett menni, valakik miatt.**

Létrehoztak, továbbfejlesztettek egy új mérnöktípust,
aki sötét karanténban félve kuporog, de még képes pironkodni, ha szidják. A társadalom ettől várja a forradalmi innovációkat? Most a lényeg: ez a típus létezik!

Köszönöm, hogy ki tetszett mondani, úgymond „felülről”. **Én majdnem minden dolgozatomban ugyanezt mondom, de ezért megbüntettek. Úgy érzem, hogy én is a karanténban csücsülök.**

Ezzel a mérnökök kis világa az alábbi részekre oszlik:

a) minisztérium, akinek vannak megvédendő céljai, olyanok, melyek nem mindenkinek tetszenek,
b) lakájhad, amely a „megvédendők” magánserege, akik érvényt szerezek a minisztériumi akaratnak,
c) mérnökök, a lakájok edzőpályája, terepe, amik mindezek elszenvedői.

Vajon hová tartozik a mai MMK, aki eltűrte, támogatta a lakájhadat?

Ha van, miért van? Miféle bűneit tetszett megtalálni a Lázár-minisztériumnak?

„eltévesztette a valós arányokat”.
Rosszul használta a mérnököket:
„A mérnök nem azért van jelen egy ország működésében, hogy az elkészült döntésekhez műszaki lábjegyzetet fűzzön.”
Hallgatásba kényszerített:
„Aki a magyar építészetről ír törvényt, az a valóság töredékéről rendelkezik, a többit pedig **hallgatásba száműzi**. Az építésgazdaság hatvan százaléka nem magasépítés, a magasépítés hatvan százaléka nem építészet.”

Ilyen lenne a megálmodott, az újabb elnöki illúzió ideális minisztériuma:
„A valódi kérdés most már nem az, mit hittünk egy rendszerről, hanem az, hogy mit vagyunk A szakmai **kamarák autonómiáját**. Az **érdekvédelem becsületét**. A mérnöki tudás helyét a döntések elején. **A kritika jogát**. A partnerség kultúráját készek helyreállítani.

Ez azt jelenti, hogy a Lázár-minisztérium elvette

- a kamara autonómiáját,
- az érdekvédelem becsületét,
- **a kritika jogát,**
- a partnerség kultúráját.

Ezek nagyon bátor és igaz kijelentések. Köszönöm a kimondásukat!
Nyilván ezek miatt bukott rá azonnal a Népszava és a hasonlók, mert mindennek örülnek, ami az előző kormány hibáit kimondja.

A minisztérium ezek szerint ravaszabb volt, és jól átvágta a MMK-t:
„Amikor létrejött az építési és beruházási tárca, majd annak folytatásaként az Építési és Közlekedési Minisztérium, sokan joggal remélték, hogy végre valódi szemléletváltás következik. Nem csupán új névtábla kerül az ajtóra, hanem új gondolkodás is érkezik mögé. Nagyobb szakmai súly, kiszámíthatóbb beruházási rend, komolyabb mérnöki jelenlét a döntés-előkészítésben, erősebb intézményi megbecsülés.”
„A döntések logikája maradt centralizált, a szakmai szempontok továbbra is többnyire utólagos igazolásként jelentek meg, nem valódi alakító erőként.
A mérnöki tudás nem ott kapott helyet, ahol a legnagyobb szükség lett volna rá: az elején.
Pedig a mérnöki munka nem utólagos díszítés. Nem aláíró szerep. Nem statisztaszerep. A mérnök nem azért van jelen egy ország működésében, hogy az elkészült döntésekhez műszaki lábjegyzetet fűzzön. A mérnök ott válik igazán

nélkülözhetetlenné, ahol még lehet arányt tartani, kockázatot csökkenteni, hibát megelőzni, jövőt tervezni.”

Jól meglegeltették a naivokat:
„A piac megmozdul. A cégek terveznek. Kalkulálnak. Kapacitást kötnek le. Mérnökórákat, szakértői időt, szervezeti energiát tesznek bele olyan eljárásokba, amelyek végén sokszor nincs eredmény, vagy van eredmény, csak éppen nincs szerződés, vagy ha van szerződés, akkor az nem lép hatályba. Nincs fedezet. Nincs forrás. Nincs továbblépés. Van viszont elvégzett munka. Van elhasznált szakmai energia. Van elégetett pénz. És van egy rendszer, amely úgy tesz, mintha történne valami, miközben valójában nem történik meg az, amiért az egész folyamat elindult.”

„Elvárjuk, hogy **a szakmai kamarák autonómiája ne legyen politikai alku tárgya**.” Hűha, még ilyen csúfságok is előfordultak volna?
Esetleg bele is tetszettek ilyen alkukba menni?

Az előbbiek miatt sértettek száma nagyra nőtt!
A „megtévedtek” megtérítését kiszervezték lakájseregekbe.
Ők rendkívül nagy és eredményes munkát végeztek, mert a rengeteg elégedetlenségből semmi sem jött le az erre szolgáló hírcsatornákon.
A MMK pedig megtűrte, és sajnos ma is megtűri a lakájhad tényked ését!

A hatalom nem packázott:
„Csakhogy volt egy időszak, amikor minden szakmai köztestület láthatta, milyen ára lehet annak, ha a hatalom a kritikát nem partneri jelzésnek, hanem ellenséges fellépésnek tekinti.”
Valószínűen ugyanilyen sors várt a magánmérnököknek is, akik szólóban kritizálgattak.
A lakájsereg a szokásos eszközöket használta: volt akinek a mézes madzag „segített” – egy zs1ros állás, egy rang, a pénz - , van, akin a korbács sem.

Az Rubik-díj nem inkább Lázár-díj?
Avagy az érdekvédelem.
Az Elnök úr látlelete ismét pontos:
„Ahol az érdekképviselet nem a szakmát védi a hatalomtól, **hanem a hatalom üzeneteit közvetíti a szakma felé** – és ezért cserébe pozíciót, láthatóságot és a lojalitás apró jutalmait kapja.”

Tényleg egy üzenetközvetítő volt lefelé a MMK? Ezt a működést tetszett eddig segíteni?

„A kamara közvetlen politikai tevékenységet nem folytathat; nem is ez a dolga. Érdekvédelmet azonban igen, és azt nemcsak joga, hanem kötelessége is gyakorolni.”
„Nem pöröltünk, nem jártuk a sajtót, nem csináltunk látványos politikai jeleneteket” „Ahol nem kell háttérbe húzódnunk,”
Na, ez nagy baj volt!
De miért is?
„Láttuk, mi történt másokkal. Láttuk, mi lett az orvosi kamara sorsa. Huszonötezer magyar mérnök köztestületét nem tehettük ki könnyelműen egy olyan helyzetnek, amelyben nemcsak a vélemény, hanem maga az intézményi működés is veszélybe kerülhetett.”

Ezzel kimondta, hogy az állam zsarolta a kamarát. Persze ilyesmit más is mondott, de a lakájhad gondoskodott az eltakarításáról! A MMK elnökével azért ilyent mégsem tehet.

Pedig egyre inkább az látszik, hogy igenis KI KELLETT VOLNA TENNI, de ez a hajó már elment!
„Az államnak nem kegyet kell osztania” (?)
A Rubik-díjat csak építőmérnökök és építészmérnökök kaphatják. Hányféle mérnök is van még a MMK-ban? Ja, és az építésmérnökök nem is tagjai a MMK-nak, néhány kivételtől eltekintve.
Továbbá: hány építőmérnök tagja is van a MMK-nak? Ennyiből évente EGY kaphatja meg. Nem a morzsa morzsája akkor ez nem úri kegy mégis?

A két „piros betűs” ünnep
a díjátadó, és a kormányváltást követő nyilatkozat napjai – az Elnök úr szerint.

„Ma, ezzel az ünnepséggel szimbolikusan is kiszabadultunk ebből a karanténból.”
Semmiből nem jöttünk ki, ma is benne vagyunk. Mitől jöhettünk volna? Mi változott? Vagy ez is csak egy újabb elnöki illúzió.

„Én hiszem, hogy a mai nap egy új korszak kezdete.”
„az idén először átadott díj, a mérnöktársadalom történelmében egy korszakhatár”
2026. IV. 12-t is ilyennek tetszett nevezni a IV. 13-ai megszólalásában. Tényleg ennyiszer támadtunk fel?

Kérem Elnök úr, hogy nézzen a háta mögé. Ünnep csak akkor lehetséges, ha a háta mögötti lakájhadat eltávolítja a kamarai pozícióiból! Remélem, hogy van ennyi ereje.

Na és az a passzív rezisztencia, amit tatszett említeni

„A **passzív rezisztencia** (vagy passzív ellenállás) a magyar történelem egyik legmeghatározóbb **politikai küzdelmi formája** volt, amely az **1848–49-es szabadságharc leverését követő** időszakra, az úgynevezett **Bach-korszakra** (1851–1859) volt jellemző.

A lényege: mivel a magyarok fegyverrel nem tudtak győzni, és a nyílt lázadás megtorlást vont volna maga után, az ellenállásnak egy békésebb, de **a hatalmat megbénító formáját** választották.

1. A vezéralak: Deák Ferenc

A mozgalom szellemi irányítója a „haza bölcse”, **Deák Ferenc** volt. Ő fogalmazta meg a legfontosabb alapvetést: a magyar alkotmány és az 1848-as törvények jogilag érvényesek, a bécsi udvar abszolutista uralkodása pedig törvénytelen. Ebből adódóan a magyaroknak **nem szabad együttműködniük a hatalommal**.

2. Hogyan nézett ki ez a gyakorlatban?

Az ellenállás nem látványos akciókból, hanem a **mindennapi szabotázsból** állt:

- **Hivatalok elutasítása:** A magyar nemesek nem vállaltak hivatalt az osztrák közigazgatásban. Aki mégis tette, azt a társadalom kiközösítette (őket csúfolták „fitykésnek” vagy „muszáj-hazafinak”).
- **Adómegtagadás:** Amíg lehetett, halogatták vagy kijátszották az adófizetést. Gyakran megvárták, amíg a végrehajtók megjelentek, és csak akkor fizettek (vagy hagyták, hogy lefoglalják az ingóságaikat).
- **Rendeletek figyelmen kívül hagyása:** Nem tartották be az osztrák törvényeket, kijátszották a cenzúrát.
- **Társasági élet:** A magyar elit elzárkózott a bécsi udvar rendezvényeitől. Saját bálokat, kulturális eseményeket szerveztek, ahol magyar ruhát hordtak, és tüntetőleg magyarul beszéltek.

3. Mi volt a célja?

A cél az volt, hogy **kormányozhatatlanná tegyék az országot**. Ha senki nem hajtja végre a parancsokat, nem folyik be az adó, és nincs magyar tisztviselő, aki működtesse a rendszert, akkor az abszolutizmus előbb-utóbb csődbe megy.

4. Mennyire volt sikeres?

A passzív rezisztencia kétarcú volt:

- **Erkölcsi siker:** Egyben tartotta a nemzetet, nem hagyta elenyészni az 1848-as eszméket, és megmutatta a világnak, hogy Magyarországot nem lehet „beolvasztani” a birodalomba.
- **Gazdasági nehézség:** A nemesség számára ez borzasztóan megterhelő volt. A birtokok tönkrementek a fejlesztések elmaradása és a büntetések miatt.

