

■ Személyes történet a hazai közlekedéstervezés kulisszái mögül

## Szakma és hatalom határán – egy mérnök döntései

*„Volt egy szakmai és erkölcsi vonal, amit nem léphettem át, és nem is léptem át” – mondja Kálnoki Kis Sándor, aki közel kilenc évtizedes életútján mérnökként párhuzamosan formálta Debrecen városszerkezetét, részt vett a rendszerváltás közlekedéspolitikai döntéseiben, és gyakran ütközött bele a politika és a szakma konfliktusaiba. Székely gyökerektől a zenei induláson át a nagy állami infrastruktúrák világáig vezet az útja annak az embernek, aki soha nem lett politikus, mégis a döntések közvetlen közelében dolgozott – és aki akkor is a szakmai mércét választotta, amikor ez a pozíciójába került.*



Rozsnyai  
Gábor

**– Ha visszatekint egy ilyen hosszú és gazdag pályára, mi az a három dolog, amihez a leginkább kötődik, amire a legbüszkébb?**

– Nehéz hármat mondani, mert az ember élete nem három dologból áll, de mégis van három olyan pont, amihez mindig viszszatérek. Az első a családom. És ezt nagyon komolyan mondom: nemcsak a jelenlegi családomra gondolok, hanem az őseimre is. Minden ágon székely vagyok, és ez nem csupán egy származás: egyfajta gondolkodásmód is. Feleségemmel hatvanegy éve vagyunk házasok. Ez már szinte felfoghatatlan időtáv. Van egy fiunk és egy lányunk

– ma 60 és 56 évesek. Öt unokánk 37 és 19 év közötti, a dédunokáim pedig jelenleg négyen vannak, 3 és 10 éves kor közöttiek. Ha ezt összeszámoljuk, a szűkebb család – ideértve az unokák partnereit is – húsz fő. Ez egy komoly közösség. Olyan háttér, ami megtartja az embert. Összetartunk, de a világ változik, a család egy része szétszóródott. Két dédunokánkat például csak az interneten keresztül látjuk. A legidősebb lányunokánk Amszterdamban szerzett

mesterdiplomát, ott ismerkedett meg a férjével egy falmászóklubban. Összeházasodtak, és Curaçoa-ra költöztek. Nagyon messze van, de interneten rendszeresen beszélünk. A többiek szerencsére itt élnek. Ez így együtt adja azt az érzést, hogy az ember nem egyedül van a világban. A második büszkeségem a szakmámhoz kötődik, és egészen konkrét: Debrecen 1967-68-as általános rendezési terve. Ahhoz, hogy ezt értsük, tudni kell, milyen volt Debrecen akkoriban. Gyakorlatilag a „palánkkal” körülvevett történelmi város egy észak-déli utcára szerveződött.

**– A Nagyállomástól a Nagytemplomig húzódó tengely és annak északi folytatása határozta meg az egész települést.**

– Igen, és ez hosszú távon fenntarthatatlan volt. Ez volt a kiindulópont. Szokolai Örssel dolgoztam a munkán – ő volt az építész, én a közlekedéstervező. Sajnos nagyon fiatalon, 42 évesen meghalt. Ketten készítettük el azt a tervet, amelyik alapvetően újrászervezte Debrecent. Három új tengelyt húztunk be a városszerkezetbe: Nyugati utca-forgalmi út, Keleti tehermentesítő út és a mostani Hunyadi utca. Ez akkoriban merész gondolat volt. Amikor apám – aki húsz évig volt Debrecen közlekedési főmérnöke – meglátta a terveket, azt mondta: „Ez sosem lesz meg.” Meg is értettem, miért mondja: az előző negyven-ötven évben alig történt fejlesztés. Ehhez képest sikerült meggyőznünk a város vezetését. Az akkori tanácselnök helyettes nyitott volt, megértette a problémát. Az új lakásépítési program egy részét erre a szerkezetre helyezték rá. És ami a legfontosabb: a terv megvalósult. Már 1968-ban elkészítettem a kiviteli terveket olyan utakra, amelyek akkor még nem is léteztek. A keleti és az északi utat már 1974-ben, illetve 1976-ban forgalomba is helyezték. A nyugati oldal lassabban készült el. Az utolsó, mintegy 300 méteres szakaszt 2021-ben adták át. Meghívtak az átadásra. Több mint ötven év telt el. Egy mérnök életében ez egészen különleges pillanat. Meg is írtam, hogy aki a városrendezést választja, annak az igazi sikerélményhez hosszú életet kell megélnie.

