Vasútfejlesztés(?)

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

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

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

A dolgozatom elkészítése során a Google Gemini nevű mesterséges intelligenciáját használtam.
Mivel nagyon az év elején írom a dolgozatom, minden olvasómnak BÚÉK 2026-ra!

„Kívül, belül maradjon
Békében az ország;
A vásárra menőket
Sehol ki ne fosszák.
Béke legyen a háznál
És a szívredőben.
Adjon Isten, ami nincs,
Ez új esztendőben.
Arany János"

Tartalomjegyzék

1. Az Egyensúly Intézet állásfoglalása.....2. old.
2. Hirtelen lett 7 pont - rejtély!.....6.
3. Mifélék a szállítási tendenciák?.....7.
4. Egy új eszköz, az elektromos busz.....10.
5. Miért maradt el a gazdaságossági, a megtérülés számítás?.....13.
6. Autópályán v agy vasúton –elemzés?.....18.
7. Potentátok felkérés hozzászólásra.....19.
8. Volt egyszer egy VATUKI.....19.
9. A Levegő Munkacsoport még időben jelzett, de lesöpörték.....21.
10. Na és a KTI vagy a KTE?.....22.
11. Négy intézmény és kétféle mentalitás.....22.

1. Az Egyensúly Intézet állásfoglalása

„Kétsebességes Magyarország: a vasút leépült, miközben autópálya nagyhatalom lettünk.
2025. december 30.
A szerzők:

Csernus Dóra úrhölgy **Kozák Ákos úr**

az Egyensúly Intézet

klíma- és környezetpolitikai igazgatója gazdaságkutatási igazgatója

Mindketten közgazdászok.

Magukról írják:

„Az Egyensúly Intézet Magyarország független **agytrösztje.**”

„… részletes szakpolitikai javaslatokat és stratégiákat dolgozunk ki.”

„Az Egyensúly Intézet olyan Magyarországban hisz, ahol különféle politikai víziók **és szakpolitikai javaslatok szabadon versengenek**. Olyan Magyarországban, ahol a közbeszédet nem a politikai hatalmi harc, hanem az ország jövőjéről szóló **szakmai vita, és az azokból kialakuló konszenzus uralja**.”

https://egyensulyintezet.hu/magunkrol/

Így legyen! Nem kötelező, ami ma sújt bennünket. lehetne ezt normálisan is intézni!

Üde jelenség lehet a közúti döntéshozói körök, a „magas közlekedéstudomány” áporodott levegőjében.

A véleményemet ezzel a színnel írom be.

„Magyarország földrajzi helyzetéből adódóan az európai körforgás közepén, három jelentős transzeurópai közlekedési folyosó metszéspontján található. Ez az adottság azonban nemcsak lehetőség, hanem teher is: rengeteg ember és áru halad át az országon, miközben az infrastruktúra fejlesztése évtizedek óta féloldalas.”

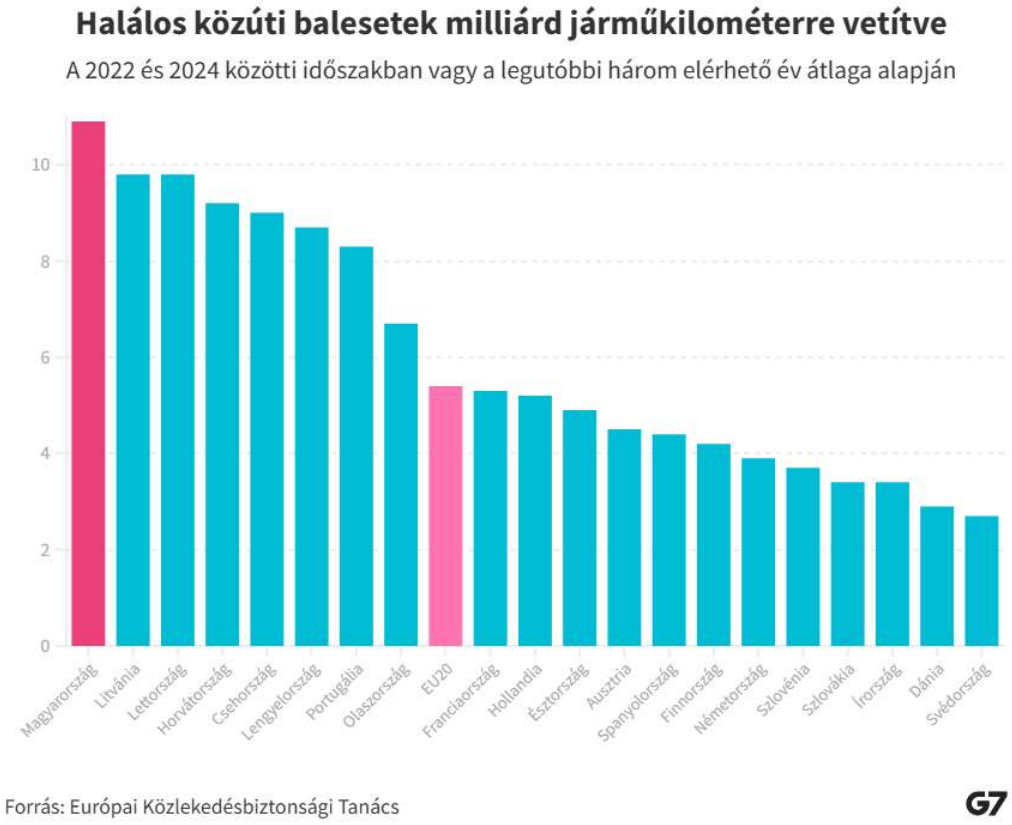
Állítás:

„Az állam meglepően sok forrást fordít a közlekedési szektorra: a közlekedési célú költések évente a GDP 4 százaléka körül mozognak. **A felhasználás szerkezete azonban súlyos aránytalanságokat mutat.** A fejlesztési modell az elmúlt évtizedekben egyértelműen a közutat, azon belül is a gyorsforgalmi hálózatot preferálta. Míg 2010 és 2022 között a gyorsforgalmi utak fejlesztésére 1977 milliárd forintot költöttünk, addig a vasúti infrastruktúrára csupán 1459 milliárd jutott. Ez a különbség konzerválta a vasút lemaradását, miközben az – inkább a vasútra fókuszáló – uniós források elapadása miatt a hazai fejlesztések még inkább **„közútnehezek”** lettek.”

„Az Egyensúly Intézet **hét pontban** foglalja össze, miért elengedhetetlen a fordulat a közlekedéspolitikában.”

„1. A biztonság ára: a vasút életeket ment

Magyarország közlekedésbiztonsági mutatói aggasztóak.
Lakosságarányosan az Európai Unió 20. legrosszabb helyén állunk a halálos balesetek tekintetében.
Még drámaibb a kép, ha a gépjárművek által megtett kilométerekre vetítjük az adatokat: így hazánk rendelkezik a legrosszabb mutatókkal az unióban, a halálos balesetek száma több mint duplája az uniós átlagnak.



A forgalom vasútra terelése tehát nem pusztán kényelmi vagy környezetvédelmi kérdés, hanem közvetlen életvédelmi intézkedés: kötöttpályán nagyságrendekkel kevesebb súlyos és halálos baleset történik.”

„2. A vidék elszigetelődése

A rendszerváltás óta folyamatos a hazai vasúthálózat zsugorodása. 2007 óta közel 500 kilométernyi vonalat zártak be, a személyforgalom számára elérhető hálózat hossza 5900 kilométerre csökkent.
Ennek társadalmi hatása húsbavágó: ma a magyar lakosság 40 százaléka él 5 kilométernél távolabb a legközelebbi vasútállomástól, ami jelentősen rosszabb az uniós átlagnál (31 százalék).