> Végül a passzív rezisztencia, kombinálva Ausztria külpolitikai kudarcaival (pl. az 1866-os königgrätzi vereség), kényszerítette ki a bécsi udvarból a tárgyalásokat, ami végül az **1867-es kiegyezéshez** vezetett.

---

https://gemini.google.com/app/2b241afaf8370a33?hl=hu

A MMK sajátos – mondhatnám egyedi - passzív ellenállásának egyik formája: a miniszteri kegy kikönyörgése után közös kitüntetés osztás a hatalommal együtt, a hatalom házában:



A Rubik-díj átadási ünnepe az Országházban.
Éppen Wagner úr beszél. Az első sor bal szélén ül a minisztérium (az ÉKM) teljes vezérkara. Egyedül Lázár János nem volt jelen, pedig ez volt ezen díj első átadása. Ez mutatja, hogy a díjnak mekkora jelentőséget tulajdonított, hiszen talált fontosabbat

A passzív ellenállás második formája: együttműködés (látszata) a minisztériummal úgy, hogy számukra is nyilvánvaló volt, hogy a MMK lényegi kéréseit semmiképp sem fogják majd beépíteni, mint ezt később el is mondta az Elnök úr. De a tagság kábítására – t.i. arra, hogy a minisztérium meghallgatja, rendkívül nagyra is értékeli a MMK-t - elég volt ez is.



Egyeztetés az építészeti törvényről

A készülő építészeti törvényről egyeztetett június 14-én a Magyar Mérnöki Kamara székhelyén Lánszki Regő építészeti államtitkár, Gombos Márk településrendezésért és építéshatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár, Szabó Zsuzsa kormánytisztviselő (ÉKM), illetve a területi kamarák elnökei és az országos elnökség tagjai.

https://mernokvagyok.hu/wp-content/uploads/2023/09/Mernok-Ujsag-2023-07.pdf

A passzív rezisztencia harmadik érdekes új formája az együtt bálozás a minisztérium egyik magasan ülő figurájával.



Lánszki Regő Balázs és Wagner Ernő

https://mernokvagyok.hu/wp-content/uploads/2023/05/Mernok-Ujsag-2023-03.pdf

Ez lenne a mindennapi szabotázs, vagy a hatalom bénítása?

Az lenne a normális szerintem, hogy minisztérium és a MMK együttműködne, de ehhez miként illik a passzív rezidenciát emlegetni. Javaslom a passzív rezisztencia meghatározásában lévő kiemelt szavakon ezt átgondolni. Mi valósított meg a MMK azok közül a hétköznapokban. Nem dicsért túl a MMK-t az elnök úr.

Nem tetszett IV.13-án a döglött oroszlánba rúgni?

Kiderült, hogy a megszólalása 2026. IV. 13-án történt, azaz az IV. 12-ei választás másnapján, a Facebookon. A Mérnök Újság is csak egy későbbi közlés, a többiekkel együtt.

> „A „döglött oroszlánba rúgni” (vagy néha: „halott oroszlánba rúgni”) egy igen szemléletes szólás, amelyet akkor használunk, amikor **valaki egy olyan ellenfelet támad, aki már elveszítette a hatalmát, befolyását, vagy már nincs abban a helyzetben, hogy védekezni tudjon.**
>
> **Gyávaság és utólagos bátorság**
>
> Ez a leggyakoribb eset. Olyan emberre mondjuk, aki amíg az ellenfele erős és veszélyes volt, meg sem mert mukkanni, de amint az illető megbukott (vagy meghalt), **hirtelen „nagyon bátor” lesz**, és elkezdi szidni, vádolni vagy gyalázni őt. Ez a viselkedés a gyávaság jele, hiszen nincs kockázata a támadásnak.
>
> https://gemini.google.com/app/ddf24de94b8927dc?hl=hu

IV. 12. előtt is találkoztak, nem tetszett felismerni „lócsiszárt”?

Volt ebben valami Arany János-i önfegyelem is: „Ha egy úri lócsiszárral / Találkoztam s bevert sárral: / Nem pöröltem, – / Félreálltam, letöröltem.”

„Miért hallgatott eddig Magyar Mérnöki Kamara?” Miért lapított!

„De ezt is nevén kell nevezni: a passzív rezisztencia nem vazallusság volt.” Szerintem sem, mert ez inkább szervilizmus!

> „De mi a különbség a vazallusság és a szervilizmus között
>
> Bár mindkét fogalom az alá-fölérendeltségről és a függőségről szól, a különbség óriási: az egyik egy **történelmi jogintézmény**, a másik pedig egy **lélektani/morális magatartás**.
>
> Íme a részletes lebontás:

1. Vazallusság (Hűbériség)
A vazallusság a középkori feudalizmus alapköve. Ez egy **kölcsönös szerződésen** alapuló jogi és katonai kapcsolat két szabad ember (az úr és a vazallus) között.

- **Lényege:** A vazallus hűséget és katonai szolgálatot fogadott az úrnak, cserébe pedig védelmet és birtokot (feudum) kapott.
- **Méltóság:** A vazallus nem szolga volt, hanem nemes. Megvoltak a maga jogai, és ha az úr megszegte az ígéretét, a szerződés felbontható volt.
- **Kölcsönösség:** "Uramnak segítséggel és tanáccsal tartozom" – ez egy kétirányú utca volt.

---

2. Szervilizmus (Hajlongás)
A szervilizmus (a latin *servus*, azaz szolga szóból) nem jogi kategória, hanem egy **szolgalelkű viselkedésmód**.

- **Lényege:** Kritika nélküli engedelmesség, túlzott alázat és megalázkodás a hatalom előtt. A szervilis ember (a talpnyaló) nem azért engedelmeskedik, mert szerződés köti, hanem félelemből vagy érdekből.
- **Méltóság hiánya:** Míg a vazallusnak volt tartása, a szervilis ember feladja az egyéniségét és az önbecsülését, hogy elnyerje felettese tetszését.
- **Egyoldalúság:** Itt nincs szó kölcsönös jogokról; a szervilis fél csak ad (engedelmességet, hízelgést), remélve, hogy cserébe kegyet gyakorolnak felé.

https://gemini.google.com/app/7c3658559e481649?hl=hu

A bátorság jeligére még valami:
„És ki kell mondanunk azt is: elvárjuk, hogy a Magyar Orvosi Kamara visszakapja azt az autonómiát és intézményi megbecsülést, amely minden felelős szakmai köztestületet megillet.” Mikor is kezdődött az orvosi kamara és a kormányzat konfliktusa?

„Most tehát nem **hallgatnunk** kell, hanem világosan fogalmaznunk.” **Most mi miatt nem, ha eddig igen?**

Hallgatott a MMK, és emiatt hallgatott a mérnökség is! – újra elismerve ezt a tényt Köszönöm.

Egyrészt a hallgatásnak nem pontos fogalmazás az ellentétes párja!
Másrészt: eddig sem kellett volna hallgatni. **A MMK hallgatása intő példa volt a kamarai tagságának, nehogy lecsapjon rájuk a bárd! Ezzel hatalmas kárt okoztak.**
A minisztériumi intézkedések kritikájának elhallgatása mellett a MMK tág teret engedett a lakájhad működésének. Ezt is a passzív rezisztenciához tetszik számítani?

Mi gyengült meg, és mi nem?
„ebben az időszakban volt valami, ami nem gyengült meg. Ez pedig maga a mérnöktársadalom”

Ez is tévedés! Hiszen CSAK AZ gyengült meg. Lehet, hogy az Elnök úrnak ez csak egy illúzióvesztés volt. A mérnök között lehetett gondolkodni azon, hogy volt-e értelme 5 évet az egyetemen végig küzdeni, majd egy jogászuralom rabszolgává lenni.

Javaslom a MMK első talpra állási lépésének: az új szerkesztő bizottságot felállítani csupa fiatalból a Mérnök Újság online változatánál!

Akik képesek lennének a Mérnök Újság digitális változatát a mérnökök fórumává alakítani, ahol végre megjelenhetnének az eddigi lakájcenzúra nélkül a mérnöki vélemények, ahol azokat meg lehetne tárgyalni, ahol ki lehetne alakítani egy-egy szakosztály, majd a MMK véleményét. Így segítve a magyar társadalmat. Mert ez növelhetné a mérnöki presztízst, melyet a MMK működése leküldte a pincébe.

A mai szerkesztő bizottság maradhasson a papír alapú Mérnök Újságnál.

A fiatalok génjeiben van mindaz, amit az eddigiek vért izzadva és eredménytelenül próbáltak megtanulni az eddigi irányítók. Olyan is!

9.) Vitézy Dávid úr nyilatkozatai az elképzeléseiről
9.1 Rónai Egonnak, azaz az ATV-nek, az áprilisi választás előtt, valamikor 2025-ben:
Budapestet büntetik az összes beruházása leállításával.
Lázár János ezt örömmel tette, nála ez szinte egy küldetéstudat.
Lázár János szerint Budapest egy vízfej, melyet meg kell folytani, a fejlődését akadályozni kell. Minden pénzt vidékre kell küldeni.
Ha Budapest nem fejlődik az a vidéknek is rossz, mert ha Budapest nem fejlődik, az az egész ország fejlődését visszafogja,

Ő látott, észrevett még olyan szakembereket, akik képben vannak, akik képesek nem politikai választ adnak a kérdésekere, még tudják, hogy miként kell a dolgokat egyről kettőre eljutni. **Ez sokkal jobb annál, ami volt, hogy ez a fajta szakember gyanús, akit állandó ellenőrzés alatt kell tartani, és mindent a jogászoknak kell megoldani.**

Kiderült, hogy Vitézy úr a fővárosi kötöttpályás – a sínhez, vagy felsővezetékhez kötött - közlekedés legnagyobb támogatója. Ez a tudása nagyon mélyen átgondolt. Kiderült, hogy Budapestet nagyon jól ismeri.

Szeretném megvilágítani, hogy az elővárosi közlekedésnek ma már nem egyetlen megoldása a vasúti közlekedés, mert itt vannak az elektromos autóbuszok, melyek különösen az alacsonyabb szállítási feladatú tartományokban versenyképesebbek.

Azt is jól látja, hogy nagy az intézményi leépülés.

Jó képet festett arról az eszement harcról, amely a fővárosi közgyűlésen belül, valamin a főváros és az Orbán kormány között megy. Az pedig maga a csoda, ha ilyen környezetben bármilyen érdemi munka is megtörténhet.