**– Mi a harmadik dolog, ami büszkeséggel tölti el?**

– Teljesen más jellegű: a dédapám emlékirata. Kisgyörgy Sándor unitárius lelkész,

esperes a Hargita déli lejtőjén, Vargyason, 85 évesen, két egyszerű iskolai füzetbe, kézzel írta meg az életét. Kétszáz oldal. És ezen a kétszáz oldalon csak egyetlen szót nem tudtunk elolvasni. Ez számomra döbbenetes szellemi fegyelem. Talán ezért is írtam meg én is a saját történetemet 85 évesen, *Kereszteződéses – család és hivatás* címmel. Ez egyfajta számvetés volt.

**– Az ön személyes története is erősen kötődik a történelmi eseményekhez.**

– Igen, nagyon is. Az, hogy Debrecenben születtem, nem tudatos családi döntés volt, hanem történelmi kényszer. A húszas évek román oktatáspolitikája miatt apámat és az egész osztályát meghúzták románból az érettségig a kolozsvári unitárius kollégiumban. Nem azért, mert nem tudták a nyelvet, hanem azért, hogy ne mehessenek egyetemre. Ne felejtjük el, közvetlenül Trianon után vagyunk. Apám átjött Magyarországra. Lelépett a Nagyvárad-Szalonta vonatról a határ közelében, ami azonnal át is futott. Feljött Budapestre,

évig játszottam vendéglátóhelyeken. Ez egy kis szint vitt az életembe.

**– Hogyan indult a szakmai pályája?**

– Az első munkám a budapesti kelet-pesti villamos körgyűrű forgalmi vizsgálata volt. Ez már egy olyan feladat volt, ahol rendszerben kellett gondolkodni. Nem egy utcát kellett megtervezni, hanem egy hálózatot. Ezután Debrecen következett, majd visszakerültem Budapesti Műszaki Egyetemre tanársegédnek. Később hívtak Debrecenbe a tervezővállalathoz. Részben azért mentem vissza, mert kaptam egy lakást, és már megszületett a fiunk. Ott három év alatt készítettem el azt az imént említett munkát, amelyre nagyon büszke vagyok. Ezután újra Budapest következett a VÁTI.\* Ott konfliktusba kerültem az igazgatóval, el is akartam jönni, de a miniszterhelyettes mellém állt. Végül én lettem az igazgató, és 15 évig vezettem az intézményt. Fontos látni, hogy ezek az intézmények – a VÁTI, a Kötuki és a VITUKI – valódi szakmai műhelyek voltak. Olyan tudás hal-

*„Aki a városrendezést választja, annak az igazi sikerélményhez hosszú életet kell megélnie.*

leérettégizett az István gimnáziumban. 1933-ban elvégezte az egyetemét. Munka viszont nem volt. Végül geodétaként tudott elhelyezkedni Debrecenben. Kemény időszak volt, kilenc év elteltével tudta csak áthozni anyámat Székelyudvarhelyről. Így születtem én Debrecenben. Ez az a háttér, amit az ember nem felejt el.