A mellékvonalak bezárása és a járatritkítások elzárják a vidéki munkaerőt a lehetőségektől, ami végső soron a területi egyenlőtlenségeket konzerválja.”

„3. Tiszta levegő helyett kamionbűz

A környezeti terhelés szempontjából kulcskérdés az áruszállítás módja. Ugyan a szárazföldi fuvarozáson belül Magyarországon a vasút az uniós átlagnál jobban szerepel a 25,2 százalékos részesedésével, jelentős potenciál van még a vasúti szállítmányozásnak a jóval szennyezőbb közúti árufuvarozással szembeni fejlesztésében.

A szennyező kamionforgalom csökkentésének egyik alternatívája Magyarországon a villamosított vasút lenne. Jelenleg azonban a magyar vasútvonalak mindössze 45 százaléka villamosított, ami jelentős lemaradás az 56,9 százalékos uniós átlaghoz, még inkább a régi tagállamok 80 százalékos szintjéhez képest.”

„A hálózati hiányosságok közé tartozik a nagysebességű vasútvonalak teljes hiánya is. Magyarország nincs ezzel egyedül a régióban, az európai közlekedési korridorok fejlesztése azonban egyre nagyobb nyomást helyez az országra, hogy csatlakozzon a kontinens nagysebességű hálózatához. Ez a nemzetközi integrációnk szempontjából elkerülhetetlen lenne.”

„Az is nehezíti a vasút intenzívebb használatát, hogy a magyar hálózat rendkívül fővárosközpontú.

A kelet–nyugati irányú forgalom túlnyomó része a Déli összekötő vasúti hídon halad át, így itt bármilyen fennakadás az országos forgalom jelentős részét megbéníthatja.

Tetézi a rendszer rugalmatlanságát, hogy a budapesti pályaudvarok zsákutca szerűen működnek, vagyis nincsenek összekötve egymással, hanem úgynevezett fejpályaudvarként működnek. Ez annyit jelent, hogy a legtöbb vonat „zsákutcába” fut, ott megáll, majd irányt kell váltania. Ez lehetetlenné teszi a gyors áthaladó forgalmat, ami nagyban csökkenti Budapest vasúti átjárhatóságát.

Ráadásul a hálózati szétszakítottság az ország keleti és nyugati fele közötti összeköttetést is töredezetté teszi.”

„4. Múzeumba illő járműpark

A versenyképesség egyik legnagyobb gátja az elöregedett járműállomány.

A MÁV járműveinek átlagéletkora ma eléri a 40-50 évet, ami messze túlmutat a vasúti járművek 30-40 évesre tervezett élettartamán.

A kétsebességes jelző itt is érvényes: míg a budapesti elővárosi közlekedésben modern motorvonatok járnak, addig vidéken és a távolsági forgalomban matuzsálemek közlekednek.

A komfortérzet hiánya az elsődleges oka annak, hogy aki teheti, autóba ül: a személyszállító szerelvényeknek csupán a negyedében van hatékony, kánikulában is működő klímaberendezés."

„5. Modernizáció helyett folyamatos tűzoltás

A jelenlegi finanszírozási modell fenntarthatatlan. Miközben az autópálya-építésekre ezermilliárdok folytak el, a vasúti karbantartásra és fejlesztésre jutó források reálértéken csökkentek. Ez a stratégia olyan spirált eredményezett, ahol a rendszer vagyonának amortizációja miatt a fenntartás egyre költségesebbé válik, ami forrásokat von el a modernizációtól."

„6. Újratermelődő amortizáció

A „közútnehéz" fejlesztéspolitika paradoxona, hogy miközben rengeteg új gyorsforgalmi út épült, **a meglévő úthálózat fenntartására nem jut elég pénz. Magyarország a közutak fenntartására a GDP mindössze 0,18 százalékát fordítja, ami még a visegrádi országok 0,26 százalékos átlagát sem éri el.**

A mellékúthálózat állapota drámai: a burkolatállapot az utak 54 százalékában „rossz" vagy „nem megfelelő". Ha a nehéz teherforgalmat nem sikerül vasútra terelni, a kamionok alatt folyamatosan tönkre mennek az utak, állandóan újratermelődő költséget és kátyúkat generálva."

„7. Stratégia helyett toldozgatás

A magyar vasúti pályák állapota kritikus szintre süllyedt. Jelenleg a személyforgalomban használt hálózat 50 százalékán van érvényben valamilyen sebességkorlátozás műszaki hiba miatt. Ez a szám még a 2010-es, akkor is magasnak számító 40 százalékhoz képest is romlásról tanúskodik. A folyamatos tűzoltás és a lassító rendszer kiszámíthatatlanná teszi a menetrendet, így a vasút képtelen érdemi alternatívát kínálni az autózással szemben."

„Mit kell tenni?”

- „A vasúti karbantartásra és modernizálásra költött források jelentős növelésével a vasútvillamosítási arányt 2030-ig legalább 50 százalékra kell emelni.
- Mihamarabb el kell indítani egy 10-15 éves gördülőállomány-fejlesztési programot.
- A következő évtizedben neki kell látnunk a nagysebességű vasútvonalak kiépítéséhez, különösen Budapest és a szomszédos fővárosok között.
- Meg kell építeni a Budapestet délről elkerülő V0 teherforgalmi vasútvonalat. **Ezáltal a tranzitteher-forgalom teljes egészében kivezethető lenne a fővárosból**, ami egyszerre szabadítana fel jelentős kapacitásokat a személyszállítás számára, csökkentené a késéseket, mérsékelné a fővárosi zaj- és környezeti terhelést, illetve erősítené Magyarország nemzetközi logisztikai központi szerepét.
- A személyszállításban jelentős előnyökkel járna, ha mielőbb összekötnénk a budapesti fejpályaudvarokat egy belvárosi vasúti alagúttal, ami csökkentené az utazási időket, új összeköttetéseket hozna létre a fővárosi agglomerációban és az országon belül is. Ez nagyban növelné a hálózat rugalmasságát és kapacitását.
- Szabályozási és pénzügyi eszközök bevezetésével növelni kell a vasúti árufuvarozás jelenlegi, 25 százalék körüli arányát a szárazföldi áruforgalmon belül.”

„A közútfenntartásra fordított GDP-arányos kiadásokat így a jelenlegi 0,18 százalékról fokozatosan a visegrádi országok szintjére kell felhozni és azon rögzíteni (ami ma 0,26 százalék).
… **A közlekedési infrastruktúra arányos fejlesztésével csökkentjük a centrum és a periféria közötti életminőségbéli távolságot**, miközben biztonságosabb és egészségesebb Magyarországot teremthetünk.”

https://telex.hu/g7/adat/2025/12/30/ketsebesseges-magyarorszag-autopalya-nagyhatalom-vasut-leepult

2. Hirtelen lett 7 pont, amely eddig nem volt!

Hogyan lehetséges, hogy eddig nem volt 7 pontunk, majd hirtelen lett.
Érdekes, hogy a 7 pont még egymással is összefügg.
Ha valakik találtak 7 pontot, könnyen lehet, hogy újabb, és még újabb 7 pontot is képesek lennének találni. De lehet, hogy ezek 5, vagy 10 pontok l ennének.