Képes elismerni a 1989-es rendszerváltás hibáit. Mint mondta, a szocializmusból a piacgazdaságnak **a ló túlfelére estünk át.**

Budapest nem telt meg, ide még jöhetnek. Engedni kell, hogy vidékről beköltözhessenek, mert itt kedvezőbbek az életfeltételek, magasabbak a bérek. Egész városnegyedek vannak, ahol lakásokat kellene építeni. Már eddig egy Debrecennyi embertömeg költözött a budapesti agglomerizációba, mert Budapesten nincs lakás. Csak két szélsőséget tudnak elképzelni. Hol maxi Dubait, ami a luxus, hol mini Pekinget, ami a beépített minimumok gyűjteménye, akarnak létesíteni, ahol egymás konyhájába tudnak nézni az emberek a zsúfoltság miatt. Ez rosszabb, mint ami az 50 évvel ezelőtt épült lakótelepeken van. Ebből látható, hogy Vitézy úr egyetért azzal, hogy Budapest tovább növekedjen, ezt a növekedést fejlődésnek látja. Budapesten nagy beruházásoknak kell elindulni. **Ezt hívják metropolisszá válásnak.**

Ma Budapesten nagy gond a közlekedés, és a lakáshiány. Emiatt nagy az elégedetlenség, mely visszatartja a beköltözést.
Ha azonban ezeken a gondokon enyhítenek, könnyítenek, akkor a beköltözés újra nekilendül, azaz Budapest egyre tovább nő. A falvak városok pedig ezzel együtt elnéptelenednek. Tényleg az lenne a cél?

A vidék főváros vita, ellentét „csak” egy pénzosztási vita.
Ha szóba kerül illik azonnal főváros-vidék ellentét szításáról sikítozni. Kár ezt ellentétként, gyűlöletként előadni.
https://www.youtube.com/watch?v=mCp8Z7Zy5Ek

Senki sem kérdőjelezi meg azon kötöttpályasok létét, ahol ekkora a használói igény , tegyük hozzá, hogy ahol még nem volt pénzük autópályára, ott minden a vasútra maradt. Ilyen állapotokat senkinek sem kívánva!



Ennek a párja nálunk az üresen mászkáló vonat volt Makó és Szeged között!

Valamikor Magyarországon egyeduralkodó volt a vízi szállítás, mert sem vasutak, sem utak nem voltak. Aztán megjelent a vasút, és kiszorította a hajókat, ezek teret vesztettek, mert a vasút rugalmasabb, gyorsabb és olcsóbb volt.
Aztán megjelent az autó, az autópálya, mely kiszorította a vasutat, mert rugalmasabb, gyorsabb és olcsóbb volt.

Ma sokan abban a hitben élnek, hogy az önkényuralom elvette a néptől a vasutat. A vasút visszaállítást forradalmi tettnek, a demokrácia visszaállításának, egy nagy politikai feladatnak állítják be, magukat igazi hősnek képzelve, de pénz nélkül.
Nekik teljesen természetes az, hogy egy Szeged mellett kihasználatlan vasút fenntartását majd az egész ország adófizetői nyögik. Olyan is fizetne, aki még Szegeden sem járt, nemhogy ezen utazott volna.

Azt szeretném elérni, hogy a szállítási mód kiválasztása, megválasztása politikai helyett gazdasági lenne. Elvégre 40 éve kapitalizmusban élünk, mely nem kedveli a ráfizetéses vállalkozásokat. A vasút eleve egy kapitalista vállalkozás, valakinek mindig fizetnie kell. A kiadás mindig van, mert fizetni kell a mozdonyvezetőt, a pályafenntartást, az üzemeltetést, de bevétel csak akkor, ha van szállítási feladat, mely ezért fizet. Tehát a bevételhez szállítandó áru és ember kell. Meg kell előre győződni, hogy vannak-e ilyenek.

Meg kell nézni, hogy a több szállítási mód mennyiért oldana meg egy feladatot, és a legolcsóbbat kell kiválasztani. Szerencsére az elektromos buszokkal a választási lehetőségünk megint nőtt.

9.2 Vitézy Dávid úr nyilatkozata Tálos Lőrincnek, azaz az at Átlátszó Podcastnak, 2026. I. 2-án

Előre bocsátom, hogy" Vitézy Dávid 2010-ben szerzett közgazdász diplomát a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen. A specializációja regionális település- és területfejlesztés volt."
Családi körülményei megengedték volna azt is, hogy a középiskolájából pl. jogász legyen.
Tudjuk, hogy Lázár úr jogi végzettségű.
Az a nagy világlátásbeli különbség köztük, talán onnan eredeztethető, hogy Vitézy úrnak a pénz szerepe, és a pénz hatása talán egyértelműbb.
Az is figyelemre méltó szerintem, hogy nem a Corvinuson lett közgazda, hanem a BME-n. Csak egy ajtó választotta el a mérnökök világától.
https://promotions.hu/szines/2025/11/19/vitezy-david-foglalkozas-diploma-egyetem-budapest-kozlekedes-fidesz
Egyértelmű az, hogy a miniszter politikai megbízást teljesít. Abban reménykedni lehet, hogy, ha esetleg a mérnöki szakmához közeli szakmával rendelkezik, könnyebben szót érthetünk, mindannyiunk érdekében. Volt már sokféle közlekedési miniszter: Gerő Ernő két évig járt orvosira, aztán semmi szakma, Csörgő János esztergályos, Kóka János orvos, Pullai Árpád olajbányász, Németh Lászlóné középfokot végzett kereskedő, Cinege Lajos kovács, ki tudja, hogy miféle akkori kényszerek hatására.

Az autópálya és a gyorsút építés elképesztő mennyiségű pénzt vitt el. Az elmúlt 15 évben ez volt a NER legnagyobb beruházása.
Érdekes, hogy kimondja a gyorsút nevét, mely egy új útkategória. Ez nagyon pontos fogalmazás. Lázár úr szinte egyszer sem használta ezt a fogalmat.
2010 óta 2200 milliárd Ft fölött költöttek. Erre jön még a koncessziós szerződés szerinti 2000 milliárd Ft fölötti tétel a következő 30 évre előremenőleg. Ennyi ide nem kell.
Szerintem mostanság közelítünk ahhoz, hogy elérje a magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszt, azt ami az ország jelenlegi fejlettsége mellett indokolható.
Ez sajnos azt jelenti, hogy elértük a felső határt, azaz ide további pénz nem kell majd. Azonban a mai autópálya hálózat egy befejezetlen torzó, melyet nagy kár lenne ebben az állapotában meghagyni.
Ez egy aránytalan beruházási ambíció volt, ami eddig is megkérdőjelezhető volt.
A most épülni kezdő gyorsforgalmi utak között vannak tök feleslegesek, amiket már védeni sem lehet. Reálisan feltehető a kérdés, hogy miért nem inkább vasutat építünk.
Az M1 autópálya 2*3 illetve 2*4 sávra bővítése most folyik. Az M1 forgalma főleg tranzit teherforgalom. Itt már ma is összefüggő kamionoszlopok vannak. **Ez pedig az ország olyan tengelye, ahol kőkemény eszközökkel át kellene tenni a teherforgalmat a vasútra! Az ide szánt 1000 milliárd Ft-ot a Budapest –Győr-**

Hegyeshalom vasútvonal felújítására kellett volna elkölteni, és a Budapesten átkelést fejlesszük (V0).

Milyen érdekes, hogy én ezt Vitézy úr ELŐTT többször le is írtam. A különféle szerkesztőségeknek el is küldtem, de ők megjelentésre alkalmatlannak, sőt még válaszra is méltatlannak találták.
Úgymond ez senkit sem érdekel, mert nem ez a téma. Valójában így igyekeztek megfelelni a gazdiknak.

Budapest körüli vasúti kapacitáshiányról beszél.
Valójában ugyanez a helyzet az autópályáknál is Budapest körül. Ezek mind a sugaras rendszerű hálózat visszaütései, lényszerei, mivel azokat is bekényszeríti Budapestre, akik nem is akarnak odamenni. Az autópályás M0 és a vasutas V IKERTESTVÉREI egy téves fejlesztéspolitikának!
Eleve röhejesen keveset fordított vasútfejlesztésre az idén a Kormány. 20 milliárdot csak, de ebből Lázár János levont 18 milliárdot.
Magyarország a hasonló adottságú országokban lévőnek csak az 1-2%-át tervezte vasútfejlesztésre, majd ennek a 90%-át sem költötte el. Végül ebből még át is csoportosított közúti beruházásra.
Nagyon jól látja az elkövetett a volt minisztérium aránytalan pénzosztását, mely mélységesen sért egy vasúthívő embert. Ez tipikus esete a ló egyoldalú lovaglásának, Csak nehogy most átcsússzunk a paci másik oldalára!
A kérdező vasúti reneszánszról beszél.
Vannak olyan MÁV vonalak, ahol a teherforgalom tartja életben a vonalat, mert a bevétel onnan jön.
Nagyon fontos: a vasútnak bevétel kell, különben nem marad életben! Sokan gondolják úgy, hogy a vasút esetén bevételről, kiadásról, haszonról, veszteségről beszélni szentségtörés. De avasút eredendően egy kapitalista vállalkozás volt mindig, mely profitra törekszik. A veszteséget pedig egyetlen kapitalista vállalkozás sem tűri el. Még egy városi kocsma sem, melyet ilyen esteben 50 évi működés után és ellenére lebontanak.
A kérdező szerint az autópálya építés ma nem korszerű, a világ a vasút felé fordult.

Mintha nem tudna a vasút új konkurenséről a minden méretben kapható elektromos autóbuszok világszerte történő megjelenéséről. Vannak már minibuszok, midibuszok, szóló buszok, egycsuklós buszok, és kétcsuklós buszok is.

Azaz a szállítási kapacitásuk szerint a 10 főtől 250-300 főig tartó szállítási kapacitással. Mivel elektromosak, ugyanolyan környezetkímélők, mint a villanyvonatok, trolik, villamosok, vagy a metró. Az utazási kényelem sokkal nagyobb, mint a hagyományos, legelterjedtebb vonatokon, hiszen padlószinten mozoghatunk. Internetezhetünk, a légkondicionálás teljesen természetes mindegyikben, az utastájékoztatás, mint a repülőn. Rengeteg nagyon kis forgalmú vasútvonalunk van, melyek ritkán járnak, akkor is kevés utassal.

Az emberek nem vasúttal akarnak minden áron utazni, hanem kényelmes, tiszta járművekkel, függetlenül attól, hogy sínen megy vagy nem. Ezekben a tartományokban nincs jobb az elektromos busznál. A szervezése is sokkal rugalmasabb, mint a merev vonaté.

A világ legnagyobb elektromos buszgyártója már Magyarországon is termel, igaz ma még Angliának. Mikor veszik már észre. A kényelmesebb és olcsóbb helyett miért nosztalgiáznak? A vasút veszteségeit is ki kell valakinek fizetne, aki mindig amagyar adófizető, és nem a nosztalgiázó. Kár, hogy neki a nosztalgiázás ingyenes. Meddig lehet a más kárán nosztalgiázni?

Látható, hogy
ma már nem az egyetlen alternatíva a vasút,
a kötött pálya. Vannak még újabbak.

Ez nem vasútellenesség! Legyen sok vasút, de csak ott, ahol veszteséget nem termel! Az utazási eszközválasztásnál legyen kötelező, mint régen az előzetes gazdaságossági elemzés, a megtérülés számítás! A mai a pénz uralma. Miért hagynánk ki ebből a vasutat? Nem igaz, hogy nincs jobb a kötöttpályás járműnél. A pesti Nagykörúton járó 4-es, 6-os esetén akkora a szállítási feladat, hogy ott a villamos igényét senki sem cáfolja. De az üresen szaladgáló villamos a pénzhiányos világunkban irritáló.

