Hunnia és Pannónia összekötése

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

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

Egy nagyon magas labda a mérnököknek

Orbán Viktor miniszterelnök úr évértékelő beszédet mondott 2023. II. 18-án. Többek között kimondta: „… **marad a keleti országrész felzárkóztatásának terve is**. Ideje, hogy végre gazdaságilag és az életszínvonal tekintetében is **egyesítsük Hunniát és Pannóniát**. **Ezért hidakat építünk a Dunán, a paksit mindjárt befejezzük, a mohácsit hamarosan megkezdjük**. A Győr–Szombathely–Veszprém ipari övezet mellé beemeljük a Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc háromszöget.”
https://kormany.hu/beszedek-interjuk/miniszterelnok/orban-viktor-evertekelo-beszede-2023-02-18

Ismerős ez a gondolat a mérnökök között?

Igen, hiszen a mérnökök egy csoportja már évtizedek óta ezt ajánlja, de a miniszteriális hatalmasságok a többször elhangzott mérnöki érveket figyelemre sem méltatták.
Kíváncsi vagyok, hogy megtehetik-e majd ezek után – tekintettel a magas rangú mentorra - ugyanezt ugyanígy.

Hol van, volt Pannónia és hol Hunnia?





…


https://ng.24.hu/kultura/2017/10/17/rejtelyes-hun-orokseg/
https://hu.wikipedia.org/wiki/Pannonia_%28provincia%29#/media/F%C3%A1jl:Pannonia01_hu.svg
Elég a Duna vonalát megkeresni!
Látható: Pannónia a Dunántúl, Hunnia pedig a magyar Alföld, hazánk két fele. E két nagy tájunk egymás mellett fekszik, tehát nagyon fontos a nyugat-kelet irány kiemelése. A kettőt a Duna választja el, tehát az összekötésükhöz először is hidak kellenek a Dunán.

A Duna hídjai



…

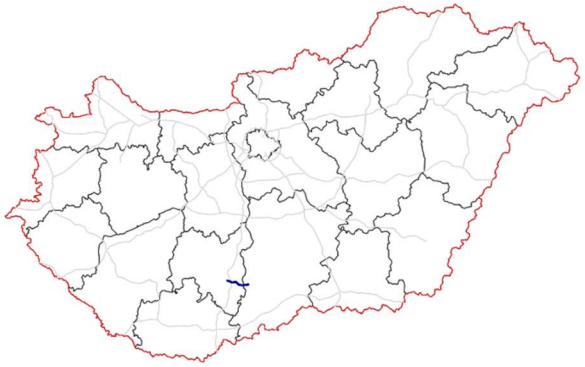

https://altalanossuli.hu/magyarorszagi-duna-hidak/ ……https://tervlap.hu/cikk-nezet/uj-dunahidak-sora-jon-hamarosan

A Duna hidak távolsága egymástól

hídnév	hely		táv különbség	
M0	1632,8	fkm		
			60,8	km
Dunaújváros	1572,0	fkm		
			11,4	km
Dunaföldvár	1560,6	fkm		
			40,2	km
Kalocsa-Paks	1520,4	fkm		
			21,6	km
Szekszárd	1498,8	fkm		
			18,6	km
Baja	1480,2	fkm		
			32,0	km
Mohács	1448,2	fkm		

https://www.pannonris.hu/viziut/hidak/a-duna-hidjai-szamokban
https://www.danubeportal.com/application/cache/uploads/charts/paper/HU/129/1572426819.pdf
Látható: a sűrűségük megfelelő, további építkezés nem szükséges. Ebben jók lennénk.

Akkor mi a baj?
Úgy mondanám, hogy ezek a hidak nincsenek bekötve a hazai úthálózatba, lebegnek a légüres térben. Csak mintha odabiggyesztették volna. Forgalmuk is kicsi, mivel a forgalom nem találhat rájuk. Nézzük:



https://hu.wikipedia.org/wiki/M9-es_aut%C3%B3%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g)#/media/F%C3%A1jl:M9_Aut%C3%B3%C3%BAt_Hungary.png
A rajz mutatja a Nagykanizsától Szegedig elképzelt (tehát Ausztriától Romániáig) autópálya eddig elkészült óriásinak nem nevezhető szakaszát. A megépült szakasz a rajzon alig látható, Szekszárd mellett van, és a színe kék.
Ugyanilyen siralmas az M8 megépült szakasza a dunaújvárosi híddal:



https://hu.wikipedia.org/wiki/M9-es_aut%C3%B3%C3%BAt_%28Magyarorsz%C3%A1g%29

Itt a sárga vonal segít a nyomort felfogni. A sárga az elképzelt vonal, míg a pár mm-es piros, az, ami ebből megvalósult. Bár a Dunántúlon jobb a helyzet, de az Alföldön semmi sincs.
Látható: a hiányok hatalmasak. Lenne hol építkezni, ha ezek helyett nem épülnének majdnem értelmetlen szakaszok, rendkívül alacsony kapacitáskahasználtsággal, inkább nagyon nagy kapacitás kihasználatlansággal.
Látható: Pannónia és Hunnia valóban NINCS összekötve!