**– Önnek viszont már volt némi mozgástere a pályaválasztásánál.**

– Volt, és ez komoly dilemmát jelentett. Debrecenben egyszerre végeztem a gimnáziumot és a konzervatórium zongora szakát. Felmerült, hogy zongorista leszek. Megkérdeztem apámat, aki azt mondta: „Gondolkozz el a következőkön: egy közepes mérnök vígan megél, egy közepes zongorista éhen hal.” Ez nagyon egyszerű, de nagyon kemény mondat volt. És igaz. A mérnöki pályát választottam, amit soha nem bántam meg. A zongorát nem hagytam el teljesen: tanársegéd koromban öt

mozódott fel bennük, hogy ha ott megszületett egy álláspont, azt a politika nem tudta egyszerűen felülírni. Ma ez hiányzik. És ez nagy probléma.

**– Innen került a politika közelébe.**

– 1989 nyarán kértek fel miniszterhelyettesnek. Nem voltam politikus, és nem is akartam az lenni. Mindig azt mondtam: ha a politika egy futballpálya, én legfeljebb partjelző voltam, de a pályára nem léptem be. Úgy éreztem, hogy a szakmai tudásommal tudok segíteni.

**– Az egyik legismertebb története a szakmában a konfliktusa Schamschula György miniszterrel. Mi történt pontosan?**

– Még a rendszerváltás előtt neveztek ki, de az Antall-kormány is igényt tartott a munkámra. Amikor Schamschula György megérkezett miniszternek, 1993. február 23-án közölt egy nagyon világos politikai célt: a

mesterdiplomát, ott ismerkedett meg a férjével egy falmászóklubban. Összeházasodtak, és Curaçao-ra költöztek. Nagyon messze van, de interneten rendszeresen beszélünk. A többiek szerencsére itt élnek. Ez így együtt adja azt az érzést, hogy az ember nem egyedül van a világban. A második büszkeségem a szakmámhoz kötődik, és egészen konkrét: Debrecen 1967-68-as általános rendezési terve. Ahhoz, hogy ezt értsük, tudni kell, milyen volt Debrecen akkoriban. Gyakorlatilag a „palánkkal” körülvett történelmi város egy észak-déli utcára szerveződött.

**– A Nagyállomástól a Nagytemplomig húzódnó tengely és annak északi folytatása határozta meg az egész települést.**

– Igen, és ez hosszú távon fenntarthatatlan volt. Ez volt a kiindulópont. Szokolai Örssel dolgoztam a munkán – ő volt az építész, én a közlekedéstervező. Sajnos nagyon fiatalon, 42 évesen meghalt. Kettőn készítettük el azt a tervet, amelyik alapvetően újrászervezte Debrecent. Három új tengelyt húztunk be a városszerkezetbe: Nyugati utca-forgalmi út, Keleti tehermentesítő út és a mostani Hunyadi utca. Ez akkoriban merész gondolat volt. Amikor apám – aki húsz évig volt Debrecen közlekedési főmérnöke – meglátta a terveket, azt mondta: „Ez sosem lesz meg.” Meg is értettem, miért mondja: az előző negyven-ötven évben alig történt fejlesztés. Ehhez képest sikerült meggyőznünk a város vezetését. Az akkori tanácselnökhelyettes nyitott volt, megértette a problémát. Az új lakásépítési program egy részét erre a szerkezetre helyezték rá. És ami a legfontosabb: a terv megvalósult. Már 1968-ban elkészítettem a kiviteli terveket olyan utakra, amelyek akkor még nem is léteztek. A keleti és az északi utat már 1974-ben, illetve 1976-ban forgalomba is helyezték. A nyugati oldal lassabban készült el. Az utolsó, mintegy 300 méteres szakaszt 2021-ben adták át. Meghívtak az átadásra. Több mint ötven év telt el. Egy mérnök életében ez egészen különleges pillanat. Meg is írtam, hogy aki a városrendezést választja, annak az igazi sikerélményhez hosszú életet kell megélnie.