Nagyon jól látja, hogy a közút régi szakemberei között vannak olyan szakemberek, **akik nem vasútellenesek, hanem autópálya pártiak**!

Segesvári Csaba újságíró úr megjegyezte: szóvá tették azt, hogy az M44-en nincs forgalom, szinte kimutathatatlan.

Itt vagyunk egy országban, aminek akkor sem volt, és ma sincs pénze, ezer dologra kellene pénzt költeni, és azt mondja amagyar Kormány, hogy az

egyetlen ágazat ahol ő tutira be akarja biztosítani, hogy minden évben pénzt költeni, az az autópályák kiépítése. Senki meg sem kérdőjelezte, hogy ez a legfontosabb dolog. A vasútnál is meg kell egy ugyanilyen társadalmi konszenzust teremteni.

A MÁV sok szempontból még ma egy szocialista nagyvállalat. A magyar vasút elvolt a saját válságában. Meg kell írni a vasút jövőképét, ami egy koherens stratégia lenne hosszú távra. Ez 5-6 stratégia cél megfogalmazása lenne. ma az ötletszerű sodródás megy.

Azaz, előjött a rendszerváltás elmaradása itt is, amit szintén sokszor leírtam, melyet szintén kukába dobtak a nagyhatamú szerkesztő bizottságok, a cenzorok. Érdekes módon a cenzorok nem vették észre az előbbi ötletszerű sodródást sem! Helyette egyesület ezüst jelvényeket osztogattak, vagy etikai szabályzatot írtak a kamarának. Alibi tevékenységek?

Segesvári úr és a kérdező szerint megdőlt az a tézis, hogy az autópálya gazdasági növekedést hoz.

Ez sajnos nem igaz! Ez egy kártékony tévedés! Ugyanezt állította 3 bekezdéssel fentebb Vitézy úr is!

Lásd az M6-ost, és az M43-ast. Mintha nem tudná, hogy az M43 a Maros északi oldalán, míg a településfüzér a Maros folyó déli oldalán van a régi 43-asfőútra felfűzve úgy, hogy a Maroson egyetlen híd sincs. A településeknek helikopter kellene. Míg a fővárosba bemegy egy rakás autópálya, és ott meg is van a hatalmas hatása. Szeged pedig azért nem profitált az M5 autópályából, mert az építését Kiskunfélegyházánál megakasztották addig, amíg mindazok a cégek nem építettek telephelyet a főváros körüli M0 mellett, akik Magyarországra akartak jönni. Ilyen egyszerű.

A mohácsi épülő híd sokszor előjött.
Hülyeségre ne költsük a közpénzt – én csak ennyit szeretnék mondani. Racionálisan kellene elkölteni. Haszon-költség hányadosról, társadalimi haszonról beszél! Ez a híd nem lehetne az első 300 beruházás között, mert annyi minden mást lehetne csinálni!
A vasúti mellékvonalak visszaállításánal ugyanez miért nem téma?

Napi 600 autót jósolnak itt. Egy budapesti hídon 70.000-s a forgalom. Amit végképp nem lehet magyarázni, hogy miért 2*2 sáv. Lázár víziójáról beszál, mely

szeint a Szabadka-Pécs tengelyt akarja felélesztени, vasúttal együtt. De ez mind a Holdban van a schengeni határ miatt.

Közben olyanokra nincs pénz, mint a szegei híd, vagy a Galvani híd. Nincs pénz az M0 folytatására északon, a pécsi vasúti fővonalra. Ide 400 milliárdot akarnak elkölteni, mely több, mint a 4-es metró költsége volt. Ezen a hídon nem fog annyi ember közlekedni, mint a 73-as trolin. Ez egy nagyon aránytalan költés.

A pénzt sokadszor említi Vitézy úr, ahogyan az elején jeleztem.

https://www.youtube.com/watch?v=4bLOd_KVpbw&t=1174s

A mohácsi híddal kapcsolatos Lázár féle vízió megismerhető a LÁZÁINFÓkban. E szerint a szerbek autópályát fognak vezetni Hercegszántóra és Szabadkára. Ezeket innen el kell vezetni a magyar M6-ra. Ez néhai Dobosi Tivadar ötlete. Így tehermenetsítető a nagym terhelt hazai M5, és terhelhető az alacsonyan kihasznált M6. A kapcsolathoz két híd kell: a szekszárdi meglévő és az épülő mohácsi.

Nehéz lesz Vitézy úr minisztersége, mert az ideje nagy részében a Lázár-féle elképzelését kell eltüntetni. Mint nyilatkozta: „elődje időszakát „elképesztő rombolásnak” nevezte, amely után „felperzselt föld” maradt.”

https://index.hu/belfold/2026/04/24/vitezy-david-kozlekedesi-miniszter-magyar-peter-tisza-part-iinterju-mav-tomegkozlekedes/

https://www.youtube.com/watch?v=tHoxLizrU9A

A mi híres szerkesztő bizottságainknak csak a „minden nagyon szép, minden nagyon jó” képbe illő írásokat volt szabad közölni.

Vajon mit tettek volna ők, ha ezt a Lázár János ellenes hangulatú, tartalmú anyagot Vitézy úr a választás előtt küldte volna be nekik? És mit tennének, ha a miniszteri kinevezése után kérné a közlését?

Hányféle fejlesztési stratégia létezik?

„1. Megelőző (Preventív vagy Proaktív) fejlesztés

Ez az elv a **jövőbeli igények elébe megy**. Nem várja meg, amíg a rendszer összeomlik, hanem a prognózisok alapján épít.

- **Logikája:** "Építsük meg, és jönni fognak." (Supply-led development).
- **Jellemzői:**
  - **Kapacitás-megelőzés:** Akkor is megépítik a harmadik sávot vagy a második vágányt, ha a jelenlegi forgalom még éppen elférne, de a növekedési adatok szerint 5-10 év múlva már dugó lenne.
  - **Állagmegóvás (Preventív karbantartás):** Ez a legfontosabb eleme. Olyankor újítják fel a burkolatot vagy a vasúti ágyazatot, amikor az még jó állapotú, de a technológiai ideje lejárt. Ezzel elkerülik a későbbi, tízszer drágább teljes újjáépítést.
  - **Területfejlesztés:** Egy lakatlan területre kiviszik az utat/vasutat, hogy oda vonzzák az ipart és a lakosságot.

2. Követő (Reaktív) fejlesztés

Ez az elv a **már kialakult kényszerhelyzetre reagál**. Csak akkor történik beavatkozás, ha a probléma már égető.

- **Logikája:** "Akkor bővítsünk, ha már nem férünk el." (Demand-led development).
- **Jellemzői:**
  - **Szűk keresztmetszet feloldása:** Csak ott fejlesztenek, ahol állandóak a dugók vagy a lassújelek a vasúton.
  - **Kárhelyreállítás:** Nem a kopóréteget cserélik, hanem a kátyúkat tömik be, vagy akkor építik át a pályát, ha már ki kellett zárni a forgalomból.
  - **Gazdasági racionalitás (kényszer):** Gyakran forráshiány miatt alkalmazzák; csak a legkritikusabb pontokra jut pénz, ahol a rendszer már "fáj".

A két elv összevetése

Szempont	Megelőző (Proaktív)	Követő (Reaktív)
Költség	Rövid távon drága, hosszú távon olcsóbb.	Rövid távon olcsó, hosszú távon a legdrágább.
Közlekedési élmény	Folyamatos, kiszámítható haladás.	Kiszámíthatatlan, gyakori korlátozások.
Hálózat állapota	Egyenletesen jó minőség.	Mozaikos (néhol kiváló, néhol romos).
Kockázat	Fennáll a "túlépítés" veszélye (kihasználatlan marad).	Fennáll a rendszerleállás és a gazdasági kiesés veszélye.

Miért nehéz a váltás?

Bár szakmailag mindenki a **megelőző** elvet tartja üdvözítőnek (főleg vasútnál, ahol a pálya romlása hatványozottan drágítja a javítást), a politika és a költségvetés gyakran a **követő** elv csapdájában ragad. Ennek oka egyszerű: a megelőző karbantartás "láthatatlan" a választóknak (hiszen eddig is jó volt az út, ezután is az), míg egy új elkerülő út vagy egy teljesen szétesett sínpár látványos újjáépítése politikai tőkét kovácsolhat.

A vasútnál például a "követő" elv miatt alakulnak ki a **lassújelek**: megvárjuk, amíg elkopik a sín, majd lassítunk, és csak évekkel később, amikor már tarthatatlan a menetrend, kezdünk bele a nagyfelújításba."

https://gemini.google.com/app/2b241afaf8370a33?hl=hu

Mindkettőre van élő példa:

1. a megelőzőre: a mohácsi híd,
2. a követőre: az M1 szélesítése.

A szervilizmus:

„A **szervilizmus** (a latin *servus*, azaz szolga szóból) egy olyan magatartásforma, amely túlzott, megalázkodó, már-már **szolgai engedelmességet** jelent a hatalom vagy a felettesek felé.

Míg a vazallusság egy kölcsönös jogokon alapuló szerződés volt, a szervilizmus egy **jellembeli torzulás** vagy kényszerű túlélési stratégia, ahol az egyén feladja saját méltóságát és kritikai érzékét a behódolásért cserébe.

A szervilizmus főbb jellemzői:

- **Feltétlen engedelmesség:** A felettes parancsait akkor is végrehajtja, ha azok etikátlanok vagy ésszerűtlenek.

- **Hízelgés és talpnyalás:** A szervilis ember (a „hűbéres” modern, negatív értelmű megfelelője) folyamatosan keresi a hatalom kegyeit, dicséri a vezetőt akkor is, ha nincs rá ok.
- **Önálló vélemény hiánya:** Mindig ahhoz igazodik, amit a „főnök” hallani akar. Saját értékrendjét alárendeli a karrierjének vagy a biztonságának.
- **Gerinctelenség:** Képes elárulni a társait vagy az elveit, ha ezzel a felettese szemében jobb színben tűnhet fel.

Történelmi és társadalmi kontextus

A fogalom gyakran előkerül a magyar történelemben és irodalomban is (például a vármegyei tisztviselők vagy a diktatúrák kiszolgálóinak jellemzésekor).

1. **A "Hivatali" szervilizmus:** Amikor valaki fél a felelősségtől, ezért mindenben a felsőbb utasításra vár, és soha nem mond ellent, még akkor sem, ha látja a hibát a rendszerben.
2. **Társadalmi szinten:** Olyan rendszerekben alakul ki, ahol a boldogulás nem a tehetségtől, hanem a hatalomhoz való közelségtől és a lojalitástól függ. Itt a társadalom egy része "elszervül", azaz megtanul bólogatni a túlélés érdekében.”
   https://gemini.google.com/app/2b241afaf8370a33?hl=hu

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

10. Az át nem gondolt szegedi közlekedésfejlesztési döntések. Most adódik egy lehetőség megállni 10 percre és gondolkodni.