Mi a mérnökök szakmai javaslata?



http://m9autopalya.hu/oldal/Terkepek

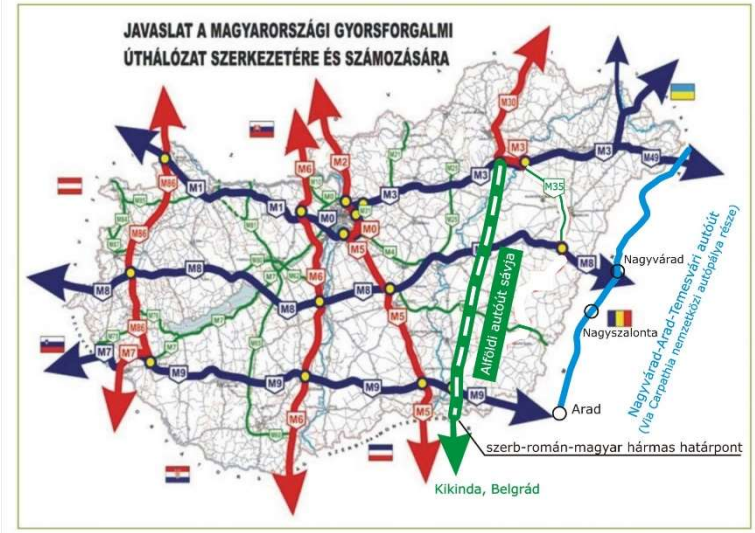
A fentebbi rajz Magyarország területére olyan gyorsforgalmi úti hálózatot képzel el, amely hálózatos, azaz raszteres rendszerű. A piros vonalak mutatják az észak-déli irányúakat. Ezzel külön dolgozat foglalkozik., mely megtalálható a https://civilcafe.hu/RM.html
linkre kattintva. Mely után egy lista jelenik meg, melyből kiválasztandó a V4-ek autópályái című dolgozatom.
A miniszterelnök úrnak a kék színű vonalak felelnének meg, melyek hazánkon át összekötik az osztrák és a román autópályákat. Ehhez azonban be kellene következni a hálózatfejlesztési rendszerváltozásnak, amely évtizedek óta késik.
A kék vonalak rendre:

1. az M1-M3 egyesített vonala I-gyel jelölve,
2. az M8-M4 együttese III-mal jelölve,
3. az M9 déli, harántoló szakasza az M43-mal együtt, IV-gyel ellátva.

Itt kell leírni, hogy ebben több évtizedes a szakmai egyetértés!

Ugyanez, de kissé általam javítva, finomítva:
Az előbbi térképen nagy a különbség a Dunántúl és az Alföld autópálya hálózata között.
Én javaslom megépíteni a rajzon zölddel jelölt autóutat, amely jól illeszkedik az M5 és a román-magyar határ mellett épülő Via Kárpátia nevű nemzetközi autópálya (Nagyvárad-Arad-Temesvár) kékkel jelölt vonalához. Ez olcsóbb lenne, mint az utóbb elképzelt Szeged-Békéscsaba-Debrecen gyorsforgalmi út kiépítésénél. A zöld vonal kapcsolatot teremtene Szlovákia második legnagyobb városa Kassa és Románia második legnagyobb városa, Temesvár között, közben feltárná a magyar Alföld most nagyon elhanyagolt közepét.
Ez hálózat lényegében azonos lenne a hazai minimális méretű raszteres hálózatával, mely később párhuzamos vonalakkal bármikor bővíthető lenne.

A zöld nyomvonal tele van Natura 2000 területtel. Az éghajlatváltozás miatt, ha ezt tényként ismételgetjük, a vizes élőhelyek az egyre nagyobb szárazság miatt– benne, a halak, békák, vízimadarak – mind eltűntek. A nagyon szigorú védettség tehát okafogyottá vált. Be kellene jelenteni, hogy a védettségeket leveszik a földhivatalokban a telkekről, ami nagyban megkönnyítené a zöld nyomvonal kijelölését, ha mindehhez lenne mersze a hatalmasságnak.