**– Mi a harmadik dolog, ami büszkeséggel tölti el?**

– Teljesen más jellegű: a dédapám emlékirata. Kisgyörgy Sándor unitárius lelkész,

esperes a Hargita déli lejtőjén, Vargyason, 85 évesen, két egyszerű iskolai füzetbe, kézzel írta meg az életét. Kétszáz oldal. És ezen a kétszáz oldalon csak egyetlen szót nem tudtunk elolvasni. Ez számomra döbbenetes szellemi fegyelem. Talán ezért is írtam meg én is a saját történetemet 85 évesen, *Kereszteződés* – család és hivatás címmel. Ez egyfajta számvetés volt.

**– Az ön személyes története is erősen kötődik a történelmi eseményekhez.**

– Igen, nagyon is. Az, hogy Debrecenben születtem, nem tudatos családi döntés volt, hanem történelmi kényszer. A húszas évek román oktatáspolitikája miatt apámat és az egész osztályát meghúzták románból az érettségim a kolozsvári unitárius kollégiumban. Nem azért, mert nem tudták a nyelvet, hanem azért, hogy ne mehessenek egyetemre. Ne felejtjük el, közvetlenül Trianon után vagyunk. Apám átjött Magyarországra. Lelépett a Nagyvárad-Szalonta vonatról a határ közelében, ami azonnal át is futott. Feljött Budapestre,

évig játszottam vendéglátóhelyeken. Ez egy kis színt vitt az életembe.

**– Hogyan indult a szakmai pályája?**

– Az első munkám a budapesti kelet-pesti villamos körgyűrű forgalmi vizsgálata volt. Ez már egy olyan feladat volt, ahol rendszerben kellett gondolkodni. Nem egy utcát kellett megtervezni, hanem egy hálózatot. Ezután Debrecen következett, majd visszakerültem Budapesti Műszaki Egyetemre tanársegédnek. Később hívtak Debrecenbe a tervezővállalathoz. Részben azért mentem vissza, mert kaptam egy lakást, és már megszületett a fiunk. Ott három év alatt készítettem el azt az imént említett munkát, amelyre nagyon büszke vagyok. Ezután újra Budapest következett a VÁTI.\* Ott konfliktusba kerültem az igazgatóval, el is akartam jönni, de a miniszterhelyettes mellém állt. Végül én lettem az igazgató, és 15 évig vezettem az intézményt. Fontos látni, hogy ezeket az intézményeket – a VÁTI, a Kötuki és a VITUKI – valódi szakmai műhelyek voltak. Olyan tudás hal-

választások előtt át kell adni az éppen épülő két autópálya-szakaszt. Az egyik az M0 első szakasza volt a 6-os út és az M5-ös között, a másik a győri elkerülő az M1-esen. Ez politikailag érthető szándék volt. Csak éppen szakmailag problémás. Megnéztem a terveket, az ütemezést, a költségeket, és azt mondtam: ha ezt a határidőt előrehozzuk, az legalább másfél milliárd forint többletköltséget jelent, de a teljes befejezés részben kétséges, az M1-en a Rába-híd biztosan nem készülhet el. Ez akkoriban nagyon komoly pénz volt. A miniszter azt válaszolta, hogy akkor is meg kell csinálni. És itt jött a második probléma, ami számomra már elfogadhatatlan volt. A többletpénzt nem a költségvetésből akarták előteremteni, hanem elvettek volna forrást egy másik projekttől. Ez az M2-es autópálya északi szakasza volt. Egy olyan beruházás, amely konkrétan Vácon élő 2500 iskolás gyereket érintett: ők nap mint nap cementport lélegeztek be a forgalom miatt. Tehát volt egy szakmailag indokolt, egészségügyi szempontból is fontos beruházás, és volt egy politikailag sürgetett projekt. És az utóbbi kedvéért az előbbiből vették volna el a pénzt. Én ekkor, közlekedésért felelős helyettes államtitkárként mondtam azt a miniszternek, hogy „ez velem nem lehet megcsinálni”. Nem arról volt szó, hogy ne lehetne kompromisszumokat kötni. Egy vezetőnek kell kompromisszumokat kötnie. De van egy határ. Ez már azon túl volt. A beszélgetés nem volt hosszú. A miniszter világosan képviselte az álláspontját, én is az enyémet. És akkor mondtam ki azt a mondatot, amit azóta sokan idéznek: „Te már régen nem leszel miniszter, mikor én még mindig a szakmában kívánok dolgozni.” Ez nem egy odavetett mondat volt, hanem egy kinyilatkoztatás. Azt jelentette: a politikai ciklusok rövidek, de a szakmai felelősség hosszú. Amit ma rosszul döntünk el, annak a következményeit húsz-harminc évig viseljük.