Mivel ez a folyamat évtizedek óta tart, és én a nagy részét végig láttam, állíthatom: a szegedi Déli híd eddigi története egy selejt termék, mely egy elnyomorított, borzalmas folyamat végeredménye. Nem is lehetne más! Ez csak így végződhetett.

Mivel a folyamat karmestere a mindenkori minisztériumok voltak, mert több is volt, most, amikor egy új minisztérium jön, esélye van átírni a történetet.

A folyamat jellemzője: egy nyomorék ötlet elindítója volt az újabb hasonló ötleteknek, melyek rátelepedtek, ráragadtak a kezdőre, a végén pedig előállt a mai borzalom.

Nem létezik, hogy a paraszti józan ész ennyire semmibe vehető!

A szegedi vasútvonalak

A várost két vasútvonal érinti.

Az első szegedi vasútvonal:

1854. megépült a Cegléd-Szeged-Temesvár vasútvonal.

1858. megépült az előbbi vasútvonal vasúti hídja a Tiszán.

1883. ezen elkezdett járni a Párizs-Bécs-Budapest-Szeged-Temesvár-Várna vonalon az Orient expressz.

1883. megépült a Belvárosi közúti híd.

Érdekes, hogy még véletlenül sem akarták a Belvárosi hidat egybe építeni a korábban épült vasúti híddal.

1902.megépült a Nagyállomás az Indóház téren.

1964. és 2006. a Nagyállomást felújították.

1920. TRIANON

A Nagymagyarország vasúthálózatának nagy részét elveszítette.

A szegedi Nagyállomás a temesvári vonal halálával átmenőnő állomásból egy végállomás, azaz fejállomás lett. A forgalma réginek a töredékére esett

vissza. Az épületében sok hely felszabadult, mivel a MÁV-nak nem volt rájuk szüksége. Ez ma is így van, mert hiába volt rajta a két épületfelújítás, az üres helyeknek a sok próbálkozás ellenére sem sikerült funkciót találni. Ezek ma is konganak az ürességtől.

2012. A Tisza teherpályaudvarra befutott az utolsó tehervonat. Ezután ez a pályaudvar is megszűnt, tovább csökkentve a mellette lévő agyállomás jelentőségét. A vágányhálózat elbontása megkezdődött, de azt is abbahagyták. Ma egy lepratelep a város szívében. Hajléktalanok, drogosok, és sokszemét.

A Szeged-temesvári vasutat már többször megpróbálták újjáéleszteni.
Először a mai Szerbiában, az eredeti helyén, tehát Kikindán át. De amikor meghúzták a schengeni EU határt, ez az ötlet is hamvába hullt.
Nekiláttak Temesvárt román területen elérni, ehhez új nyomvonal kellett. Egyszerűbbnek látszott a román vonalváltozat, mivel mindkét ország az EU tagja. Azonban ehhez együtt kellett volna működni a román és a magyar szerveknek. Ez eddig nem sikerült. Amikor a magyarok akarták, akkor éppen a románok nem, majd máskor ugyanez fordítva.
Újabb fordulat a 3. szegedi híd tervezésekor történt.

A második szegedi vasútvonal:
1870. megépült a Nagyvárad-Békéscsaba-Szeged-Szabadka-Eszék vasútvonal.
1869. Megépült a Rókusi vasútállomás.
1884.A vasútvonal új tulajdonosa a magyar Állam lett-

A szegedi nagyárvíz
1879-ben eltakarította, lemosta Szegedet a térképről, kifejezetten a vízügy hibája miatt. Az újjáépítés valójában egy zöldmezős beruházás volt, mert bármit el lehettet rakni bárhová, hiszen sehol sem maradt semmi.

Lechner Lajos „áldásos" tevékenysége az 1879-es szegei nagyárvíz után
Tisza Kálmán volt a nagyárvíz idejében **a magyar miniszterelnök**, aki **az öccsét** - Tisza Lajost - nevezte ki a város újjáépítésének kormánybiztosává.
Tisza Lajos Budapesten **együtt dolgozott** Lechner Lajossal a szegedi nagyárvíz előtt. Mindketten részt vettek a **Fővárosi Közmunkák Tanácsának** munkájában is: Tisza alelnökként, Lechner pedig szakemberként.

> „Lechner Lajos egyik legmeghatározóbb szakmai sikere az **1871-es Budapest általános szabályozási tervére kiírt nemzetközi pályázat** volt.
> Ez a pályázat alapozta meg a mai Budapest arculatát, és ezen a versenyen Lechner Lajos nyerte el az **első díjat**."
> A győztes terv lényegi részei voltak:
>
> - a mai Andrássy út, mint sugárút,
> - a mai Nagykörút íve Pesten,

- rakpart kialakítása a Duna parton
- a város felosztása a tervezett funkciók szeint.

Lechner Lajos a budapesti tapasztalatait és a győztes pályázatának alapelveit szinte „laboratóriumi körülmények között” ültette át Szegedre. Míg Budapesten egy már meglévő, sűrűn beépített városszerkezetbe kellett beleszabnia az új utakat, addig az árvíz utáni Szeged lehetőséget adott arra, hogy egy modern városideált a semmiből építsen fel.”
https://gemini.google.com/app/7dad2dbac79b8b32?hl=hu

A mögötte álló hatalmas erő lehetővé tette számára, hogy ezt senkivel ne egyeztesse az elképzeléseit, senki másfajta véleményére ne legyen tekintettel. Egyeztetni, tárgyalni, kompromisszumot kötnie sem kellett. Semmiféle mai értelmű engedélyezési eljáráson sem kellett átesnie. Ezért tudta a feladatot rekord idő alatt teljesíteni.

Ami időbe került volna az a baj okozója maga a Tisza, valamint a két meglévő vasútvonal. Mivel valószínűen nem akart időt veszíteni, egyikhez sem nyúlt hozzá.

A 3. szegedi híd, a szegedi déli híd „regénye”

Az első hiba: Lechner egyhidas új városa

Az új városnak volt egy vasúti hídja. Lechner valamiért úgy gondolta, hogy egy új közúti hidat kell építeni, és kész.
Állítólag világot látott ember volt. Láthatta tehát a fejlett nyugati városokat, ahol rendszerint több közúti is kellett a város létéhez. Tudnia kellett, hogy Szeged egy híddal fejlődésképtelen lesz. Mégsem hatódott meg.
Pedig az általa rajzolt városszerkezetben volt két körút, gyakorlatilag két közel félkör. Ezek a félkörök 4 helyen metszették a Tisza vonalát. A rajzra nézve lehetetlen nem észrevenni, hogy oda hidak kellenének. De ő nem rajzolta be, még csak egy szaggatott vonallal sem segítette azutódait. jelezve, hogy azon helyekre később még kellhet híd. Az újjáépítésről még könyvet is írt, de ebben sem ejt egyetlen szót sem a későbbi hidakról! Ez nagyon furcsa. Még azt a hibát is elkövette, hogy a mai Nagykörút déli általa tervezett ívét nekivezette a meglévő, a vasúti hídra felmenő vasúti töltésnek. Ezzel lehetetlenné tette, hogy az ív elérjen a Tiszáig. Pedig a körút vonalát bárhol behúzhatta volna.

1979. Elkészült a 2. közúti híd, a Bertalan híd, a Nagykörút északi vége és a Tisza metszéspontjában. Ezen megy át ma a 43 sz. főút. Az M43 autópályának is van saját hídja Szegeden kívül.

1991. Felmerült a szegedi 3. híd építésének igénye, Lippai Pál polgármesteresége idején. De sem Szeged városának, sem az országnak nem volt rá pénze, ez a helyzet még ma is.

2001. elkészült az első tanulmányterv.
2004. beléptünk az EU-ba, ahonnan lehetett pénzt kérni. Kiderült valahonnan, hogy az EU közúti hídra nem ad pénzt, csak a vasútira. Valamint az is, hogy az egyesített közúti –vasútira is adhat. Erre bukott rá nagy erővel a város. Ez vitte nagyon félre a dalt. Ezt kritizálja a szegediek egy része és nem a II. világháborúban lebombázott vasúti híd visszaállítását. Csak a hídhellyel van baj, nem a híd valamikor visszaépítésével! Ez nagy különbség!

A második hiba: a közös közúti-vasúti híd ötletének elfogadása
Mivel a többlet műszaki tartalom a városnak egy fillérébe sem kerülne, a város elfogadta az ötletet. Azóta sajnos ez a forma itt kísért.

2011-2012. egy pesti tervezőnél megszületett a vegyes híd néhány változata. Egy közös pilléren a két híd, és a két külön pilléren, egymás MELLETT álló két hídé is.

2016. I. 28. Botka László polgármester úr évnyitó lakossági fórumon elmondta, elmagyarázta, hogy a városnak CSAK egy a közúti híd kellene, de a jóval drágábbat is elfogadja, ha így a közúti rész megvalósul, és még fizetni sem kell a többletért.
https://www.youtube.com/watch?v=1y7xeFMVoAE
Ennek éppen 10 éve, de senki sem fogadja el, ami szembe megy a józan ésszel! Lassan itt lenne az ideje!

A gyakorlat sem számít. Valamikor a mi megyénkben is voltak közös használatú hidak. Azonban az egy ilyen hídnak, öszvérnek mondanám, két gazdája lévén nagyon sok gond adódott, mely megnehezítette az üzemeltetést, és a fenntartást. Ezért országosan leválasztották az egyiket a másikról. De ez a tudás le volt tiltva.

Komáromnál mégis finanszírozott egy közúti hidat a Dunán az EU a meglévő vasúti MELLETT, de ez sem számított az elvakultaknak.

A mi megyénkben is voltak ellenpéldák. A meglévő vasúti híd mellé épült a közúti Csongrádnál, Algyőnél, és Makón is., ráadásul 1970 után.

Átnézve Szeged különféle fejlesztési terveit, azokban nincs egyetlen olyan rajz sem, ahol ez az öszvér megoldást valaki le merte volna rajzolni! Mintha legnagyobb szamárságnak lenne a legnagyobb keletje. Eleiknek több esze volt?

Az elmúlt évtizedekben szinte valamennyi hídtípussal, szerkezeti megoldással készültek tervek erre a megoldásra. Tervek és ígéretek vannak, csak a híd sincs sehol. Különösen a választások idején kapunk ígéretet. Antal József kivételével minden rendszerváltozás utáni miniszterelnök megígérte a híd építését. Volt, aki már többször is. Eljutottunk oda, hogy a szegediek ezeket már nem tudják komolynak venni.

A harmadik hiba: az EU zsaroló kényszerét a Kormány magára vette, ami teljesen érthetetlen!

Valami miatt az EU pályázat meghiúsult, Megint leült a téma.
Majd belépett a Magyar Kormány, mint finanszírozó, pl. az azóta meghiúsult Modern Városok Program 2015-ben. Majd mindannyiunk meglepetésére az akkori Kormány magáévá tetet az EU sületlenségét, az EU kényszerét a közös közúti-vasúti hidat.
A híddal együtt ezzel magára húzta az oda és az elvezető vasútvonalat is, mely hatalmas költséget húzott magára! Valószínűen egyetlen vasúti mérnökkel sem egyeztettek!