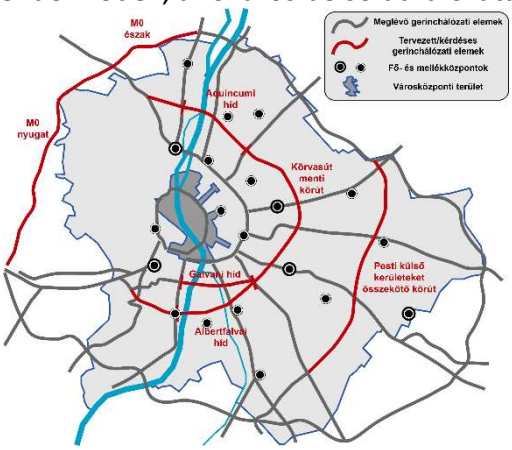


<u>Mi akadályozza ezt, mi miatt nem tud megvalósulni?</u>

<u>A budapesti döntéshozók csőlátása</u>

Az erős koncentráció miatt minden döntést a fővárosiak hoznak meg, elsősorban a fővárosi érdekből. Ott pedig még mindig Bécs utolérése a fő cél, amely 150 éve nem akar sikerülni. Emiatt tették eleink minden főút és minden vasút vonal egyetlen közepébe Budapestet. Így alakult ki a sugaras rendszer, melynek gyorsan kiderült hibáit gyűrűs elemekkel vélnek megoldhatónak.

Az ő fejükben minta, követendő modell, a főváros belső úthálózata:



https://444.hu/2021/02/18/galvani-vita-amire-egy-uj-duna-hid-valo-abban-az-albertfalvai-a-jobb

Láthatók a sugár irányú utak, melyeket ma is több gyűrű irányú elem köt össze, de ez mind nem elég, mivel újabbakat (a piros színűeket) is terveznek.

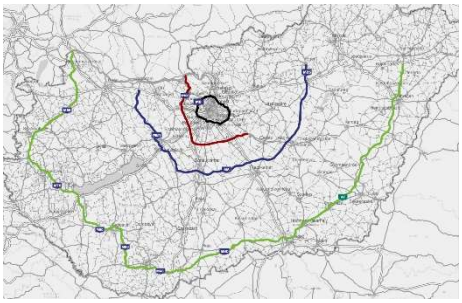
Ezek után nekik természetes a haza sugaras úthálózat, előbb a főutak, utóbb pedig sajnos az ezekkel együtt futó gyorsforgalmi utak is, mely majdnem ugyanolyan, mint a magyar vasúthálózat. Így nem csoda, hogy minden vállalkozás a fővárosban akar letelepülni, így lett vízfejé a város. Ez egy veszélyes öngerjesztő folyamattá lett. Ma már a növekedés elérte a metropolisz méretet.



https://novekedes.hu/elemzesek/van-olyan-megyeszekhelyunk-ahova-budapestrol-akar-negyed-oraval-rovidebb-az-ut-vonattal

Mivel ez Budapest érdekű, nyilván ez épült ki elsőként az ország pénzén.

Mivel gyorsan nyilvánvalóvá váltak a sugaras világ hátrányai, rövidesen ki kellett találni, a még csak részben elkészült gyűrűs elemeket:

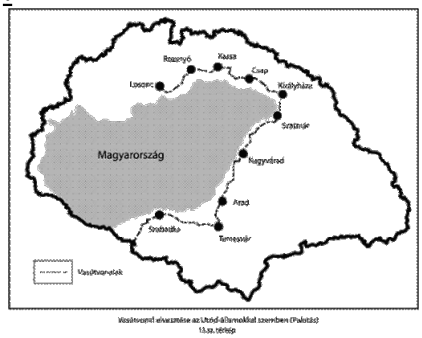


https://www.skyscrapercity.com/threads/hungary-gyorsforgalmi-utak-motorways-ii.1018071/page-904#lg=attachment449736&slide=0

Ez a minisztérium 2022-es „műalkotása", melyet Székesfehérváron mutattak be. Láthatóan 4 kölönbözú sugarú gyűrűt tartalmaz. Mindre jellemző, hogy követik a déli határvonalak irányát, amire semmi magyarázat sincs. A határok szerepe ma már más, mint az előző rendszerben volt. Ma már nincs az ország a környezetétől nagyon elválasztva.