Kiderült , hogy vannak pontok, melyek eddig nem lehettek. **Mintha egy ördögi struktúra, ördögi terv kezdene felsejleni, melyet minél előbb fel kell tárni, majd megérteni, különben soha nem mászunk ki a befolyása alól.**

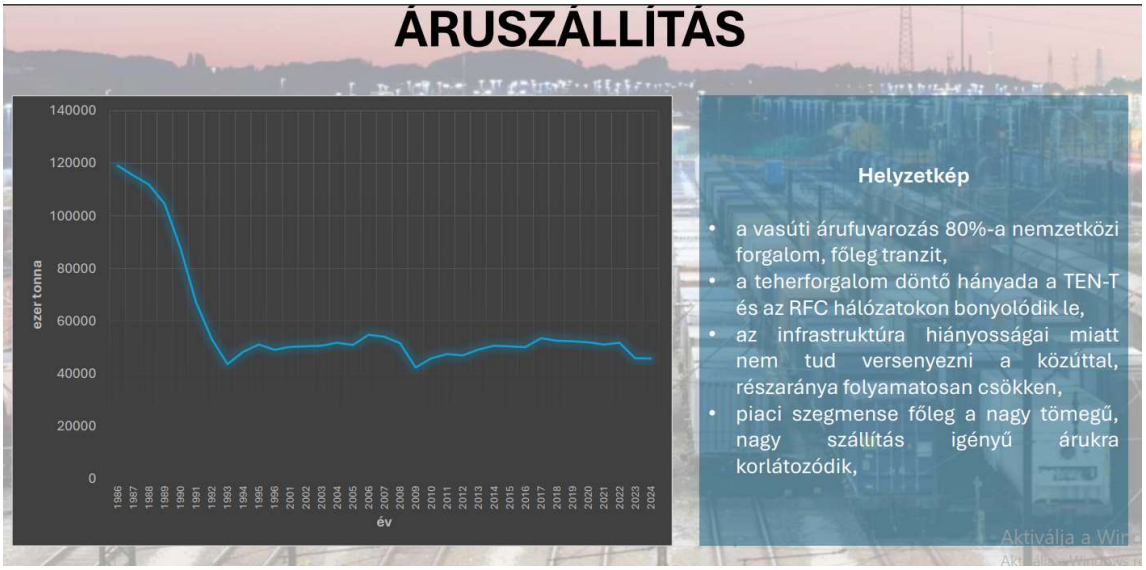
Ha belegondolunk, ilyen már máskor is volt.

Mintha lennének támogatott, tűrt, és tiltott kérdések, az Aczél György-féle ideológia szerint, mely a KTE „tudományos" szaklap (=Közlekedéstudományi Szemle) szerkesztőségében ma is él.
Idáig még nem ért el a rendszerváltás.
Ez a szerkesztő bizottság lényegében egy szűrő bizottság, mely hatalmas eredménnyel „termel". Ki tudja mennyi dolgozatot dobtak már bele a kukába. Az enyémeket mindenképp.

De hogyan lehetséges ez? Összefügg ez a mérnöki szakma állapotával? A mérnöki presztízzsel?
Remélem, hogy megtalálható a megoldás, az ellentét feloldható, és eddig érthetetlen dolgok megérthetőkké tehetők!

3. Mifélék a szállítási tendenciák?

Mi látható a vasúti teherszállításnál:



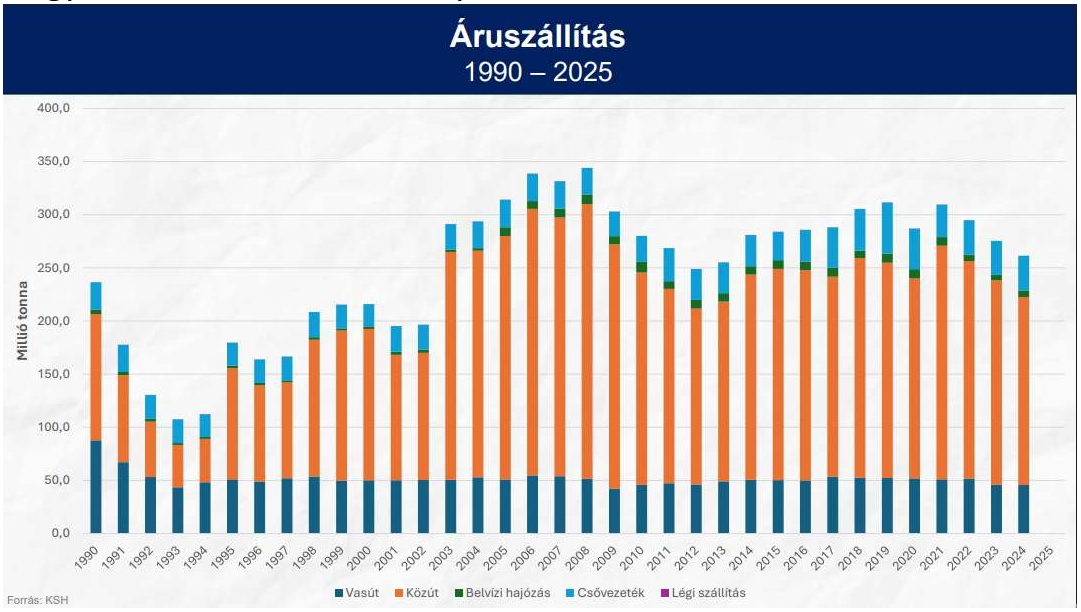
https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2025/01/Dr.-Mosoczi-Laszlo_eloadas.pdf

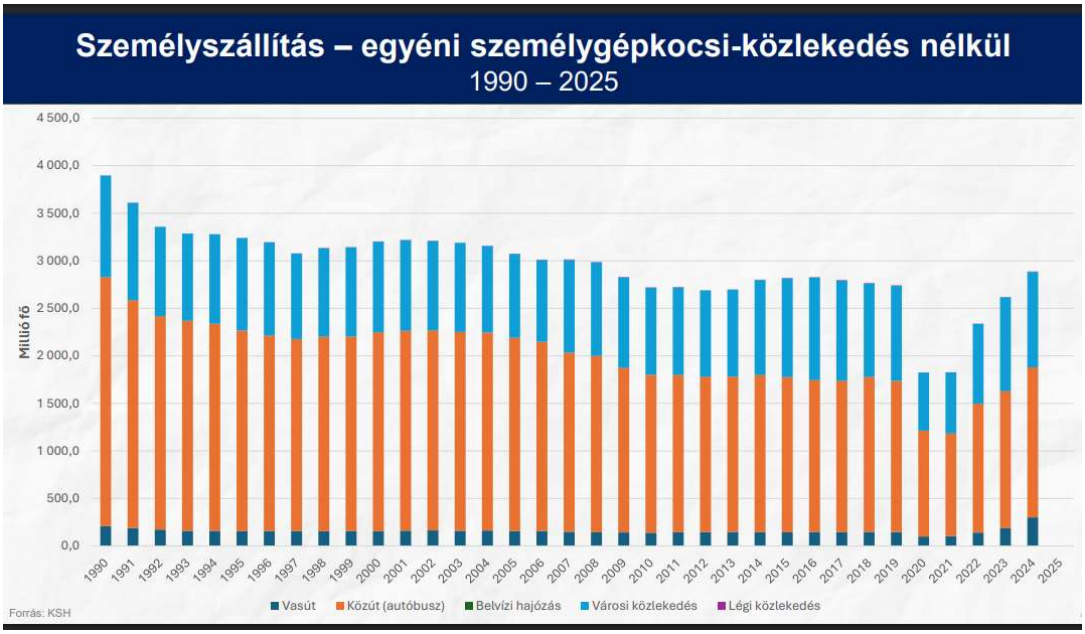
A teljesítmény hirtelen nagy zuhanása teljesen nyilvánvaló, mint a kisebb teljesítés stabilizálódása is.

Nagyon magas ebben a tranzit aránya, mely zömében Bécs és Budapest között mozog. Tehát nagyon oda illene figyelni az az M1-gyel párhuzamos vasútra.

Hasonlóképpen az M7-tel párhozamos Budapest-balatoni vasútvonalra is!

Nagyon fontosak a belső arányok is!