Itt fordult elő először az a különleges megoldás, hogy ha a hídra egyedül sincs pénz, akkor azt valahogy nagyon drágítsuk me, annak tudatában így sem lesz! Ma sem meri senki ezt észrevenni! Miféle kapitalizmus ez.

Miközben semmire sincs pénze sem az államnak, sem a MÁV-nak. Ez ma is ugyanúgy igaz! Mégis elhallgatjuk azt az apróságot?
Helyette kitalálták a Makó elővárosi közlekedést, mint „alátámasztó" ideológiát. Elképesztő.
A MÁV, mint állami vállalt, olyan szegény ma is, mint a templom egere. Miféle gondolkozás ez?

Nagy dilemmát okozott ugyanis az, hogy mi legyen az új hídon lévő vasúttal. Hogyan, merre folytatódjon, meddig menjen? Beindult a szokásos nyomorgó logika: legyen a hídon vasút, ha már kell, menjen is le róla, de a lehető leghamarabb érjen véget. Csak addig menjen el, amíg feltételen szükséges.

Nem érhet véget az újszegedi hídfőben, pedig a legszívesebben már ott befejezték volna. El kell tehát menni Makóig, „csak” mely 30 km arrafelé. De a másik végével is kellene csinálni valamit. Azt meg be kell vinni a Nagyállomásra. Ez él ma is.

A Szeged-Makó vasútvonal nyomora
Az itteni vonatokon egyre kevesebb volt az utas. Az áruszállítás szinte nulla. A nagy tiltakozások ellenére nem szedték fel a vágányt, csak úgymond szüneteltetik a vonatforgalmat, mely 2023-ben kezdődött.

Ez a világmegváltó vasúti, mint a rajta járatott vonatok is a végtelenségig elhanyagoltak, lepusztultak. Ha véletlenül újra indatanék vonatokat, akkor itt nem felújtani, hanem teljes vastagságában legalább 30-40 km hosszban újjá kellene az egészet építeni, új vonatokat venni.

A negyedik hiba: a tram-train kábulat.
2007. Elkezdődött a hódmezővásárhelyi tram-train tervezése. Akkor ott Lázár János úr volt a polgármester. Őt a pesti tervezők meg tudták győzni, hogy erre német ötletű szállítási módra az EU ad pénzt, az a városának egyetlen fillérbe sem fog kerülni. Ráadásul olyan költségtervet mutattak be neki, mely szerint abban a kategóriában az EU finaszírozás könnyen megszerethető.

A tram-traint, mint egy hatalmas közlekedés innovációt adták el, melyet ma is így gondol a Miniszter úr.

Különben is mi az, hogy a Szegeddel rivalizáló Hódmezővásárhelynek nincs egy villamosa sem, miközben Szegeden ezek csilingelnek?

Pedig dehogy nóvum ez! A pesti HÉV több, mint 100 éve így működik minden felhajtás nélkül!

A terv kezdetben csak Hódmezővásárhely és a Szeged közötti szakaszra szólt.
A sok tervezés után nagy késéssel, többszörös áron a nagy mű Lázár János úr korábbi minisztersége idején mégis elkészült, **aki ezt a művet élete egyik legnagyobb sikerének tekinti.** Elhitették, sőt Ő szorgalmazta is, hogy Szeged körül mindenhol tram-trainnak kell járni. Szinte még a Tisza folyó medrének közepén is!

Első vevője ennek a gondolatnak a makói polgármester volt. Megjegyze mellékesen, hogy Makó az országgyűlési képviselője Lázár úr volt. Aki kitalálta, hogy neki Makón ugyanúgy villamos kell, mint Hódmezővásárhelyen.

Ennek megörültek Szegeden is, mert végre értelmet kaphatna a Szeged-makói vasút. Jó példaként arra, hogy a rossz ötlet magához vonzza a további rossz ötleteket is.

Majd jöttek sorra a többiek: valahol Debrecen körül, talán Nagyvárodra is, és Röszkére is. Ezt a folyamatot itt elvégták a választók 2026. áprilisban.

A Szeged-makói vasútszakasz specialitása segít megérteni azt a hatalmas költséget, amit az állam magára vett
Ezen a 30 km-en szinte 5 km-enként van egy település. Azt gondolná az ember, hogy ezt helyzetet az Isten is tram-trainra teremtette.

A Maros folyótól délre halad, vele párhuzamosan a 43 sz. főút, mely az előbbi településfüzér főutcája. Ezen buszok járnak. Ott állnak meg, ahol a legjobb az embereknek és ennek változtatása sem kerül arany árába. mivel 10 m-re arrébb szúrják le a megálló táblát a települések legközepén.

Ettől még délebbre járt az előbbi nagyon kis forgalmú vonat. A vonatnak egy-egy állomása van településenként és ráadásul az is település déli részén, **a település szélén.** Ez 0,5-3 km-t a lakás és az állomás között gyaloglással, vagy valamilyen egyéni eszközzel kell leküzdeni. Érezhető, hogy ez macerásabb a buszos megoldásnál.

3 új gond azonnal egyértelmű:

- a főút a települések közepén ma már nem nagy élmény, azt ki kellene vinni a településeken kívülre, azoktól délre, ahol ma a vasút megy, azaz 30 km új út kellene, egy új 43-as fút,
- a vasút, ha buszként akar viselkedni azaz, ha olyan kényelmet akar biztosítani, mint amilyen a busznál megszoktak, be kellene menni a település közepére, ezt hívják ma villamosnak. Tehát kellen egy új villamosvonal 30 km hosszon, persze rezgésvédelemmel az öreg házak között, meg zajvédelemmel, ami várhatóan nem 2 Ft lenne,
- Ha vasúti funkciót is tudnia kell ennek a szakasznak, akkor annak vinnie kell a tehervonatokat, melyek a település közepén nem annyira kívánatosak. Tehát kellen a régi nyomvonal is a településektől délre a nemzetközi teherforgalomnak.

Készültek tervek, melyek bizonyos településeken az előbbiek szerint próbálkoznak kivinni, bevinni, de nem minden településen. Lehet válogatni, hogy melyiken igen, melyiken nem.

Na és mi lesz Szegeden a déli hídi vasúttal?
Nem tudom, hogy miért kellene örülni annak, ha Szeged belvárosában nemzetközi tehervonatok csattognának át? Turista látványosság lenne? Aligha.
Nemrég elkészült a Szeged – Röszke- szabadkai vasútvonal felújítása. Senki sem tiltakozott addig, amíg az első vonatok el nem indultak. Azonnal zajvédő falat kezdtek követelni. Meglepődtek, hogy a vonat majdnem a kertek végében megy. Azt is rögtön látták, hogy a sorompóknál többet kell ezután állni. Kezdtek aluljárókat követelni. Persze ezeket mind kihúzták a tervekből a megrendelők spórolásként, ha voltak is a projektben.
kkor sem repestek az örömtől, amikor megtudták, hogy szükség esetén ők lesznek a Belgrád-budapesti kínai vonatnak a kisegítő, menekülő útjai egy vágányzár esetén.
Végül ez a vonat kb. 15 percre menne el a Klebelsberg által épített szegedi klinikák mellet, ahol elvileg gyógyítanak, és nem a szervkereskedők henteskednek.

Mindennek alternatívja a mai 43-ason csendben suhanó elektromos busz, az elektromos buszoknál leírt előnyökkel.
Tényleg vasútgyűlölő az, aki ezeket meg meri említeni.

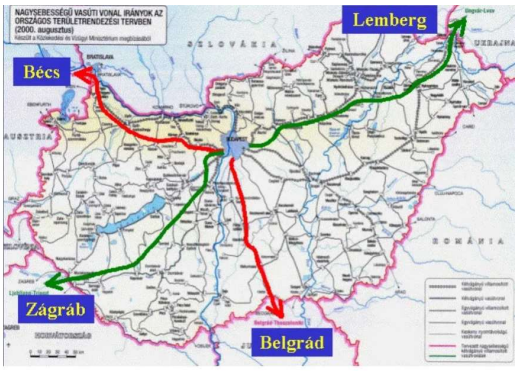
Az ötödik hiba: a Nagyállomás újabb felújításának tervezése

Lázár János úrnak van egy állomásfelújító programja, melynek az a lényege, hogy az állomásokan a MÁV húzódjon össze a szükséges területre, a felszabaduló helyeken pedig nyissanak plázákat, szolgáltató egységeket. Ezek közé került a szegedi Nagyállomás is, teljesen értelmetlenül, mert a korábbi kiváló felújítások köszönhetően kiváló állapotban van. Nagy pazarlás lenn ehhez ismét hozzányúlni. A felújításkor elkezdték a plázásítást is. Az üres helyeket is kialakították, meg is hirdették, de ennek semmi eredménye sem lett.
Az egész épületet át kellene adni az egyetemnek, mint ahogyan a környék többi épületével is már történt. A Dugonics téri rendkívül zajos városi helyről ide ki lehetne hozni a zenei képzést, melynek jól állna az itteni csend.
Nem a Nagyállomást, hanem a lepusztul Rókus állomást kellene minél előbb felújítani!

A hatodik hiba: a nagysebességű vasút nyomvonalának szó nélküli elengedése Szeged mellől.

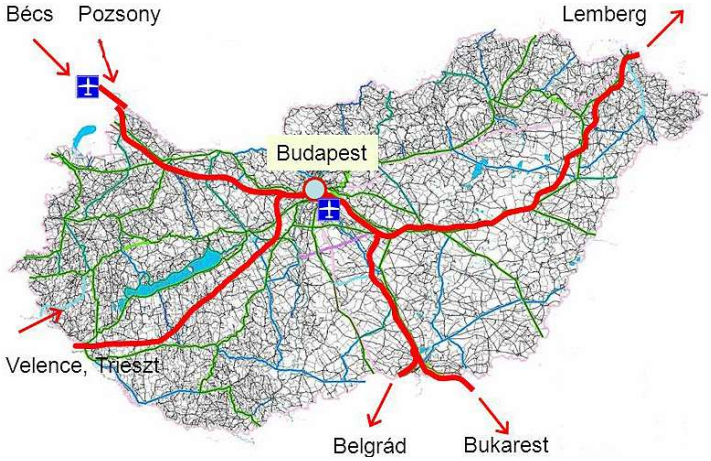
A világ legfejletteb vonatfajtája elérte hazánkat is. Ez az a vonat, melynek minimális sebessége 250 km/óra. Itt jegyzem meg, hogy ma Szeged és Budapest között 90 az átlagsebesség! Ilyen Európában talán 100 évvel ezelőtt lehetett egy fővonalon. Csoda-e, hogy ezen vonat helyett, aki teheti, a párhuzamos M5 autópályát használja.