<u>Mi szól a sugaras-gyűrűs hálózat ellen, és mi a négyzethálós, a raszteres mellett?</u>

1. <u>Egyszer már megjártuk!</u>



http://www.magtudin.org/Dontes%20Eredmenye.htm

Trianon idejében ,ár kiépült a vasúti gyűrű is a kor nagy városait összekötve, az előbbi ábra szerint. Ez jó ürügyült szolgált a területrabló szomszédainknak Magyarország új határainak meghatározásához! Óriási lett a veszteségünk.

2. <u>Új világ lett</u>

A rendszerváltás a fejére állította régi világot. Megváltozott a szövetségi rendszerünk, a gazdaságfilozófiánk, gazdaságpolitikánk, iparpolitikánk. Már nem a nehézipar van

mindennek a közepén. Mások és más helyen vannak az ipari gócpontok. Az infrastruktúra mindig igazodik a gazdaságpolitikához, a gazdaságfilozófiához.

Azért írom, hogy a hálózatfejlesztés óriási lemaradásban van, mivel itt **még a rendszerváltás ELŐTT vagyunk**. Még nem álltunk át.

Élt itt egy öreg ember, aki meghalt, kinek volt egy kopott ruhája. Majd jött egy fiatal ember, aki megkapta az ócska göncöt

A mai „hálózatfejlesztő «tudósok» nagy hatalommal" azt állítják, hogy az új emberre is jó a régi hacuka! Tévedés, melyet már régen el kellett volna felejteni.

3. Igazodni kellene a mi hálózatunknak a környezetéhez!



http://m9autopalya.hu/oldal/Terkepek

A térkép Lengyelországtól Magyarországig mutatja a gyorsforgalmi utak hálózatát. Látható a tőlünk északra lévő országok hálózata szerves, míg a magyar a senkihez sem illő sugaras! Ha a térkép mutatná a volt Jugoszlávia térképét is, majdnem ugyanazt látnánk délen, mint északon. Ehhez nagyon kellenének az észak-déli irányú autópályák, melyet a V4-ek autópálya hálózatánál tárgyalok! A mai avítt hálózattal ez egyre nehezebb lesz.

4. Értelmetlen

Ha a 4 gyűrűs térképre néz az ember, rájön, hogy ugyan ki utazna mondjuk Kőszegtől, Szombathelytől Nyíregyházára vagy Debrecenbe a legszélső gyűrűn. Ugyan miért kényszerítenénk felesleges utakra a járműveket?

A nagyobb hibák, melyeket a közelmúlt hálózat építők követtek el

A) Az M0 autóút, a Budapest körüli majdnem gyűrű berakása a hazai országos gyorsforgalmi hálózatba

Az M0 terhelését az elődök rosszul becsülték meg. Ennek az útnak túl sok feladatot, funkciót szántak, melyekkel ma már képtelen megbirkózni. Az útjavítások, a balesetek miatt egyre több és egyre hosszabb a dugó, amelyek közlekedésre egyre alkalmatlanabbá teszik. Az állandó sávszám növelés egyértelmű zsákutca!

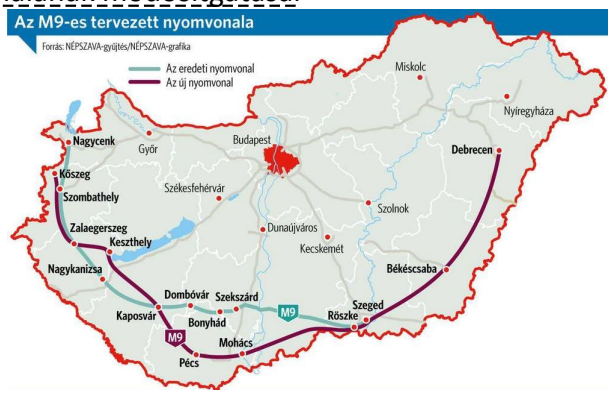
Képtelenség az is, hogy az M0-nk kellene tudni befogadni az összes többi gyorsforgalmi út forgalmát, amely matematikailag is képtelenség.

Az M0 mellé települt logisztikai központok tömeg szinte megakadályozzák az országos jellegű tranzitforgalmat.

Fokozatosan vissza kellene ebből a sok funkcióból venni. A legfontosabb az lenne, ha kivennék az országos gyorsforgalmi hálózatból és át kellene engedni csupán a fővárosi funkcióknak, mert még az is túl sok lenne számára, tehát a forgalomszétosztó gyűrűnek. Kaphatnának még egy gyűrűt a fővárosiak, úgyis ezt szeretik.