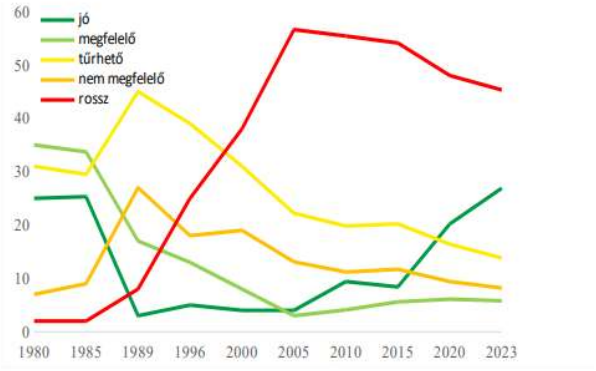




https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2025/01/Prof.-Emeritus-Dr.-Kovacs-Arpad_eloadas.pdf

A sárga szín mindkét előbbi grafikonon a közúti szállítást mutatja, a kék pedig a vasútit. A túlsúly egyértelmű, melyet nagyon nehéz lenne visszafordítani.

Az állami úthálózat fontos részhalmaza a mellékutaké, melyek az érrendszer hajszálér funkcióját látják el. Ma a gyorsforgalmi hálózatot a többek között a mellékút hálózat terhére, ellenére fejlesztik, mely itt is egészségtelen. A piros vonal hirtelen változását kell figyelni.

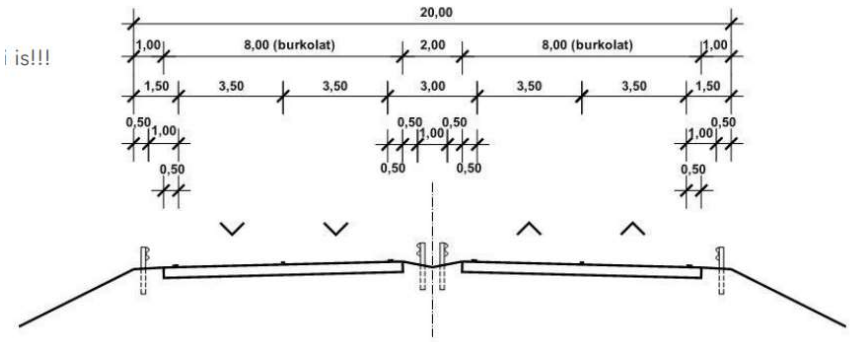


A burkolat minőségének megoszlása a mellékúthálózaton (%)

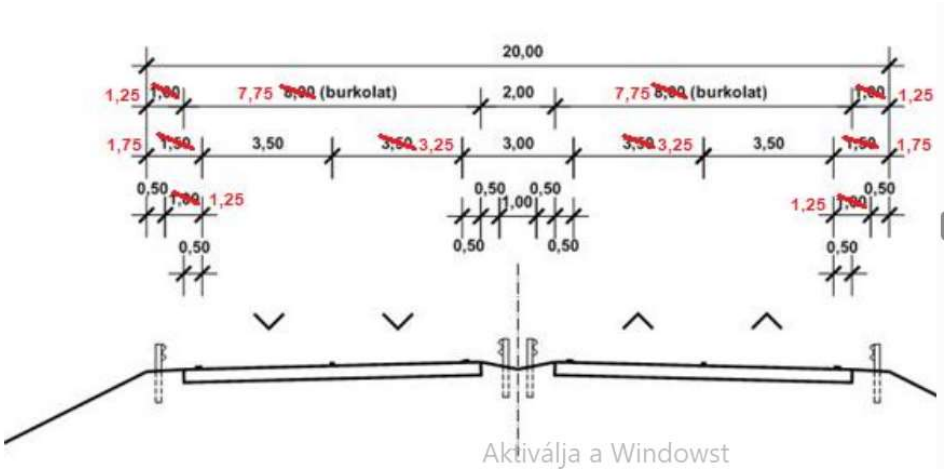
https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2025/01/dr.-Szakos-Pal_eloadas.pdf

Sajnos tendencia kezd lenni a fogalmak tisztázatlanul hagyása is!
„Magyarországon a **gyorsforgalmi út** egy gyűjtőfogalom, amely azokat az utakat jelöli, amelyeket kifejezetten a nagy sebességű, zavartalan gépjárműközlekedésre terveztek.
A hatályos jogszabályok (elsősorban a közúti közlekedésről szóló törvény) alapján ma két fő kategória tartozik ide: az **autópálya** és az **autóút**."
https://gemini.google.com/app/cc50ede8535bf424?hl=hu
Van azonban egy új szerzemény, mely se nem autópálya, se nem autóút, leginkább csak négysávos főút. Egy keverék. Az érdekessége, hogy ebből épül ma a legtöbb. Ezek hosszával meg lehet hamisítani az gyorsforgalmi út összhosszát, holott kimondva nincs, hogy ez is része ennek a kategóriának!
A jellemző keresztmetszete:

Korona-szélesség	Tervezési sebesség, v_t, km/h	Középső elválasztó-sáv szélessége	Forgalmi sávok szélessége	Belső és külső biztonsági sáv szélessége	Üzemi sáv	Padka-szélesség	Belső	Külső
							oldalakadály-távolság legkisebb értéke	
20,00	110/90	3,00	3,50	0,50	nincs	1,50	1,00	



Vagy még inkább:



https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2025/01/Kerszigeti-Alex_eloadas.pdf

Sajnos ennek a statisztikát meghamisító trükknek (mellyel „megelőztük Ausztriát”) még a neves közgazdász szerzők is bedőltek.
A tendenciákat talán figyelembe kellene venni a döntések során!

4. Egy új nagy reményű eszköz, az elektromos busz!

A cikk vasúti és közúti fuvarozásról szól. Csodálkozom azon, hogy nem vették észre, hogy jön föl az elektromos autóbusszal való szállítás, mint minkettő említettnek erős ellenlábasa!

4.1 Minden méretben kapható, mellyel a legkülönfélébb méretű szállítási feladathoz lehet igazodni), hiszen **az egyes napszakokban más és más a szállítási igény. A tanyás és kisfalvas vidéke sem igényelnek hagyományos méretű és majdnem üresen járó buszokat! Vannak eszközök, melyekkel ehhez a hullámzáshoz képesek vagyunk igazodni!**

A minibuszok (**8 fő** körül szállíthat), szinte iránytaxiként





ez az önvezető változat

A midibuszok (**17-35 fő** között szállíthat)



A városi szóló busz (40-110 főt tud szállítani)



Az egycsuklós busz (120 főt is szállíthat)



A kétcsuklós busz) (bi-articulated villanybusz (akár 250 főt is szállíthat)
1961-ben már a magyarok is gyártották!



A mai forma (VOLVO BZRT):



4.2 az elektromos busz előnyei:

- Miközben tágas a lábtér, tágas lábtérre, és az utastér 90%-a alacsonypadlós, ami megkönnyíti a mozgást és a babakocsival vagy kerekesszékkel való közlekedést.
- Alacsony zajszint: mivel nincs belső égésű motor, a buszok rendkívül csendesek, ami csökkenti az utasok stressz-szintjét.
- Rezgésmentes utazás: az elektromos hajtás egyenletesebb gyorsítást és lassítást tesz lehetővé, elmarad a motor rázkódása.
- Fejlett klímaberendezés: a modern hőszivattyús rendszerek nemcsak hatékonyak, hanem képesek az utasteret gyorsan és egyenletesen lehűteni vagy felfűteni (akár előfűtési funkcióval is, mielőtt a busz kimegy a forgalomba).
- Minden ülésnél vagy a kapaszkodókon USB-csatlakozók találhatók a mobileszközök töltéséhez.