Ez volt előttünk:

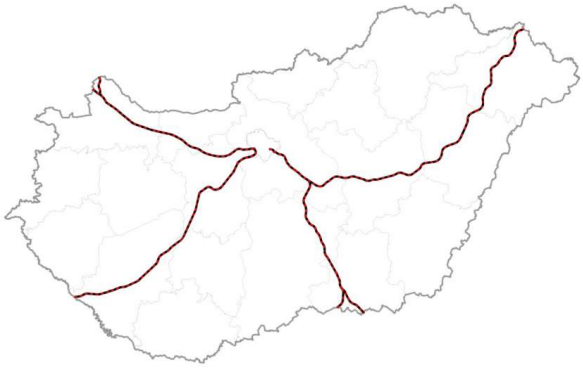


https://telex.hu/g7/kozelet/2020/02/13/ketezer-milliard-alatt-nem-usznank-meg-a-budapest-kolozsvar-alomvasut-magyar-reszet

Két évtizeddel ezelőtt sikerült elérni a csoportunknak a szegedi Városháza támogatása nélkül, hogy a Bécs- Budapest vonal felé jöjjön Szegedre, majd itt ágazzon el Románia illetve Szerbia felé.



https://vonattal-termeszetesen.blog.hu/2022/11/05/a_magyarorszagi_nagysebessegu_vasutak_tortenete



https://kozlekedesiklub.blog.hu/2018/03/28/nagysebessegu_vasuti_kozlekedes_lehetosegei_magyarorszagon

Ez a nagy sikerünk az OTrT-ben ellenőrizhető!

2017-ban azonban ezt elvitték a nyomvonalat a Budapest Szolnok-Debrecen-Zilah-Kolozsvár irányra, mely ellen a szegedi városházának egyetlen szava sem volt!
https://iho.hu/hirek/gyorsvasut-epul-budapest-es-kolozsvar-kozott-171003

Sem az idehozást nem támogatta a városháza, sem az elrablás ellen nem emelt szót!

Jó enne ezt visszahozni, mert ennek egy szegedi állomása repülőtér értékű lenne, hatalmas parkolóvak, mint a repterek mellett. **Meggyőződésem szerint egy igy ilyen nagytudású vasút nélkül Szeged fejlődése elképzelhetetlen!,**

A hetedik hiba: a két ütemű építés elfogadása.

Hol tartunk ma a vegyes használatú híddal?

Mivel ezt többször is leírtam, talán valakik meghallottak belőle valami józan dolgot.

Pillanatnyilag meseszerű a megoldás, mivel van is közös használatú híd, meg nincs is, mint a királynak vitt leányka ajándéka. A mai álláspont szerint:

- Két egymástól független híd lesz majd valamikor,
- de első ütemben csak a közúti híd épül meg teljesen, valamint ezzel együtt egy olyan szélesebb hídalap, melyre rá lehet rakni az önálló vasúti hidat. a közös a lent közösre módosult;
- a vasúti hídnak csak az alapja épül az első ütemben, mely úgy is a víz alatt lesz, tehát nem látszódik, amit nem látok, az meg nincs is alapon.

Nem kaptunk tájékoztatást arra, hogy mi a különbség ÁRBAN a két hídforma között:

- két teljesen különálló híd, mindegyik saját külön alapokkal, pillérekkel,
- két teljesen különálló híd, de az alapjuk közös. Ebben az esetben a vasúti hídalap egy igazi holt tőke. Ez egy bankban kamatozna, itt viszont a halakt vidítja.

Van-e értelme a két ütemnek?

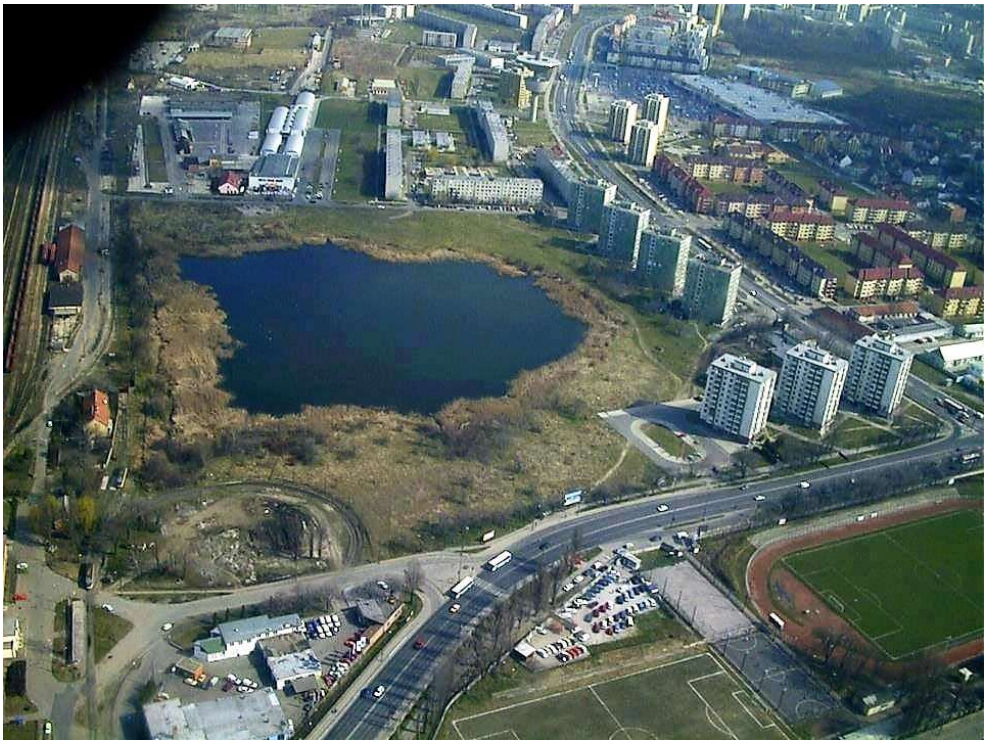
Mennyi lehet a költsége?

a Szegeden való átvezetésnek, különös tekintettel az itteni externáliákta, illetve a Szeged és a Makó közötti szakasz átalakításainak? **Kár, hogy nincs, mert akkor talán a döntéshozók észhez térnének! Nem furcsa az, hogy ezek a számok még a döntéshozókat sem érdeklik?**

Lehetne a 3, híd, a szegedi Déli híd két egymástól teljesen különálló híd?
Különleges módon meg lehetne ezt normálisan is csinálni, a józan paraszti ész szerint, hiszen ez a megoldás van benne a szegedi városrendezési tervekben!
A különálló vasúti híd helye Szeged központjától délre, a Boszorkánysziget magasságában van kijelölve. Egy teljesen különálló híd, mely akkor épülne, amikor igazolni lehetne a rajta átmenő vasútvonal veszteség nélküli működését!

A két szegedi vasútállomás összevonása
Szeged főpályaudvara a Rókusi legyem, a Nagyállomás pedig kapjon új funkciót.
A MÁV Vezérigazgatóság egykori fejlesztő mérnöke, Káldi István úr, lerajzolta, és javasolta, hogy Szeged főpályaudvarának a Rókusi vasútállomásnak kellene lenni.
https://civilcafe.hu/RM/szegedi%20vas%C3%BAth%C3%A1l%C3%B3zat2.pdf

A Rókusi állomás mellett elmegy a villamos, a tram-train. Ez a pont van a legközelebb a városkörnyék autópályákhoz. Itt van a szeged pláza, mely miatt nem kellene a vasútállomást plázásítani. A jelenleg vevő nélkül küszködő pláza végre kapna vevőt. Ide kellen költöztetni a Mars téri buszpályaudvart. Annak idején, maikor ennek jobb helyet kerestek az volt az először kinézett hely.



Így nézett ki a Búvár-tó. A nagy kék felülettől balra a piros tetejű a Rókus állomás egyik épülete. Az állomás éppen nem látszik, de ott van a kép bal alsó sarkában. A tó melletti nagy területet nézték ki elsőként a helykeresők a Mars téri buszpályaudvar új helyeként. Aztán a városháza ide telepítette a szegedi plázát:



A szép képeket Firbás Zoltán úrtól kaptam.

A nagy szürke épület a pláza, tőle balra a piros tetejű, a Rókus állomás, a vágányokkal. A pláza miatt elvették Búvár-tó egy részét is.

A pláza és az 5 sz. főút közötti területen van ma a pláza felszíni parkolója, melynek helyén fel lehetne építeni az új buszpályaudvart. Csak a rövid várakozásra kényszerülő buszok tárolására gyorsan megvenni egy közeli telket.

https://civilcafe.hu/RM/Buszp%C3%A1lyaudvar%20Szeged-R%C3%B3luson,pdf.pdf

A városháza megkapta a vasútállomások összevonására vonatkozó elképzelést, elképzelést, de válaszra sem méltatta. A Magyar Mérnöki Kamara ilyen mélyre süllyesztett a mérnöki presztízst.

A Rókusi logisztikai központ jól összedolgozna a Boszorkányszigeti önálló vasút híddal. Rókuson oOlyan hatalmas objektum alakulhatna ki itt, mint a Kőbánya-Kispest pályaudvaron, hiszen itt kínlódik vevők nélkül a szegedi pláza. 1997. november 4-én írta a helyi lap:

• *Búvár-tó: elkótyavetyélik vagy rendbe teszik?*

Szeged Plaza a láthatáron



Itt majd áruház lesz? *(Fotó: Schmidt Andrea)*

Ha egy üzlet beindul... Így van ez a „plázákkal" is. A budapesti Duna és Csepel Plaza után lehet, hogy megszületik a Szeged Plaza is. A bevásárló és szórakoztató központok mögötti befektetőcsoport ugyanis a főváros után városunkra vetette szemét. A zsákmány a Búvár-tó lesz, ha eladó és vevő egyaránt aláírja az ügylet részleteit rögzítő, de a közgyűlés legutóbbi ülésén szétcincált, s a jogi bizottság szerdai ülésén véglegesítendő elővásárlási szövegét.

Az önkormányzat által felkínálható területek közül a „plaza" számára *az izraeli befektetőnek, a Control Centers Ltd.-nek* a Búvár-tó és környéke nyerte el tetszését. A terület hasznosítására pályázatot írtak ki, melyre csak egyetlen ajánlat, a Control Centers Ltd.-é futott be. Egyes városatyák szerint azért, mert a pályázatot kevés médiumban jelentették meg. Más, például a környék képviselője, *Szemők Árpád (MSZP)*, úgy véli, hogy ennek az egyetlen ajánlkozó befektető csoportnak is örülni kell, ugyanis a városnak nincs pénze rendbe tenni ezt az oly régóta elhanyagolt területet.