Ehhez az kellen, hogy az országos hálózatú gyorsforgalmú utak lehetőleg ne menjenek bele az M0-ba, vagy azt csak a lehető legrövidebb szakaszon tegyék. Így pl. az M1-nek és az M3-nak lehetőleg az M0-on kívüli kapcsolatát kellene megtervezni.

B) Az M9 nyomvonalának módosítgatásai



https://nepszava.hu/3107078_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek

Az M9 eredeti nyomvanal a világos kék színű volt azzal a különbséggel, hogy a vége nem Röszkén volt, hanem Szegeden az M5-M43 csomópontban. Ennek a nyomvonalnak általános volt az elfogadottsága, sokáig nyugalomban is volt. Sőt elsőkét építették meg a szekszárdi Szent László hidat, mint a nyomvonal fix pontját, autópálya paraméterekkel.

Aztán egyszer csak felrúgtak mindent. Megjelent a lila vonal, mely értelmetlenné tette a szekszárdi hidat, a nyomvonalat a mohácsi hídra rakva.

Dr. Fleischer Tamás mérnök úr többször felhívta a szakközönség figyelmét arra, hogy az úthierarchia elemei közül csak a mellékutak mehetnek be a településekre. A főutak zömét is így tervezték, de manapság egyre több helyen megépítik ezek településeket ELKERÜLŐ szakaszait. A legmagasabb szinten, az autópályáknál, már eleve szóba sem jöhet a települések felfűzése!

Ez történik sajnos a lila nyomvonalnál. A súlyos szakmai tévedés egyáltalán nem zavarja a két kézzel vonalakat húzogató laikusokat. Ez a tudatlanságuk miatt még érthető is, de egy minisztérium miért, hogyan fogadja el?

A helyismerettel rendelkezők szerint az ötletelők vélhetően a pécsi és a mohácsi polgármester környezetéből jöttek.

Az tény, hogy semmiféle tanulmány nem készült, amely igazolta volna a változtatás értelmét. Nagyon furcsa módon a mindenféle módosítást máskor ellenző minisztérium ezt mégis azonnal elfogadta, és mint saját véleményt mesélte az országos bemutatókon. Bizonyára nagy erők lehettek mögötte.

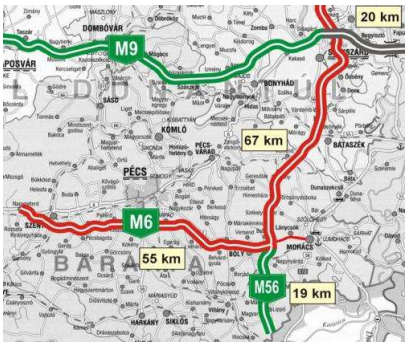
B.1. Pécs bekötése az M9-be, de miért?



„Az M9-es autópálya a Szekszárdot érintő nyomvonalon épül meg!! Minden ezzel ellentétes híresztelés valótlanság, politikai zavarkeltés a baloldali politikusok részéről!!Az M9-es autópálya a Szekszárdot érintő nyomvonalon épül meg!! Minden ezzel ellentétes híresztelés valótlanság, politikai zavarkeltés a baloldali politikusok részéről!!” Horváth István 2022. III. 27.
https://www.facebook.com/horvathistvan.szekszard/posts/388193893124673/

Azt hiszem, hogy Horváth úr nagyon pontosan leírta az eseményeket!

Ebben a változatban még megtartották volna szekszárdi hídon átmenő vonalat, de Kaposvárról kiágaztattak volna egy gyorsforgalmi utat az M60-ra. Pécs így egy autópályás négyszögbe került volna, hiszen 3 oldalról már eddig is autópályák veszik körül:



https://www.kapost.hu/tetszhalott-m9-es-gyorsforgalmi/

Ha Pécs ennyi autópályával sem boldogul, fejlődik, akkor miért lenne hihető, hogy ehhez még egy negyedik is kell?

B.2. Mohács bekötése

Itt valószínűen a hatalmas mohácsi vágóhídnak lehetett szerepe, melyből a friss húst Szegedre kellene szállítani a szalámigyárba. Ugyanis ezek mind ugyanahhoz a nagy céghez tartoznak.

B.3 A mohácsi híd

Több évtizedes álma a városnak ez a híd, a városrészeket összekötő komp helyett. Meg kell építeni minél előbb, de nem a gyorsforgalmi hálózat részeként! Így elég lenne csupán kétsávost építeni a 2*2 sávos helyett. Regionális szerepkörrel, az M6 és az 51 sz. főút között, kerékpársávval és járdával. A célhoz elég lenne, és jóval olcsóbb lenne.