- Ingyenes Wi-Fi: A fedélzeti internetkapcsolat ma már alapelvárás a modern flottákban.
- Digitális utastájékoztatás: nagy felbontású LCD-kijelzők, amelyek valós idejű útvonal adatokat, átszállási lehetőségeket vagy híreket jelenítenek meg.
- Tágas belső tér: mivel az akkumulátorok gyakran a tetőn kaptak helyet, a belső elrendezés szellősebbé vált, több hely jut a kerekesszékeknek és babakocsiknak
- Alacsonypadlós kivitel: a teljes hosszon akadálymentes közlekedés alapfelszereltség.
- Térdepeltető funkció: a busz megálláskor az ajtó oldala felé dől, így csökkentve a padka és a jármű közötti szintkülönbséget.
- Kényelmesebb ülések: gyakran jobb minőségű kárpitozással és ergonomikusabb kialakítással látják el őket.

Ezek vonattal szállítás esetén csak nagyon sokára elérhetők, inkább csak vágyálmok!

4.3 Az elektromos buszok sem felsővezetéket, sem vágányt, síneket nem igényelnek, így mind az építésük, mind a fenntartásuk sokkal olcsóbb.

4.4 Mellékesen emissziójuk nulla.

Ezekről a közgazdászoknak nem kötelező tudni. Ezt a tényt még a mérnökök sem ismerték fel, még tényként, tényezőként el sem fogadták.

Ez teljesen új lehetősége a szakmánknak! A jövőben kihagyhatatlanok!

5 Miért maradt el a gazdaságossági, a megtérülés számítás? Miért nem találták ezt fontosnak a 7 pont közé tenni a szerzők?

Hiányolom a szállítási mód, eszköz kiválasztásánál a megtérülés számítást, különösen közgazda szerzők esetén!

Természetesen, ha már létezik a megtérülés-számításnál korszerűbb matematikai eszköz, akkor az is bevethető.

Minden szállítási mód és eszköz működtetése forintosítható, és forintasítandó. Minden mozzanathoz pénz tapad!

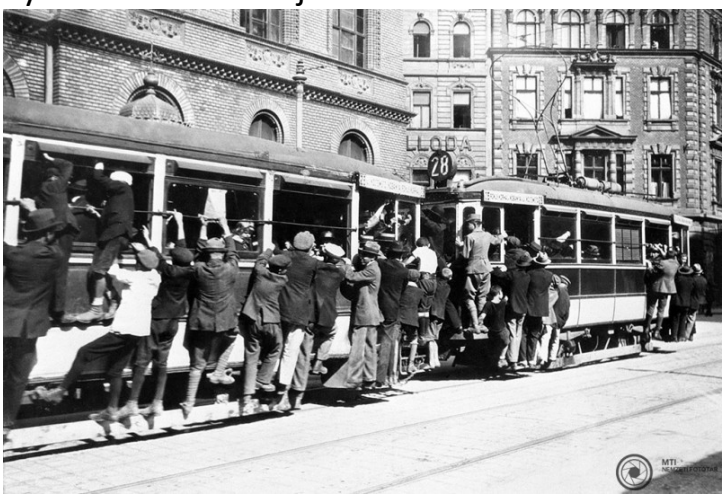
A Szeged-Makó vonalon- amíg létezett - a MÁV-nak ünnepnapja volt, ha összejött 10 utas. Hasonlót láthatunk pl. az épülő mohácsi híd lábánál lévő állomásba befutó szerelvényeknél. L. az erről szóló kisfilmet! Biztos nem egyedi estek ezek az országban!

Miért felejtjük el, hogy a vasúti szállítás a korai kapitalizmus terméke?

Egy kapitalista vállalkozás.
Normál esetben nem lehet veszteséges, hanem profitot kell termelnie.
Ha ma itt kapitalizmus van, akkor ennek ma is így kellene lenni!
A vasúti, a kötött pályás szállítás elsősorban pénz kérdése!

Minden kapitalista vállalkozással szembeni elemi elvárás a profitabilis működés!

Vannak vitathatatlan helyzetek
Ilyen volt a hazai tujázás kora:





...





…

https://nemzetiarchivum.hu/stories/Tujazas-avagy-a-hetkoznapok-akrobatai
https://hamster.blog.hu/2020/04/14/tujazas_a_korteren_uj_kocsi_a_regi_kisfoldalatti_palyan_es_aramszedos_hev_dizelmozdony
https://kobanyablog.wordpress.com/2016/05/20/tortenelmi-beceneveink/

De hol van ez ma már?

Vagy Ázsia egyes országaiban:



Hol itt a vonat?



https://www.erdekesvilag.hu/megdobbento-video-igy-probaltak-meg-felszallni-a-nok-a-zsufolt-indiai-vonatra/

Érdemes belenézni, hogy mi is az igazi tömegközlekedés, és miként is lehet utazni:
https://www.youtube.com/watch?v=M7VprhiLM9I

Ehhez képest a szegedi villamosok gyakorlatilag üresen szaladgálnak a városban, erősen a kapacitásuk alatti (=majdnem üres) kihasználtsággal:



Nem tolták-e túl a kötött pálya szeretetét? A kötött pályások imádatát? Hiszen az ilyen „zsúfolt” villamoshoz még pótkocsit is ragasztanak, szintén üresen.
De egyre nehezebben bírják az üzemeltetést, a fenntartást! A jegy- és bérletárak már az egekben. A csodának kikiáltott hódmezővásárhelyi tram-train teljesítménye is majdnem nulla a budapesti 4-es, 6-os villamos teljesítményéhez!

Talán érdemes figyelembe venni, hogy mely magyar városokban szüntették meg a korábbi villamosközlekedés:

város	**üzemeltetés ideje**	**a megszűnés oka / körülményei**
Sopron	1900 – 1923	Gazdaságtalanság miatt szűnt meg elsőként a vidéki városok közül. A trianoni döntés utáni gazdasági nehézségek és az **alacsony utasszám** vezettek a leállításhoz.
Pécs	1913 – 1960	1960. augusztus 31-én indult az utolsó járat. A városvezetés a szűk utcák és az **autóbuszok nagyobb rugalmassága** miatt döntött a felszámolás mellett.

város	üzemeltetés ideje	a megszűnés oka / körülményei
Nyíregyháza	1911 – 1969	1969. május 31-én szűnt meg. Itt a villamos a Nyírvidéki Kisvasút városi szakaszaként üzemelt, felszámolását a vasúti pálya városon kívülre helyezése pecsételte meg.
Szombathely	1897 – 1974	1974. augusztus 20-án közlekedett utoljára. Bár népszerű volt, a hálózat egyvágányú, kitérős rendszere a modern forgalmi igényeknek már nem felelt meg.

Az is érdekes tény, hogy olyan magyar városokban, ahol eddig nem volt kötöttpályás közlekedés, új villamosvonalakat nem építettek. Talán ez is jelent valamit!

Azokban a városokban, ahol van villamos, a hálózat érdemben alig nőtt. Ez is jelenthet valamit.

Az elektromos buszok újabb nagy veszélyt jelentenek a villamosokra a kisebb forgalmú szakaszokon. Senki sem vitatja ugyanakkor a metrók nagy teljesítményét, de azok nagy sűrűségben követik egymás a föld alatti, a többi szállítóeszköztől elkülönített pályákon!

A kérdés az, hogy megteheti-e az állam azt, hogy ezekre fenntart egy eleve ráfizetéses vasutat?

Igaza van a Közlekedési Miniszternek: az utasnak teljesen mindegy, hogy mi viszi el az egyik pontból a másikba. Az utas nem ragaszkodik ahhoz, hogy két falu között metró járjon, vagy léghajó. Neki egy kényelmes midibusz tökéletes lenne.

Az államnak viszont egyáltalán nem mindegy a két költségfajta különbsége miatt!

Hogyan engedheti meg az állam azt, hogy hatalmas összegeket ötlet-szerűen, alátámasztás, pénzügyi indoklás nélkül használjanak fel? Egy primitív pályázatnál ez már elemei követelmény! Kihasználatlan hidak és utak épülnek!

Minden olyan vasutat újjá kell építeni, amely igazolja, hogy profitot képes termelni, és nem ráfizetést! De csak azokat!