A főépítész, Novák István támogatja a pályázó ötleteit, egyetért a részletes rendezési terv vázlatával, az épületről bemutatott skiccekkel. Ezen véleményét *az augusztusi lakossági fórumon* is megerősítette. A paneldzsungel szélén jól mutatna az Arany János Általános Iskola tornyos összképére emlékeztető, egyszintes épületegyüttes. A környéken lakók kérése például, hogy a házak és a Plaza parkolója közé védősáv kerüljön, teljesíthető. A lakótelep e csücskének, a város e peremének értékét növelné, ha ott bevásárló és szórakoztató centrum nőne ki a földből – emlékeztet egy másik, lényeges szempontra Szemők képviselő. De *az sem mindegy a vásárló-városlakó szempontjából, hogy a franciahögyi nagy bevásárló központnak méltó versenytársa lenne.*

Mivel a Búvár-tó hasznosítására kiírt pályázatot eredménytelennek kellett minősíteni, *a polgármestert, dr. Szalay Istvánt a közgyűlés még júliusi ülésén felhatalmazta, hogy tárgyaljon az egyetlen érdeklődővel.* A megbeszélések alapján formálódó előszerződés szövegét az októberi közgyűlés több ponton is kifogásolta, garanciákat tartalmazó elemekkel egészítette ki – a jogi és ügyrendi bizottság javaslatai alapján. Egyes képviselők „a kisebbik kormányzópárthoz közelinek" minősítették a befektetőket, mikor a kialkudható vételárról mondtak véleményt. *„Fele pénzért elkótyavetyéltük ezt a területet* – így *dr. Szilvásy László (Fidesz-MPP).* – A kezdet kezdetén óriási érdeklődésről, jó ajánlatokról beszéltek, a végén meg a pályázatban megjelölt irányár feléért dobjuk oda a befektetőnek a területet. Az MSZP és az SZDSZ alkotta közgyűlési többség így szavazott." „A képviselők zöme úgy véli – hallottuk *Nagy Sándortól (SZDSZ)* –, hogy üzleti és városfejlesztési szempontból is jó döntés készülődik."

A Szeged Plaza körülbelül 17 ezer négyzetméter szárazföldi, s 18 ezer négyzetméter vízfelületet hasítana ki a Búvár-tóból és környékéből. A végleges vételárról még nem számolhatunk be. A pályázati kiírás szerint a szárazföldi terület négyzetméteréért 10 ezer, a vízfelületért 5 ezer forintot kér az önkormányzat. Ennél jóval alacsonyabb, a 3700-5000 forint négyzetméterenkénti ár jött szóba a tárgyalásokon. Az „engedmény" némiképp ellensúlyozza, hogy *a befektető a tulajdonába, illetve használatába nem kerülő partszakaszt is rendezi, elvégzi a szükséges hidrológiai munkálatokat.*

Valaki végre rendbe teszi, s még pénzt is ad a Búvár-tóért! Elkótyavetyélik az önkormányzati tulajdont. E végletek között – hol bukkan föl a Búvár-tó?

Újszászi Ilona

Olvashatjuk, hogy a városfejlesztési alpolgármester városfejlesztési szempontból jó döntésnek nevezte azt a lépést, mely majdnem lehetettlenné tette a buszpályaudvar oda telepítését. A plázával a városháza elépítette a buszpályaudvar helyét, ahová akkor még egy teljes buszpályaudvart lehetett volna tenni.

A nyolcadik hiba: a buszpályaudvar Nagyállomás mellé telepítése

Ma az buszállomás a Nagykörút mellett, a Mars téren van, beszorítva a piac, mellé. Nagyon régóta tervezik a kitelepítését, mert a hely kicsi, és szűk. Számtalan lehetséges helyszínt megvizsgáltak. A legelső volt a Rókus vasútállomás melletti terület.
A vegyes használatú Déli híd ötlete magához vonzotta az újabb abszurditást: a buszpályaudvart a Nagyállomás Tisza felőli oldalára telepíteni.
Ez a hely ugyanannyira szűk, mint a Mars tér. Az egyik nyomorból a másikba költözne. Másrészt ez a hely Szeged közepe. Miért kellene a távolsági járatokat arra kényszeríteni, hogy a fél ároson átgázolva érjenek az új helyre. Ha igaz, Szeged tervében szerepel, hogy minden buszát átalakítja elektromosra a „zöld város" ideológia szerint. Nem tehet azonban meg ugyanezt a városba más városokból érkező Diesel motoros buszaival.

A kilencedik hiba: az igények figyelmen kívül hagyása, ezzel a pénz jelentőségnek lebecslése

A Szeged Makó vonal azonban ennél sokkal több. Tulajdonképpen ez a Szeged-Arad-Temesvár von, egy Nagyvárad felé leágazással.
A lakosszámok:

Szeged	162.000 fő
Békéscsaba	59.000 fő
Arad	118.000 fő
Temesvár	251.000 fő.
Nagyvárad	183.00 fő a Gemini 2025-ös adatai szerint.

Ilyen méretű városok között, ha valahol mondjuk a német-francia határon lenne, olyan forgalom, olyan kapcsolati háló lenne, mely ma itt elképzelhetetlen.
Mi van itt? Szeged, Arad és Temesvár között szinte semmilyen kapcsolat sincs, miközben Temesvár Románia 2. legnagyobb városa. Lélekszáma állítólag sokkal nagyobb a hivatalosnál. Nagy egyetemei vannak, köztük még műszaki is!
Nem mond az semmit, hogy Szeged és Temesvár között a VOLÁN egyetlen buszt sem járat.

Van egy multi buszos cég, a FlixBUS. Nekik talán van **naponta egy** buszuk Szegedről Temesvárra.
Ennyi járatra van igény, nyilván többet is odaküldenének, ha azok nem üresen szaladgálnának.

Ez az nagy igény, mai miatt itt vasutat kellene építeni, amikor az előbbi városokat még egy autópálya is összeköti, az M43?

Ez két kis dunántúli falu estében is nagyobb. Erre vonatot követelni nem, túlzás egy kicsit?
Ez egy olyan közlekedési folyosó, melyben ma van egy kétsávos főút és egy 2*2 sávos autópálya, miközben a szállítandó áru mennyisége nulla, a szállítandó személyszám is. Tényleg kell ide még egy nagykapacitású vonat is? Ugye nem akarunk pazarolni! Mit ér az olyan segítség, amely rettenetesen pazarló?

A tizedik hiba: a többfunkciós híd elfogadása.

A híd funkciója az, hogy lehetővé teszi egy folyó keresztezését. A cipőnek meg az, hogy megvédje a lábunkat a sok gyaloglás közben. Ahogy egy cipő esetén nem gondolunk arra, hogy a cipész építsen bele egy virágcserepet, és ültesse be tulipánnal, ezzel új funkciót tudjon a cipőnk. De kellene egy tulipános cípő valakinek?

A hídra sem kellen padokat, játszótereket, kilátót tervezni, fákat ültetni. A vasbeton környezet egy fának kínzás, mivel életében nem érhet a gyökere földbe. Kb. olyan környezetbe kényszerítik, mint a Holdra leszállt úrhajósokat. Itt a nyarak az egyre keményebb aszály miatt egyre borzalmasabbak. Nagy az esély, hogy még a locsolásukkal sem lennének fenntarthatók, mert a légköri aszály miatt vízben állva megfőnének.
Egyébként pedig az öntözésük hatalmas többlet költség annak a környezetvédelmi kht-nak, akik a város fáit locsolják, melyből már ma sem kapnak eleget.
Hiszen ma sem kapnak annyi pénzt a várostól, mely a meglévőkre kellene. Ha bejönnek a hídi fák, a nem hídiakra még kevesebb jut. Kinek jó ez az állapot?
Ki az, aki egy 2*2 sávos hídon szeretne egy padon pihenni a zajban, bűzben, hőségben, miközben megteheti ezt a csodálatos szegedi Stefánián?
A PLUSZ FUNKCIÓK CSAK DRÁGÍTJÁK A HIDAT. DE MINEK AZT KÜLÖNBÖZŐ TRÜKKÖKKEL DRÁGÍTANI, HA AZ OLCSÓBBRA SINCS PÉNZ? Ki érti ezt?

A tizenegyedik hiba: a Belvárosi híd felújítása kerékpáros + gyalogos híd nélkül.

A Belvárosi hidunkon egy kétsávos út megy át, mellette két oldalon keskeny járdák vannak. Ez a híd olyan jó helyen van, hogy ezen megy át Szeged legforgalmasabb kerékpárútja.
Megpróbáltak már korábban két kerékpársávot felfesteni, de akkor a buszok akadnak össze.
Most az egyik kerékpársáv a burkolaton megy, a másik meg elveszi az egyik járdát, azoktól a gyalogosoktól, akiknek a kettő együtt is túl keskeny, túl kevés!

Helyet kellene tehát biztosítani a gyalogosoknak is és a kerékpárosoknak is.
Ide valószínűen egy szerkezetileg teljesen független hidacskát kellene lerakni, saját külön alapokra, a meglévő híd déli oldalára, a meglévő híd mellé. A Belvárosi híd felújítása Szegeden elég ritka esemény. Nem elég csak a gondok kisebb részét megoldani, meg kellene oldani a kapacitáshiányt, mert ez nem tűr el további tétlen évtizedeket.

Milyen volt az a folyamat, amely eddig eljuttatta ezt a szép ügyet?
Ez egy több évtizede tartó nagyon bonyolult folyamat rengeteg szereplővel, melyet sokszor kisiklattak.
Minden eddigi minisztérium célja az volt, hogy a szegedi híd ne épüljön fel. Helyette alibi folyamatot indítottak. Tervek sora készült, sok-sok idő felhasználásával.
A másik funkciója az önkormányzati választásokkor került elő: rákényszeríteni a szegedi társadalmat a „megfelelő” polgármester megválasztására.

A következő szereplő a szegedi Városháza volt. Ha nekik sárga hidat javasoltak, elfogadták. Ha kéket, elfogadták, ha zöldet, azt is elfogadták. Közben telt az idő. Tették ezt a szakértelem, és a pénz hiánya miatt.

A harmadik szereplő a mérnökség. Nekik jól jött a sok hídterv, melyek során ráadásul mindig előadhattak egy kis különcséget, egy kis drágító egyediséget, melyet senki sem kért. Sajnos véletlenül sem figyelve az olcsóságra, az bevált megoldásokra, a majdani legolcsóbb fenntartásra. Mivel egy híd tervezése jóval nagyobb falat egy családi ház tervezésénél, melynél megrendelő csak az állam lehet, nekik állandóan igazodni kellett a megrendelőhöz.

A negyedik szereplő a szegedi társadalom, akik at információ hiányában ámulva nézik ezt a tűzijátékot.

Felelőse itt sincs semminek. Minden döntéshozó igyekszik valamilyen kollektíva mögé bújni, állandó a másra mutogatás. Ez pontosan arra példa, hogy miként nem lehet valamit csinálni.

Nekem eltelt a 10 perc.
Kérem, hogy a döntéshozók is üljenek le a csöndbe, és szánjanak rá ők is ennyit. Remélem, rájönnek, hogy ez a sok átgondolatlan döntés már túl sok.

Gondolkodni nincs időnk, da utána rosszat dönteni nagy kapkodással viszont van?

Gomboljuk újra a lajbit. Pénzünk úgy sincs, de ezt tekintsük ajándéknak, és használjuk ki a kapott szünetet.

A hasonló rossz döntéseknek már van Szegeden egy műszaki emlékműve! Ez a medencés kikötő, minden ide illővel teljesen felszerelve. Ezt a létesítményt EU-s pénzekből is azután kezdtek építeni, miután a MAHART leállította a tiszai teherhajózást.
Ma kong az ürességtő, a beleölt rengeteg, értelmetlen pénzköltések ma sincs felelőse. A fenntartása ma is nyeli a pénzt.
Nem akarhatunk még egyet, Szeged ez az egy is túl sok!

Szeged, 2026. IV. 28.