**– Tisztában volt a politikai következményekkel is?**

– Tudtam, hogy ezért fel fognak menteni. De van egy pont, ahol az embernek el kell döntenie, mi fontosabb: a pozíció vagy a hitelesség. Az utóbbit választottam. Másfél hónap múlva megkaptam a felmondásomat. 56 éves voltam, két gyerekünk még nem állt teljesen a lábán. Nem volt könyvű helyzet. De egy pillanatig sem bántam

## Kálnoki Kis Sándor

1937-ben született Debrecenben, székely származású családban. A műszaki gondolkodás és a közéleti felelősség már gyerekkorától jelen volt az életében: édesapja két évtizeden át Debrecen közlekedési főmérnöke volt. A fiatal Kálnoki Kis egyszerre épített két világot: a Fazekas Mihály Gimnázium elvégzése után 1955-ben zongoristaként végzett a debreceni konzervatóriumban, miközben a mérnöki pálya felé fordult. 1960-ban szerzett oklevelet a Budapesti Műszaki Egyetem út-, vasút- és alagútépítő szakán, majd városépítés-városgazdasági szakmérnöki képesítést is szerzett. Pályáját a FÖMTERV-nél kezdte, majd Debrecenben és a Budapesti Műszaki Egyetemen is dolgozott tanársegédként. Szakmai munkájának egyik meghatározó állomása a Debrecen 1967-68-as általános rendezési terve volt, amely a város addigi „egy-tengelyű” szerkezetét új, töbttengelyű várossá alakította át. Ez a koncepció hosszú távon meghatározta Debrecen fejlődését. 1975-től a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (VÁTI) igazgatója lett, amely a korszak egyik legfontosabb állami tervezőműhelyének számított. Később a közlekedéspolitika felső szintjén is szerepet vállalt: 1989-1990 között miniszterhelyettes, majd helyettes államtitkár volt. Pályája során több, máig vitatott infrastruktúra-döntésben vett részt, a szakmai álláspont és a politikai akarat ütközéseinek közvetlen közelében. Saját értelmezése szerint ezekben a helyzetekben mindig a hosszú távú szakmai felelősség volt a meghatározó szempont. A rendszerváltás utáni időszakban a magyar közlekedéspolitika és állami tervezés egyik kulcsszereplője volt, később a MÁV vezetésében is dolgozott. Szakmai munkássága mellett aktívan publikált, és emlékirataiban is feldolgozta pályája „keresztjeit”.

meg. Mert ha akkor engedek, elveszítem a szakmai arcomat. Onnantól kezdve nem lett volna jogom elmondani semmit. És ez egy mérnöknel végzetes. Ha visszanezék, azt látom, hogy ez a döntés megtértült.

