1

Az M9 helyzete 2025-ben

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 forrásaim

a 2025. évi Lázárinfók. Az első változat megírását követően további Lázárinfók jöttek, melyek új információkat adtak a mai közlekedéspolitikáról és az M9-ről Ezeket nem akartam kihagyni.

A korábbi dolgozataim, melyekben az M9-ről írtam

A https://civilcafe.hu/RM.html honlapon a kávéházi listában válassza ki a keresett dolgozatot, majd elolvasása után térjen ide vissza. A dolgozat megtalálható a Magyar autópályák csoportban. A címe:
Kell egy M9 konferencia! vagy:
https://kozlekedesiklub.blog.hu/2021/03/18/m9_egyre_hosszabb_egyre_rosszabb

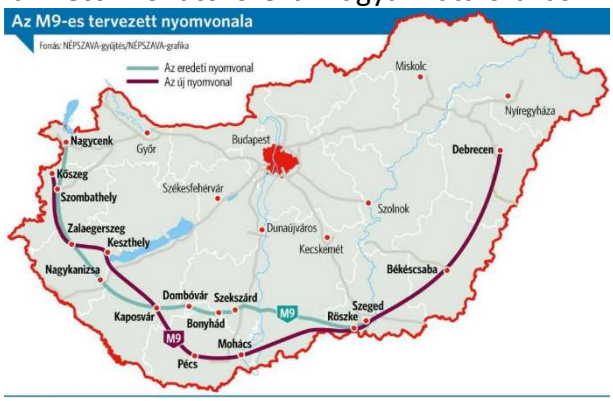
A M9 történetének három fázisa

1. Több évtizeden át a szakmai körökben elfogadott volt az alábbi ábra:



Ezen jól látható az M9, a Nagykanizsa-KaposvárDombóvár-Szekszárd-Szeged gyorsforgalmi út.

2. A közelmúlt változása volt a pécsi és a mohácsi polgármester eltérítési javaslata a Nagykanizsa-Kaposvár-Pécs-Mohács- szerb-magyar határszakasz mellé telepítés.



https://zangan.deminasi.com/

Amit a minisztérium indoklás, alátámasztás nélkül azonnal elfogadott – a legalsó gyűrűként!

Jól látható a Pécs feletti törés, a vonal erős délre fordítása, kitérítése!



azaz:



Látható a Magyarországot mutató ábrán az M9 elfogadott nyomvonala kékkel, valamint a módosított, az eltérített, a kificamított nyomvonal is barnával, majd alatta részletesebben.

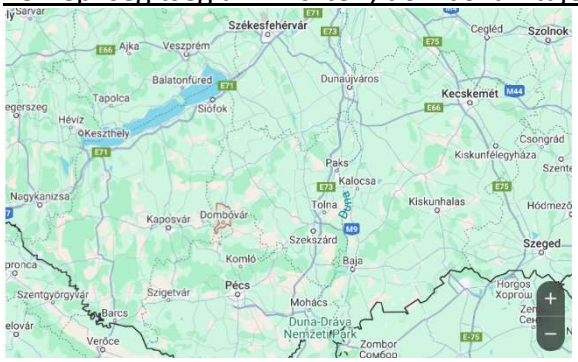
Milyen furcsa: volt egy évtizedek óta elfogadott nyomvonal, majd jött a két polgármester javaslata. A minisztérium minden alátámasztó dokumentáció nélkül, a szakmát kikerülve azonnal eldobta a korábbit, és az új mellé állt. Miért?

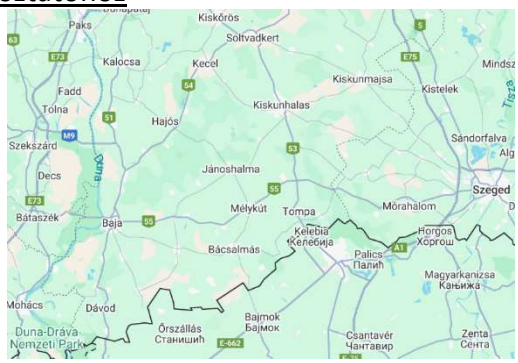
3. Szerencsére vannak jelek a visszatérésre, a visszatáncolásra a korábbi állapothoz.