B.4 M9, de Kaposvár és Szekszárd között szakadással, egy trapéz alakzattal bekerítve Pécset

Látható, hogy ebben a változatban egyéb szakaszokon meghagyták sz eredeti nyomvonalat, a világos kéket.

Mivel az M9 alapvetően egy nyugat-kelet irányú út ezzel a trapézzal a járművek zömét egy teljesen felesleges kerülőútra terelnék, a Pécsre menő kisebbség érdekében.





https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/fontos-egyeztetes-az-m9-es-gyorsforgalmi-utrol

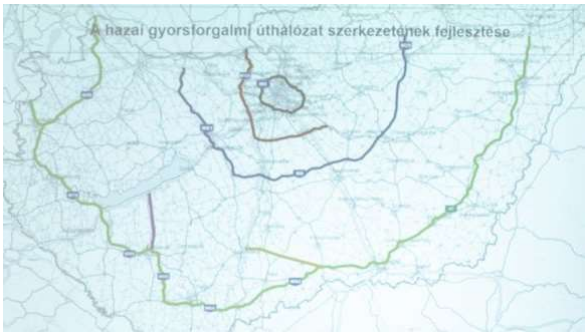
B.5 M9, de Mohács és Szeged között a szerb-magyar határ mellett vezetve

2021. február 2-a minisztériumi államtitkár úr további ötleteket adott elő:

De még ezzel sem ért véget az ötletparádé!

Ugyanekkor az államtitkár úr bemutatott még egy változatot, mintha az is minisztériumi lenne!





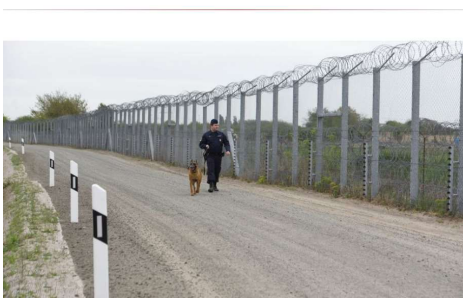
dr. Mosóczi László, az ITM államtitkára prezentáció kíséretében tájékoztatta a résztvevőket

„Bányai Gábor azt nyilatkozta, hogy az M9-es nyomvonala már a 2000-es évek elején ki lett jelölve a Szekszárdi úttól, egészen Kisszállásig.”

https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/fontos-egyeztetes-az-m9-es-gyorsforgalmi-utrol

B.6 A határ mellettiség gondja

A határvonal melletti útvezetés a funkció szempontjából olyan, mint a határkerítés melletti útvezetés.

https://ripost.hu/kulfold/2021/04/hatar-migracio-kamera-embercsempesz

https://www.sonline.hu/orszag-vilag/2022/08/migransok-tamadtak-meg-a-hatarkerites-epitoit

Ha egy kerít halad egy út mellett, akkor az útra feljutni csak egyetlen oldalról lehet! Azaz az út csak egy fél területet szolgál ki, miközben ugyanannyiba került, mint a mindkét útoldalt kiszolgáló, ellátó út. Ez is kidobott pénz!

Ilyen lenne a szerb-magyar határvonal mellé tervezett M9 is.

De ugyan miért csinálnánk ilyent, amikor már ezt hibát több helyen is elkövették! Az M6 keleti oldalán a Duna, az M43 délioldalán a Maros folyó halad. Miközben az autópályát arra kényszerítik, hogy a tudásának csak a felét adja elő.



https://www.google.com/search?tbs=lf:1,lf_ui:2&tbm=lcl&q=52+sz.+f%C5%91%C3%BAt&rflfq=1&num=10&ved=2ahUKEwjgwZbH5qP9AhW9m_0HHdTZDGcQtgN6BAgXEAc#rlfi=hd:;si:;mv:[[46.338409736972416,20.32634748710939],[45.56119419050223,18.26641096367189],null,[45.95116430335832,19.29637922539064],10]

A térképen a fekete vonal a szerb-magyar határ. Mohács a bal alsó sarokban van, Szeged pedig jobb felsőben. Szeged nem csak keletre fekszik Mohácstól, hanem északabbra is legalább 20 km-rel. A húsos teherautók két megoldás közül választhatnak:

a) Mohács-Nagybaracska-Baja-Szeged,
b) Mohács-Nagybaracska-Gara-Bácsbokod-Tataháza-Szeged.