**– A kőröshegyi völgyhíd kapcsán is „beleállt” egy szakmai konfliktusba. Mi volt ott a valódi probléma?**

– A völgyhíd önmagában kiemelkedő mérnöki teljesítmény, ez szakmailag senki nem vitatja. A probléma nem a híd minőségével vagy kivitelezésével volt, hanem azzal, hogy milyen nyomvonalon valósult meg az M7-es autópálya ezen szakasza. A tervezés időszakában több alternatíva is szóba került. A szakmai álláspont szerint a Balaton déli térségének településszerkezeti és közlekedési viszonyai alapján létezett olyan nyomvonal, amely összességében kedvezőbb lett volna, nagyobb mértékben vett volna át forgalmat az üdülőterületeken áthaladó régi 7-es úttól: kevésbé osztja ketté a térséget, és más rendszerhatásokat eredményez. A vita tehát nem arról szólt, hogy „meg lehet-e építeni” a hidat, hanem arról, hogy az autópálya hogyan viselkedik a térben. Egy ilyen infrastruktúra mindig beavatkozik a tájba és a településszerkezetbe: kérdés, hogy összeköt vagy elválaszt. A döntési folyamatban ugyanakkor erősen megjelennek helyi politikai szempontok is. A térség

önkormányzatai határozottan elleneztek, hogy a nyomvonal kijelölését „Budapestről diktálják”, és komoly nyomás volt egy adott megoldás irányába. Ez egy érthető politikai logika, de nem feltétlenül esik egybe a közlekedéstervezés országos rendszerlogikájával. A végső megoldás egy kompromisszum lett, amelyben a műszaki kivitelezés adott volt, de a nyomvonalválasztás szakmai vitái nem teljesen abban az irányban dőltek el, amit optimálisnak tartottunk. Ennek következménye egy olyan beruházás lett, amely jelentős műszaki tartalommal és nagy költséggel valósult meg, de a rendszer egészét tekintve vitathatóbb pályán fut. A számomra mindig az volt a legfontosabb kérdés, hogy egy ilyen döntés mit okoz hosszú távon. Egy autópálya nem helyi beruházás, hanem több évtizedre meghatározza a térség működését: forgalmat, településfejlődést, gazdasági kapcsolatokat. Ebben az értelemben a Kőröshegy körüli vita nem lezárt történet, hanem egy olyan döntés példája, amelynek hatásai még ma is beépülnek a rendszer működésébe.

**– A Malév esetében is más stratégiát tartott helyesnek: a regionális elosztó szerepet kellett volna erősíteni. Mi történt ott valójában?**

– A rendszerváltás után a Malév privatizációja hozzám tartozott, mint közlekedési he-

” *Aki a városrendezést választja, annak az igazi sikerélményhez hosszú életet kell megélnie.*

leérettségizett az István gimnáziumban. 1933-ban elvégezte az egyetemet. Munka viszont nem volt. Végül geodétaként tudott elhelyezkedni Debrecenben. Kemény időszak volt, kilenc év elteltével tudta csak áthozni anyámat Székelyudvarhelyről. Így születtem én Debrecenben. Ez az a háttér, amit az ember nem felejt el.

**– Önnek viszont már volt némi mozgásteret a pályaválasztásánál.**

– Volt, és ez komoly dilemmát jelentett. Debrecenben egyszerre végeztem a gimnáziumot és a konzervatórium zongora szakát. Felmerült, hogy zongorista leszek. Megkérdeztem apámat, aki azt mondta: „Gondolkozz el a következőkön: egy közepes mérnök vígan megél, egy közepes zongorista éhen hal.” Ez nagyon egyszerű, de nagyon kemény mondat volt. És igaz. A mérnöki pályát választottam, amit soha nem bántam meg. A zongorát nem hagytam el teljesen: tanársegéd koromban öt

mozódott fel bennük, hogy ha ott megszületett egy álláspont, azt a politika nem tudta egyszerűen felülírni. Ma ez hiányzik. És ez nagy probléma.

**– Innen került a politika közelébe.**

– 1989 nyarán kértek fel miniszterhelyettesnek. Nem voltam politikus, és nem is akartam az lenni. Mindig azt mondtam: ha a politika egy futballpálya, én legfeljebb partjelző voltam, de a pályára nem léptem be. Úgy éreztem, hogy a szakmai tudásommal tudok segíteni.