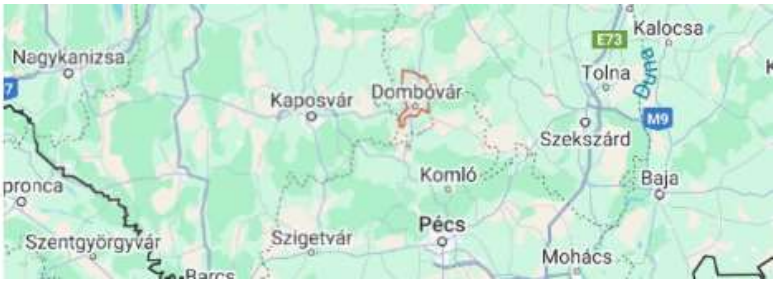
3/1. Bányai Gábor országgyűlési képviselő kezdeményezése 2021-ben: menjen vissza a nyomvonal a korábban elfogadott alföldi szakaszra: a Szekszárd-Nemesnádudvar-Kisszállás-Szeged nyomvonalra.
Nagyon lényeges:
„Az államtitkári prezentációban, az M9-es megyénken (Bács-Kiskun m.-RM) áthaladó szakaszának várható kivitelezési kezdési ideje 2026-ban került megjelölésre."
https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/fontos-egyeztetes-az-m9-es-gyorsforgalmi-utrol

3/2. Lázár miniszter úr 2025. májusi dombóvári tájékoztatója. A miniszter úr pedig tudtommal korábban támogatta a pécsi nyomvonaleltérítést. Ezért örülök a mostani visszalépésének.
De vajon valóban visszalépett itt valaki, őszinte, hihető lenne az?

Térképi segítség a miniszteri, dombóvári tájékoztatóhoz







https://www.google.com/search?q=dombov%C3%A1r+t%C3%A9rk%C3%A9p&rlz=1C1GCEU_huHU1160HU1161&oq=dombov%C3%A1r+t%C3%A9rk%C3%A9p&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIHCAEQABiABDIICAIQABgWGB4yCAgDEAAYFhgeMggIBBAAGBYYHjIICAUQABgWGB4yCAgGEAAYFhgeMggIBxAAGBYYHjIICAgQABgWGB4yCAgJEAAYFhge0gEJNjUyNGowajE1qAIIsAIB8QUFZrUKG9Fld_EFBWa1ChvRZXc&sourceid=chrome&ie=UTF-8#smwie=1

Amit Lázár miniszter úr 2025. májusban 15-én Dombóváron elmondott

a) a videó 10:40-dik percétől:

50 éve rendezetlen a térségben az M9 autópálya ügye.
De kik miatt?

Lényeges, hogy autópályáról és nem főútról, vagy mellékútról szólt.

a1)

Egy ütemezési kérdéssel kezdték a beszélgetést: a Dombóvár-Kaposvár, vagy a Dombóvár-Szekszárd a fontosabb a helyi polgármesternek, kérdezte a miniszter úr. Ő a kaposvári viszonylatot tartotta fontosabbnak, mert az csak 25 km.(l. a fentebbi térképet!). Érdekes módon most először hallom, hogy ez két részt elkülönítve, mintegy ellenfélként szembe állítva. Nagyon furcsa volt.

a2)

A miniszter úr szerint kérdés az, hogy a Kaposvár-Dombóvár szakaszt lehet-e négysávosítani? Értelmezhetetlen a kérdés, mert autópálya nem lehet 2*1 forgalmi sávos. Mintha le szeretné beszélni a helyieket az autópályáról. Az is furcsa, hogy a 2*1 sávos lehetőséget mint egy teljesen nyilvánvaló megoldást kínálja fel.