Nincs szükség nosztalgia vonatokra. Ilyen alapon a vitorlás hajózás visszaállítását is lehetne követelni. A megtakarított pénznek ezer helye van! Jellemző, hogy a ráfizetéses vasutat követelőknek eszébe sem jut, hogy a veszteség megfizetésére javaslatot tegyenek, esetleg a saját pénzükből!

Erről viszont illene ismerettel rendelkezni a közgazdászoknak, és az alkalmazást ki kellene kényszeríteni a mérnöki döntéseknél!

A pénz célszerűtlen felhasználására példák a kihasználatlan autópálya szakaszol, és a dunai hidak, mint a dunaújvárosi vagy a szekszárdi. Ezek holt tőkék. Az itt elégetett pénzre másutt hatalmas igény lenne. Nem a híd a holt tőke, hanem az izolált, z úthálózatba be nem kötött híd a holt tőke, a kidobott pénz.

Tudják a közgazdák, hogy nincs állami ellenőrzés az állami pénzek felhasználási hatékonyságára?

6 Hol van az autópályán vagy vasúton –elemzés?

Ez egy tipikus útelágazásos helyzet. Ilyenkor a mérnök kapásból megvizsgálja a két lehetőség előnyeit is és a hátrányait is. Hiszen ez igazi alternatíva!

De ehhez az kellene, hogy a döntéshez a mérnöknek köze legyen! Ha a döntéshozó Mekk Elek ezermester, akkor másfajták a szabályok.
Hiányolom, hogy nem hiányolta a két közgazdász szerző egy összehasonlító elemzést, annak a 7 pont közé rakását!

Most folyik az M1 (Bécs-Budapest) autópálya soksávosítása, 2*4-sávossá alakítása úgy, hogy mellette van a Bács-Budapest vasút. Laikusnak is természetes

lenne, megnézni, hogy a teherszállítást melyikre lenne célszerű terhelni. A főkérdés: melyik lenne olcsóbb a magyar társadalomnak? Erre már sajnos nincs lehetőségünk, ez a hajó is elment.

Nem így annak a hatalmasságnak, amely pedig elvileg dirigálja a két ágazat összhangját. Hogyan engedhető meg az ilyesmi?

Erről is illene ismerettel rendelkezni a közgazdászoknak, és az alternatívák elemzését ki kellene kényszeríteni a mérnöki döntéseknél, főleg, ha nem a mérnöki tudás dönt, hiszen a fogalom közismert, a neve: modal shift!

7 Kérem tisztelettel, hogy szóljon hozzá az Egyensúly Intézet téziseihez, valamint az én kiegészítéseimhez, azaz dolgozatom első 18 oldalához, a nevük okán, a KTI, azaz Közlekedéstudományi Intézet, és a KTE, tehát Közlekedéstudományi Egyesület.

Állítom: az előbbi pontokban foglaltak itthon tabuk.
Ezek a kérdések nem is léteznek. Az ún. „tudományos szaksajtó”, és az évente megrendezett konferenciák ezekről hallgatnak. Mintha ezek a kérdések nem is léteznének, de ennek ellenére kiderült, hogy mégis léteznek.

Néha egy-egy mérnök megszólal, akit a régi módi szerint azonnal megnémítanak, elszigetelnek, elhallgattatnak.

Ha az előbbi intézmények mégis véleményt mondanának, akkor talán néhány mérnök is merne csatlakozni. Talán kimozdulhatnánk.

Most, ahogy az egyik kedves kollégám elküldte, a kialakult mérnöki vélemény ez:
https://www.youtube.com/watch?v=99OcgoLKCsw

Nem véletlenül lett ilyen a közvélemény, ebben sokaknak sok munkája van!
„Langyos a sör, de nekünk így is jó. … Jobb nem is jár, ha nekünk így is, jó.”
Szólaljanak meg a „tudósok”, és ne lapítsanak.

8 Volt egyszer egy VATUKI.

„Dr. Csanádi Györgynek, a MÁV egykori vezérigazgatójának, a későbbi közlekedési miniszternek igen nagy érdeme volt abban, hogy rájött arra: a

korszerű, akkor szocialista vasút fejlesztésének megalapozását olyan **vezérkar tanácsaira kell bízni, akik a legjobban értenek a szakmák összehangolásához**.

1951-ben, elsősorban döntés-előkészítő feladatokra, létrehozta a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet (hivatalos rövidítése VTKI, a köznyelvben azonban Vatuki) a MÁV műszaki vezérigazgató-helyettesének elvi irányításával, amely a MÁV főhivatású kutatóintézeteként működött 1991-ig.

Ezután Fejlesztési és Kísérleti Intézetként (MÁV FKI) élt tovább, szinte változatlan feladatkörrel …"
„Ez a tevékenység jól működött, mert a vasútfejlesztési döntéseket részben az itt megfogalmazott javaslatokra építették."
„A döntések az 1990-es évekig tulajdonképpen többé-kevésbé azokra a javaslatokra épültek, amelyeket a Vatuki munkatársai dolgoztak ki. Ahogy haladt az idő, egyre kevésbé volt ez így, mert **az 1990-es évek környékén már a magyar vasútnál elterjedt egy új gazdasági/menedzser szemlélet, amely jelentősen eltért a régi vasutas gondolkodástól."**
„A folyamatos átalakulás újabb lépése volt, amikor 2005-ben az Intézet további szervezetmódosításon esett."
„Végül 2014-ben ezt az intézményt is felszámolták."
„A vasúti kutatóintézet történetének ma is aktuális alapkérdése, hogy kell-e, hiányzik-e, szükséges-e egy szellemi műhely, egy olyan, fejlesztéseket megalapozó intézmény, mint amilyen a Vatuki, és később az FKI volt.

Véleményem szerint a mai projektszemléletű fejlesztések összehangolása, egységes rendszerbe szervezése egyértelműen igényli a stratégiai gondolkodást és annak megalapozását szolgáló részletes elemzéseket és vizsgálatokat.

Ezeket az előkészítő tanulmányokat természetesen ma is megrendelik a döntéshozók, azonban általában „kívülről", igen jelentős többletköltségért, és sokszor vitatható szakértői hátterű intézményektől. A pályavasút és az operátorok szétválasztása még a korábbinál is szükségesebbé teszi az összehangolt stratégiai irányítást. **A mai vasúti „cégcsoportból" tehát még az eddiginél is jobban hiányzik egy olyan fejlesztő, kísérletező, előkészítő állandó szellemi bázis, amelyik a gyakran változó, a vasúti rendszer teljességéhez esetenként kevésbé értő vezetői garnitúrák döntéseit megalapozza**.
Az agyatlan átszervezés átment a VATUKI-n is. Kára hatalmas, felelőse ennek sincs! Csodák meg nincsenek. De nekünk így is jó!??
https://www.sinekvilaga.hu/volt-egyszer-egy-vatuki

A MÁV levágta a saját eszét, majd a test elkezdett borzalmassá válni. Ezt látjuk ma.
Ha valaki látott lefejezett pulyka fej nélküli testét elvérezni, az láthatta, hogy az ilyen elszabadult torzó mire képes egy udvarban. Ez történt a MÁV-nál is! Végzetes kényszerpályára került.

Meglepődünk, hogy nincs válasz az autópályán vagy vasúton kérdésre, pedig a társadalomnak nem mindegy, de a ma is uralkodó menedzser szemléletnek nem számít. Van itt rengeteg pénz!

9 A Levegő Munkacsoport még idejében veszélyt jelzett, de ezt is figyelmen kívül hagyták!

„A **Levegő Munkacsoport** (LM) **évtizedek óta aktívan és kritikusan foglalkozik az autópálya-bővítések kérdésével**, **különös tekintettel az M1-es autópályára**, és egyik központi **követelésük éppen a kamionforgalom vasútra terelése**.
Álláspontjuk lényege, hogy az utak szélesítése önmagában nem oldja meg a dugókat, sőt, a forgalom további növekedését generálja.