**– Az egyik legismertebb története a szakmában a konfliktusa Schamschula György miniszterrel. Mi történt pontosan?**

– Még a rendszerváltás előtt neveztek ki, de az Antall-kormány is igényt tartott a munkámra. Amikor Schamschula György megérkezett miniszternek, 1993. február 23-án közölt egy nagyon világos politikai célt: a

lyettes államtitkárhoz. Ez kulcskérdés volt: nemcsak egy vállalat sorsáról döntöttünk, hanem arról is, hogy Magyarország milyen szerepet tölt be a nemzetközi légiközlekedésben. Ebben pedig nagyon komoly szakmai vitám volt a Malév akkori vezetésével. Ők mindenáron a tengerentúli járatokban gondolkodtak. Az volt az elképzelés, hogy Budapestről közvetlenül kell repülni Amerikába, nagy távolságokra. Én azt mondtam: három bérelt repülőgéppel ez illúzió. Ez nem stratégia, hanem vágyálom. Egy kis légitársaság nem tud versenyezni a nagy nyugat-európai hubokkal – Frankfurt, London Heathrow, Párizs Charles de Gaulle és Amszterdam –, mert ott már akkor is hatalmas forgalom, infrastruktúra és tőke állt rendelkezésre. Én egy másik modellt javasoltam. Nem nekünk kell átrepülni az óceánt, hanem ide kell hozni azokat, akik átrepülnek. Egy nagy távol-keleti légitársasággal – japán, koreai vagy később kínai partnerrel – olyan megállapodásban gondolkodtam, amelyben Budapest egy regionális csomóponttá válik. Ő Budapestre érkezik, elkerülve a zsúfolt nyugat-európai légteret, és ezzel 5–6 órát is nyer a fordulóidőben. Mi pedig innen osztjuk tovább az utasokat a régió felé. Ebben a rendszerben a Malév kulcsszereplő lett volna, egy stabil, hosszú távon működő modell alapjaként. Nem a nagy légitársaságokkal való közvetlen verseny lett volna a cél, hanem az együttműködés. Ez a klasszikus hubrendszer, a gyűjtő-elosztó logika. Egy kis ország nem tud világszinten versenyezni a nagy szereplőkkel, de képes lehet erős regionális pozíciót kiépíteni. Ehhez azonban stratégia és hosszú távú gondolkodás kell. Ez hiányzott. Később ez a működési logika mégis megjelent a régióban – csak nem a Malév, hanem a Wizz Air révén.

– **Ma is aktív, sőt a szakmában továbbra is jól cseng a neve.**

– Igen, még mindig dolgozom. Parkinson-kórom van, volt egy hátsó fali stroke-om, a látóterem egy része kiesett, nem vezethetek. De dolgozom. A nagyapám azt mondta: aki megáll, az leül, aki leül, az lefekszik, és aki lefekszik, az tüdőgyulladást kap és meghal. Ehhez tartom magam.

– **Sporttal segíti a szellemi-fizikai erőnlét fennmaradását?**

– Soha nem sportoltam, mert fiatalkoromban nem volt rá időm. Akkor a napjaim na-

” *Bízom benne, hogy felélnkül a párbeszéd a szakma és a politika között.*

gyon sűrűek voltak, a zongora szakot is végeztem a gimnázium mellett, mellette pedig már a mérnöki pályára készültem. Ebbe egyszerűen nem fért bele a klasszikus értelemben vett sport. A családban viszont jelen van sport: a feleségem versenyzőként síelt, míg el nem hoztam Debrecenbe, a fiunk, Kálnoki Kis Attila ötszörös világbajnok öttusázó, ma már nívódíjas, Feleki-díjas sportújságíró. Lányunk, Kálnoki Kis Réka atletizált az érettségig, ma egy amerikai cég itteni marketingese. Két unokánk, Kálnoki Kis Dávid és Kálnoki Kis Zsombor pedig NB I-es labdarúgók. Én inkább sportvezetőként vállaltam szerepet, többek között az öttusaszövetség elnökeként. Így a sport nálunk nem maradt ki az életemből, csak más szerepben volt jelen.