a3)

A polgármesternek megígérte, hogy elrendeli ezen szakasz környezetvédelmi engedélyezését. Annak eldöntésére, hogy a rövidke szakaszt lehet-e négysávosítani, e tervtől tenné függővé. Normálisnak tartva azt is, hogy ez az M9-es darab csak egy 2-1 sávos bekötő uttá süllyedjen el. Nem leminősítés ez?

b) a videó 11.40 percétől:

megemlíti a M67 utat, mint egy valamit, ami értelmet adna szerinte a Dombóvár-Kaposvár viszonylatnak. Mintha hozzá kapcsolódva meg lenne oldva Dombóvár ellátása autópályával. Mintha teljesen értelmetlen lenne ezután az M9-ről beszélni.



Mintha teljesen elfelejtené, hogy **a Dombóvár-Kaposvár szakasz, az M9, valódi végpontjai Nagykanizsa és Szeged, M9 néven**, ahogy az előbbi térképen is sárgával kihúzva látszik! Semmi értelme azt ide bekeverni az M67-et. Hacsak elő nem akar jönni megint a Pécsen át való vezetés elveszítettnek hitt ötlete.

Megjegyzem: az M67 egy magyar specialitás, melyből a világon kevés lehet, hiszen **az egy zsákutca autópályából**, mivel az egyik vége a Balaton déli partjába ütközik, mivel észak felé a Balaton miatt folytathatatlan, a másik meg elhal valahol a világban.

Ez egy nagy hálózatfejlesztői tévedés, melléfogás.

b1)
Majd megjegyzi, hogy fontos lenne az M67-et délre tovább vinni a Pécs-Barcs közötti 6-os főútig, Szigetvárig, belekötni az M60-ba.
Mi ez, ha nem a korábbi, elvetettnek hitt Pécsre vezetés visszacsempészése, az M9 széttörése?

Mutatja ez azt a tényt, hogy az előadó nincs tisztában az útkategóriák funkcióival. Egy autópálya nem a városokat, a megyéket köti össze, nem megy be a városba!

Az autópálya országokat, földrészeket köt össze.

Autópályából nem szabad zsákutcákat építeni! (L. M44)

Amit elképzelnek az mind egy főút feladata!
Ez szakmai kérdés, a mérnökök szakterületéről. Valószínűen hasonló hibákat követnének el a mérnökök, ha jogalkotási, jogalkalmazási kérdésekkel kezdenének foglalkozni. Szerencsére nem teszik. Nem tehetnének így a jogászoknak is?
A helyieknek kell majd eldönteni azt, hogy a 2*1 vagy a 2*2 sávost választják?

Azaz: akinek Audi járna, majd önként egy Trabantot fog választani?

Természetesen a minisztérium nyomása alatt, melynek a lényege az lesz, hogy legyen elég ma egy veréb, mint holnap egy túzok. Tényleg így kell egy autópálya sorsáról dönteni? Nem is sejtik, hogy mekkora lehetőséget kaptak, persze baromi demokratikusan!

b2)
Júliusban el fogja indítani a környezetvédelmi tervezési eljárást, mely több milliós költségű lesz. Mekkora kegy!

b3)
A Dombóvár-Szekszárd szerinte ugyanilyen fontos 68 km-en. Ennek megrendelte a tanulmánytervét, mely a tervezési hierarchia legeleje. **Ebből akarja megtudni rendkívül furcsa módon, hogy mekkora kárt teszünk egy autópálya megépítésével. De kárról csak az M9 estén beszél, míg az M67, és a többi autópálya kármentes? Nem furcsa ez is?**

b4)
E két év 2025-26 lesz.
Itt emlékeztetek arra, hogy a minisztérium magas képviselője 2021-ben megígérte, hogy 2026-ra az M9 Bács-Kiskun megyei szakaszának KIVITELEZÉSÉT (és nem a tervezését, és nem az engedélyezését) ígérte meg. Nem beszélnek itt össze-vissza?