Mindkettő irányban van, ezért kér lenne a Szekszárdon átmenő M9 és a meglévő Baja-Szeged (55 sz. főút) mellé megépíteni egy alternatív M9-et a határral párhuzamosan-

B.6 A pillanatnyi állapot

„Bányai Gábor országgyűlési képviselő úr rövid tájékoztatója”

„A találkozón dr. Mosóczi László az ITM közlekedéspolitikáért felelős államtitkárával egyeztetve egy közös álláspontot és akaratot kialakítva jelöltük ki az M9-es nyomvonalát. Az M9 gyorsforgalmi út 51. és 53. számú főút közti szakaszok ütemezése az idei évben elindul, mely **Halastól dél-nyugatra, Kisszállás irányából Jánoshalma és Kunfehértó között Nemesnádudvar irányába** a már meglévő M9-es szakaszba csatlakozik be.

Ezen túl szeretnénk elérni, hogy nyugati irányba **Szekszárd – Dombóvár – Kaposvár vonalon, dél-keleti irányba Szeged - Röszke vonalon** bővüljön tovább a nyomvonal, így hosszú távon teret adva egy dél-kelet – nyugati összekötő gyorsforgalmi út megvalósításának.

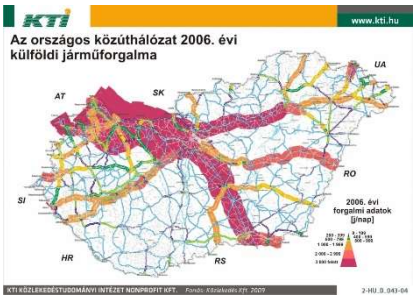
Megállapodtunk abban is, hogy az épülő Mohács hídhoz csatlakozva a Csátaljai bekötési ponttól a meglévő négyszámjegyű mellékutak továbbfejlesztésével Csátalja – Gara – Bácsborsód – Bácsbokod – Tataháza vonalon összeköt bennünket, Bácsalmás térségét, Dél Bács-Kiskun térségét a Mohácsi híddal.”

https://www.janoshalma.hu/index.php/hu/hirek/kozerdeku/megallapodtunk-az-m9-es-nyomvonalaban

Mintha a sok hű-hó, zavarkeltés, bajkeverés után visszaállt volna a korábbi állapot, de egy hasonló helyzet bármikor előállhat, mivel a rendkívül hatékony laikusokat nem zavarja semmiféle mérnöki logika.

C) Óriás szállítási kapacitás kiépítés értelmetlenül a román-magyar határszakaszszal párhuzamosan

A mai helyzet:

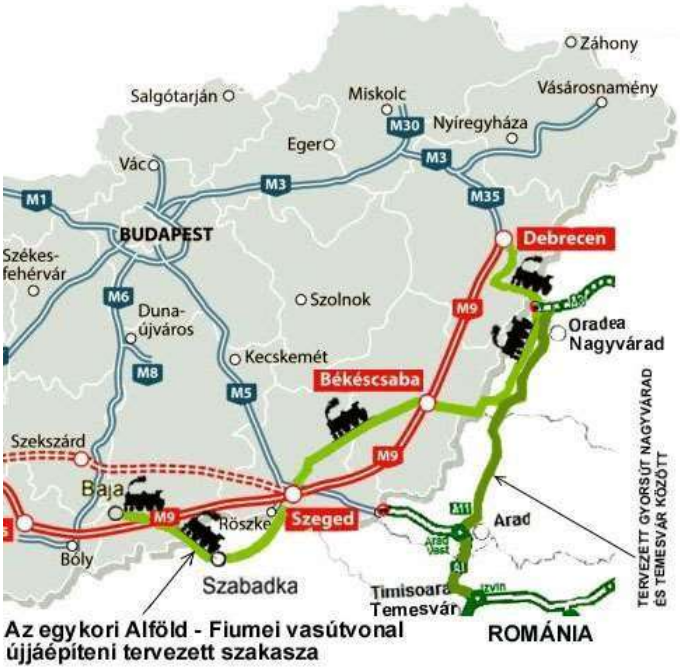




https://www.kti.hu/trendek-archivum/infrastruktura/
https://www.kti.hu/trendek-archivum/aruszallitas-logisztika/

Látható, hogy a forgalom iránya MERŐLEGES a román-magyar határszakaszra!

Ezért nem érthetők az erre éppen merőleges irányú, majdnem nulla forgalmú irány fejlesztései elképzelései, melyet alább mutatok be:



Mi minden van ugyanis ide tervezve?