– **Min dolgozik jelenleg?**

– Amellett, hogy Törökbálinton 20 éve vagyok közlekedési és városrendezési kérdésekben polgármesteri tanácsadó – immár az ötödik polgármester kíváncsi a véleményemre – az agglomeráció közösségi közlekedésének átalakításán dolgozom. Részleteiben feldolgoztam a 2022. évi népszámlálás ingaforgalmi adatait. Ma napon 520 ezer ember jár be Budapestre és 140 ezer jár ki Budapestről munkába vagy iskolába. Ez 1 millió 320 ezer utazás napon. Ennek fele autóval történik. És ami a legfontosabb: az autók 72 százalékában egyetlen ember ül. Ez fenntarthatatlan. El lehet érni, hogy az autósok, anyagilag is érdekeltek legyenek abban, hogy a főváros határán kívül letegyék a gépcocsit. Nem én találtam ki. Több európai országban ez működik. A Budapesti agglomeráció közösségi közlekedésének integrált intermodális rendszerfejlesztését az EU teljes egészében finanszírozná.

– **Mit tanácsol a fiataloknak?**

– Két dolgot. Az egyik: tanuljanak meg hosszú távon gondolkodni. Nem lehet csak négy évben gondolkodni, mert az könnyen drágává, netán lehetetlenné teszi a későbbifeladatokat megoldását. A másik: legyen szakmai tartásuk. Legyen egy határ, amit nem lépnek át. És még valami: visz-

za kell adni a szakmák szavát. Ha a mérnök csak végrehajtó, ha csak azt döntheti el, milyen legyen a körforgalom, de azt nem, hogy kell-e ott körforgalom, akkor a legjobbak el fogják hagyni a pályát, sőt eleve nem ezt a szakmát választják, ami nem csak nekik veszteség, de az egész országnak. Mondok egy példát a mai gondolkodás hibáira: Most épül meg egy híd Mohácsnál, megelőlegezve egy 30 év múlva várható forgalmat, miközben Budapest környékén nincs megfelelő északi elkerülő kapcsolat, az aquincumi híd elengedhetetlen lenne ahhoz, hogy az északnyugati agglomerációból érkező forgalom ne a Széna téren keresztül áramoljon be a városba.

– **A beszélgetésünk előtt egy nappal jelentették be az új közlekedési miniszter személyét.**

– Ez különös helyzet számomra. Vitézy Dávid a BME területfejlesztési szak hallgatójaként ismert meg engem, amikor az infrastruktúra tárgy közlekedéssel összefüggő előadója voltam. Később szakmai körökben is találkoztunk, úgyhogy van személyes kapcsolódás is. Optimista vagyok a személyét illetően. Bízom benne, hogy felélnkül a párbeszéd a szakma és a politika között. ■

\* A VÁTI eredeti jelentése Városépítési Tudományos és Tervező Intézet. Az állami intézmény 1967-ben kapta ezt a nevet – a korábbi, 1949-ben alakult Lakóépítettervező Iroda (Lakóterv/Városterv) utódjaként jött létre. Évtizedekig a magyar településtervezés, építészet és területfejlesztés meghatározó állami műhelye volt. Az ATUKI és az UKI egyesítésével alakult meg a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet (KÖTUKI), amely 1971. január 1-jén kezdte meg működését. A VITUKI mozaikszó, amely a Vízgazdálkodási Tudományos Kutató Intézet nevéből ered. Ez az intézmény évtizedeken át a magyarországi vízépítés, vízgazdálkodás és hidrológiai kutatások központi szerve volt, nevét a köznyelv és a szakma is ebben a rövidített formában ismerte és használta. – A szerk.