Az M1-es autópálya szélesítése

A Levegő Munkacsoport kritizálta az M1-es (és más autópályák) 2×3 sávosra bővítésének tervét. Főbb érveik:

- **Indukált forgalom:** Szerintük a több sáv több autót és kamiont vonz **(„gerjesztett forgalom”**), így a bővítés csak átmenetileg enyhíti a zsúfoltságot, majd pár év múlva ugyanúgy dugók lesznek a nagyobb kapacitáson is.
- **Költséghatékonyság:** Úgy vélik, az útépítésre fordított hatalmas összegek (amelyeket jelenleg koncessziós formában valósítanak meg) jobban hasznosulnának a fenntarthatóbb módokon, például a vasútfejlesztésben.
- **Környezeti hatások:** A nagyobb forgalom nagyobb légszennyezettséggel és zajterheléssel jár, ami károsítja az út menti települések lakóinak egészségét.

„Kamionról vasútra!” – A vasúti terelés

Ez az LM egyik legrégebbi és legismertebb kampánya. Az M1-es esetében különösen hangsúlyozzák, mivel ez az ország legforgalmasabb tranzitútvonala. Javaslataik:

- **Kilométerarányos útdíj:** Sürgették az útdíjrendszer kiterjesztését és emelését, hogy a teherautók valós környezeti és társadalmi költségeit (útrongálás, balesetek, egészségügyi hatások) a fuvarozók fizessék meg. **Ez gazdaságilag is versenyképesebbé tenné a vasutat**.

- **Kombinált fuvarozás (RoLa):** Támogatják azokat a megoldásokat, ahol a kamionok vagy konténerek a távolsági fuvarozás nagy részét vasúti vagonokon teszik meg.
- **V0 vasútvonal:** Az LM támogatja egy Budapestet elkerülő teherforgalmi vasútvonal (V0) megépítését, amely tehermentesítené a fővárost és hatékonyabbá tenné az M1-essel párhuzamos vasúti folyosót.

Aktuális helyzet (2025)

Bár az M1-es bővítése 2025 szeptemberében ténylegesen elindult (az M0 és a Concó pihenő között), a Levegő Munkacsoport továbbra is azon a véleményen van, hogy a megoldást nem az aszfaltfelület növelése, hanem **a szállítási módok közötti váltás (modal shift)** és a logisztikai hatékonyság javítása jelentené."

https://gemini.google.com/app/1bc5098d257c2f3a?hl=hu

Ha én tudok az ilyen anyagokról, akkor erről tud a hatalmasság is, és a háttérintézményei is. Ez csak súlyosbítja a döntéshozó helyzetét.

10 Na és a KTI vagy a KTE?

„A rendelkezésre álló nyilvános adatok és szakmai hírek alapján **nincs nyoma olyan hivatalos KTI (KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft.) javaslatnak**, amely az M1-es autópálya sávbővítése **helyett** a teherforgalom vasútra terelését indítványozta volna a minisztériumnak."

https://gemini.google.com/app/d76e42393e419a73?hl=hu

Kérem a KTI-t cáfolja meg, ha van erről az előbbitől eltérő információja!

„A **Közlekedéstudományi Egyesület (KTE)** szakmai anyagaiban és konferenciáin rendszeresen felmerül a vasúti árufuvarozás versenyképességének növelése, azonban arra vonatkozóan **nincs nyilvános adat, hogy a KTE hivatalos javaslatot tett volna a minisztériumnak az M1-es autópálya bővítésének elhagyására** a vasúti terelés javára."

https://gemini.google.com/app/b8f66d48a21a69c5?hl=hu

Kérem a KTE-t cáfolja meg, ha van erről az előbbitől eltérő információja!

Így mutatnak ezek példát a hazai mérnököknek!

11 Négy intézmény és kétféle mentalitás, nézőpont?

Van az Egyensúly Intézet, a Levegő Munkacsoport, a KTI és a KTE.

Mi a hasonlóságuk, és mik a különbségeik? Miért vannak a különbségek?

Az a gyanúm, hogy itt is a pénz a megoldás.

Mit tudhatunk a KTI-ről?

„A Közlekedéstudományi Intézet jogelődjeivel együtt 85 éves múltra tekint vissza. Az 1938-ban alapított, állami tulajdonban lévő KTI az Építési és Közlekedési Minisztérium egyik kutatóbázisa."

„A közlekedésért felelős minisztérium megbízásából az „EU-ENSZ EGB Közúti-Jármű Műszaki Koordinációs Központ" látja el hazánk képviseletét az európai jármű-műszaki előírások kialakításával foglalkozó nemzetközi fórumokon …" –ez ugye a minisztériumból kiszervezett feladat.

https://www.kti.hu/rolunk/#mi-a-kti

„Elsőrendű feladatunk **a közlekedési adminisztráció**, és az ágazati szereplők döntéseinek adatokkal, tanulmányokkal, felkészítő anyagokkal történő támogatása."

„Feladatunk, hogy magas szakértelmet kívánó kutatás-fejlesztési, képzési, tanúsítási és közszolgáltatási tevékenységeket végezzünk és szakmai háttértámogatást nyújtsunk az Építési és Közlekedési Minisztériumnak."

https://www.kti.hu/rolunk/

„Felettes, felügyeleti, törvényességi ellenőrzést vagy felügyeletet gyakorló szerv: Építési és Közlekedési Minisztérium [mint az Áht. szerinti irányító szerv] Székhely: 1054 Budapest, Alkotmány utca 5."

https://www.kti.hu/kozerdeku-adatok-kozlekedestudomanyi-intezet/

„A **KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft.** (leánykori nevén KTI Közlekedéstudományi Intézet) állami tulajdonú gazdasági társaság, így felügyeletét és tulajdonosi joggyakorlását kormányzati szervek látják el.

Jelenleg a KTI felett a szakmai irányítást és a tulajdonosi jogokat az alábbi szerv gyakorolja:

Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM)

A KTI az ÉKM háttérintézményeként működik. A tulajdonosi joggyakorló és a szakmai felügyeletért felelős vezető:

Lázár János építési és közlekedési miniszter.

Milyen területeken nyilvánul meg ez a felügyelet?

1. **Szakmai irányítás:** a minisztérium határozza meg a KTI fő kutatási irányait, a közlekedésbiztonsági feladatokat és a **közszolgáltatási keretszerződések tartalmát.**
2. **Hatósági ellenőrzés:** bizonyos vizsgáztatási és képzési tevékenységek (pl. gépjárművezető-képzés felügyelete,

vizsgaközpontok) közvetlenül a minisztériumi főosztályok irányítása alá tartoznak.

3. **Gazdasági felügyelet:** mivel állami cégről van szó, a költségvetés és a gazdálkodás szabályszerűségét a minisztérium mellett az **Állami Számvevőszék (ÁSZ)** is ellenőrizheti.

Megjegyzés: A KTI szervezetileg egy nonprofit korlátolt felelősségű társaság, tehát nem klasszikus "hivatal", de állami feladatai (például az útügyi műszaki előírások gondozása vagy a vasúti vizsgáztatás) révén **szorosan beépül a minisztériumi hierarchiába.**
https://gemini.google.com/app/5a0a21b091f5a4d3?hl=hu

Természetesen megpróbálhatják letagadni a letagadhatatlant! Ez a minisztérium által fogott szervezet!

Mit tudhatunk a KTE-ről?
„Az 1949-ben alapított Közlekedéstudományi Egyesület 4000 egyéni taggal és több mint 100 támogató-, jogi és pártoló taggal Magyarország egyik legnagyobb országos műszaki-tudományos **civil egyesülete**. A KTE tizenkilenc megyei területi szervezetével és kilenc budapesti tagozatával az ország teljes területét és a közlekedési szakma széles vertikumát fedi le.”