1. egy nemzetközi autópálya Romániában, Via Kárpátia néven, a Nagyvárad-Arad-Temesvár vonalon. Sötétzöld színű.
2. Egy egykori vasútvonal újjáépítése a Debrecen-Nagyvárad-Békéscsaba-Hódmezővásárhely (tram-trainos)-Szeged-Szabadka-Baja-esetleg Dombóvár vonalon. Világos zöld színnel.
3. Az M9-nek nevezett M47 piros színnel, a Szeged-Hódmezővásárhely-Békéscsaba-Debrecen-Nyíregyháza vonalon.
4. Az M47-tel párhuzamos 47 sz. másodrendű főút helyi, a nagyvárosok előtti és utáni négysávosításokkal. Nem jelöltem, mert az M47 lefedi.

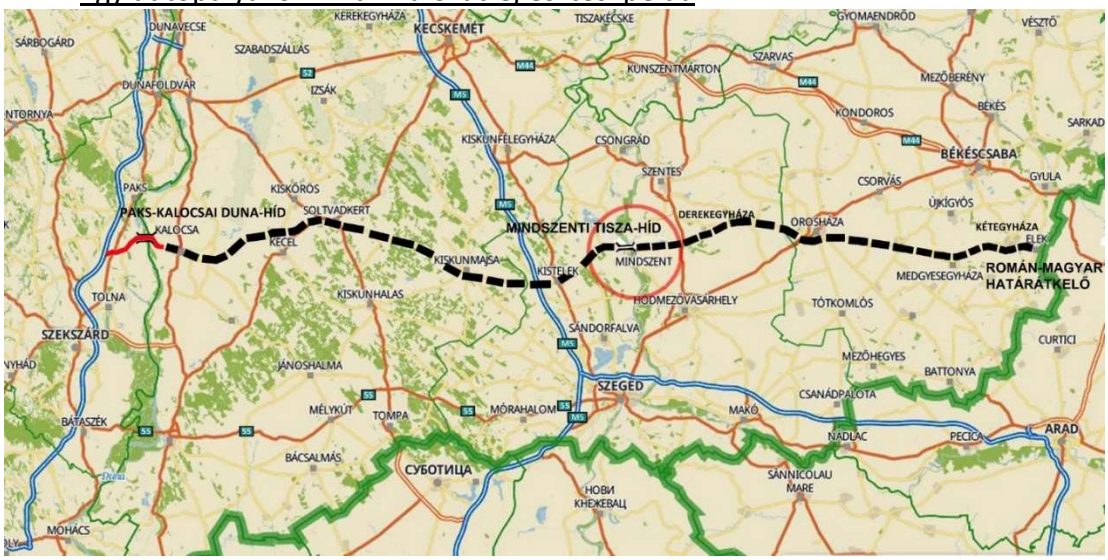
Ma csak a 4. van meg!

Ugyan minek ide ez az iszonyatos szállítási kapacités az előbb látott majdnem nulla forgalomra. Sem elviendő áru, sem személy!

Mintha nem azonos minisztériumhoz tartozna a vasút és az út! Ekkora pazarlás ebben az országban még sohasem történt! Nincs, aki ellenőrizné és leállítaná ezt a felelőtlen költekezést?

Az ide értelmetlenül lekötni tervezett tőkéből jórész megépíthetők lennének a Pannónia és Hunnia kapcsolatát biztosító utak, csak a pénzt jó helyre kellene rakni!

Egy autópályákon kívüli hálózatfejlesztési példa



Ha megépül a Paks és Kalocsa közti Duna híd, akkor erre rá lehetne fűzni egy meglévő mellékutakból főutakká emelt, továbbá települési elkerülő utakból álló láncolatot. Van Mindszentnél egy komp, amelyet a krónikák tiszai átkelőhelyként 1515 óta említenek. Ide jó lenne egy tiszai híd.

Alább pirossal jelöltem, ami most épül, és feketével, amiivé válhatna az előbb leírt módon, fokozatosan, a felújítási pénzeket erre a nyomvonalra csoportosítva minden megyében. Elképzelhetőnek tartom, hogy ezt a nyomvonalat a Dunántúlon is lehetne hasonlóan folytatni. Idővel létrejöhetne egy a Dunaföldvár-kecskemétihez (52 sz. főút) hasonló út, mely jól szolgálná Hunnia és Pannónia kapcsolatát!

Szeged, 2023. II. 20.