„Emellett az egyesület legfontosabb küldetése, hogy a – Magyarország gazdaságának vérkeringését biztosító közlekedésben dolgozó – **szakemberek véleménye a lehető legnagyobb súllyal essen latba az ország közlekedéspolitikájának kialakításakor**, valamint az egyes fejlesztések tervezése, jóváhagyása és végrehajtása, üzemeltetése során.”
De szép is lenne!

A következő részletet ajánlom a KTE Mélyépítéstudományi Szemle Szerkesztő bizottsága figyelmébe:
„Ennek érdekében lehetőséget biztosítunk arra, hogy a közlekedési szakemberek közzétegyék általános szakmai nézeteiket, konkrét ügyeket érintő állásfoglalásukat valamint szakmai eredményeiket a KTE honlapján.”
https://ktenet.hu/rolunk/kte-ismerteto/
Ebből pedig semmi sem igaz! Ez hazugság!

A legfőbb vezető:

„Elnök



Dr. Fónagy János
Gazdaságfejlesztési Minisztérium
parlamenti államtitkár, miniszterhelyettes”
https://ktenet.hu/rolunk/tisztsegviselok/

De a társelnökök is mind minisztériumtól függő cégek, szervezetek felsővezetői! Létükben függnek, tehát fogottak. A minisztérium ráült a tudományra!

A vezetők kettős státuszban: van minisztériumi, és van KTE-s pozíciójuk is. A KTE is fogott szervezet.

De mi köze van egy „tudományos” szervezetnek az adminisztrációra? És mi sziksége az adminisztrációnak egy „tudományos szervezetre”. Pedig kölcsönös lett a kapcsolat, melyet érdemes megérteni.

A VATUKI szerepét ma a KTE tölti be, a sorsa is azonos!

Mi ez, ha nem maga a színtiszta közvetlen kézi vezérlés?

Csak dr. Fónagy úr nagyszerű habitusán, emberségén áll, hogy nem él vissza a helyzettel, mellyel vissza is élhetne. De mi lesz, ha más karakter lép a helyére?

A miniszterhelyettes úr a délelőtti minisztériumi döntése után délután átmegy a KTE-be. és ott keményen megbírálja saját magát? Életszerű ez?

De anyagilag is teljes a függés a minisztériumtól.
A KTE mára olyan, mint egy esküvőszervező cég.
A tudományos tartalmat NEM a KTE állítja elő, csak elővezeti, méreg drága konferenciák tartásával, melyekben vannak táncmulatságok, hajókirándulások drága díszvacsorák, pálinkakóstolók, vacsora után még rulett is. Az így turbósított konferencia még „tudományos „ tartalmat is közvetít.
Így persze elég drága minden, de nem baj, mert a KTE bevétele ebből ered.

A hallgatóság a minisztériumhoz kapcsolódó cégek embereiből áll, akik ingyen kapják a lehetőséget. A cégeiket a minisztériumból „kérik fel” a fizetésre. A kedvezményezettnek semmibe sem kerül.

A KTE és a minisztérium viszonya:
„A két szervezet közötti kapcsolat legláthatóbb része a közös rendezvényszervezés.

- A KTE szervezi a legfontosabb hazai közlekedési konferenciákat, ahol az **ÉKM vezetői és államtitkárai rendszeresen fellépnek**, hogy ismertessék a kormányzati terveket és fejlesztési irányokat.
- Az ÉKM szakmai támogatást és **olykor védnökséget biztosít** ezen eseményekhez.”

„A viszony **szimbiotikus**: **a Minisztérium (ÉKM) adja a politikai és költségvetési kereteket,** a KTE pedig biztosítja hozzá a független mérnöki és tudományos kontrollt, valamint a széles körű szakmai nyilvánosságot.”
https://gemini.google.com/app/108c0058ca078120?hl=hu

A KTE 2025-ös rendezvényei listája:
https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2025/01/2025_ev_nagyrendezveny-tervezet.pdf
Ezek csak az ún. nagyrendezvények, melyekből 18 van tervezve, mely havonta is több egynél. Bőségesen el vagyunk látva, mintha minden a legnagyobb rendben lenne. És akkor jön egy intézet a 7 pontjával? Hogy jön ehhez? Az egyik gyöngyszem a 600 fősre tervezett

13	**2025. október 07-09.**	**VIII. Magyar Közlekedési Konferencia - 49. Útügyi Napok** **Helyszín: Eger** KTE Heves Megyei Területi Szervezete és KTE Közlekedésépítési Tagozata, Közúti Szakosztálya Szakmai felelős: Szerencsi Gábor, Thoroczkay Zsolt 3 napos	600 fő

A részletek:
https://ktenet.hu/esemenyek/viii-magyar-kozlekedesi-konferencia-49-utugyi-napok/
A részvételi díj:
KTE tagoknak 3 napos részvételi díj: 180 000 Ft+Áfa,
nem KTE tagoknak 3 napos részvételi díj: 195 000 Ft+Áfa.
Közelítően: 600 fő*200 ezer Ft/fő=120.000 ezer Ft=120 Mrd Ft.

Ezzel szemben sem a Levegő Munkacsoportnál, sem az Egyensúly Intézetnél, NINCS az előbb látott személyes kapcsolat, és NINCSENEK anyagilag sem kiszolgáltatva minisztériummal. Tőlük nem elvárás a lojalitás!

Ez a mentalitás, az attitűd, a szemlélet különbség oka!

A KTE viszont kiválóan alkalmas a nagy létszámú tagság véleményének korlátozására, visszafogására, lefojtására, mely rettenetes nagyot árt a mérnökök presztízsének.

A KTE „tudományos” szaklapja a Közlekedéstudományi Szemle. A Szerkesztő bizottsága lényegében egy a célt kiválóan ellátó SZŰRŰ, melynek fő feladata a kellemetlenek, a kellemetlenkedők kiszűrése.
Persze tagadják a tartalom miattiságot, rendszerint a stílus, és a formátum esik kifogás alá, ami nagyon átlátszó. A lap gyakorlatilag ma a mérnököknek eladhatatlan, azért van ennek ilyen következménye is. Ha ez a magas tudomány, akkor köszönik, ebből nem kérnek.

Elérték nagy munkával, hogy a mérnökök – akiket eleve állandó kétkedésre tanítanak az egyetemen - ne legyenek szkeptikusak, ne nagyon legyen a hatalmassággal ütköző véleményük. Passzívvá nevelték őket. Azt láttatják, hogy túl sok mérnökkel találnák szemben magukat, ha megnyikkannának. Ezt reménytelenné kellett tenniük. Sikerült a mérnök társadalmat atomizálni. Mindez komoly frusztrációt okoz.

Beleegyezni, nem vitatkozni, bólintani!
Belekényszerítettek minket abba, hogy a fő dolgokban „nekik így is jó legyen” a szemléletünk, a viszonyulásunk.

A KTE tehát éppen fordítva működik. Nem felfelé közvetít, hanem lefelé! Ezzel fizet. A KTE egy szakmai elit szervezet szándékával jött létre, mely jó szándékkal a mindenkori döntéshozó partneri szerepét kívánta betölteni, a józan ész képviseletében, mint az egykori VATUKI. Bízzunk 2026-ban!

Nem tehet róla, hogy lealacsonyították, hogy létéből kiforgatták. Velük együtt a mérnököket is.

Ez a szakmai fejlődésünk legfőbb gátja! Remélem, hogy segítettem, egyre többen látják, hogy ez a káros folyamat ellentétes a mérnök érdekével!

Úgy tűnik, hogy sajnos segítséget csak a minisztériumtól távoli szervezetektől kaphatunk.

Szeged, 2026. I. 5.