c) a videó 1óra 10 percétől
A miniszter úr javaslatot tett a bonyhádi polgármesternek egy még az előbbinél is nagyobb visszalépés lehetőségéről:

ne is foglalkozzanak az M9-cel, szólt a javaslat.
Gondolják csak meg, hogy egy meglévő út felújítása mennyivel olcsóbb lenne egy autópályánál!
A miniszter úr ki is mondta: az autópálya valószínűsége és a realitása sokkal kisebb, mint a meglévő út felújítása. Ez igaz, csak ez nem autópálya hálózat fejlesztés műfaja.
Ilyen alapon ma Magyarországon sehol sem lenne szabad autópályát építeni!
Az autópálya pénzéből Tolna megye összes alsóbbrendű útját fel lehetne újítani? Ez tényleg alternatíva?
Szerintem ez nem a választás, hanem a zsarolás esete. Mintha egymástól eltérő programokat keverne össze, ami egy jogásztól majdnem természetes, de dolgozhatnak a minisztériumban szakemberek is.

Ide nem való az utak gaztalanítása, szeméttől való mentesítése sem, mégis elhangzott, mint vívmány.

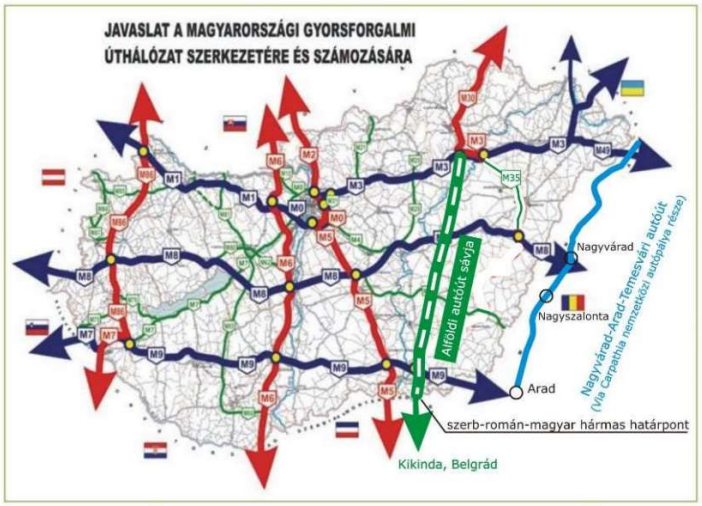
d) a videó 1 óra 16 percétől
Magyarországon ma már nem sok új út kell, új nyomvonalon, hanem sokkal inkább az kell, hogy a meglévő utak legyen jobban karbantartva. Nem véletlen, hogy az M9 Bács-Kiskun megyei szakaszának építése szóba sem került!

Kimondta a dombóvári lakosági fórumon is, hogy szarból nem tud várat építeni, azaz nincs vagy nagyon kevés a felhasználható pénze.

Lényegében ez a dombóvári fórum legfőbb üzenete az autópályáról álmodóknak is.
Minden, amit eddig hallottunk erre az egy mondatra van felfűzve. Nem ezzel kellett volna kezdeni a napot?
Nem állítható tehát, hogy 2025-ben rózsás az M9 helyzete, minisztériumi megítélése.
Nagy kár lenne az autópálya hálózatot feladni, széttördelni az ország déli részein!

<u>Pedig igenis kellenének az új utak</u>

A https://civilcafe.hu/RM.html honlapon a kávéházi listában válassza ki a keresett dolgozatot, majd elolvasása után térjen ide vissza. A dolgozat megtalálható a Magyar autópályák csoportban. A címe: **Hunnia és Pannónia összekötése.**



A fenti ábrán egy általam javasolt autópálya hálózat látható, mely minimális méretű, de ez már képes raszteres,azaz a sugaras-gyűrűs helyett négyzethálós hálózatként működni.

Különösen fontosak az ország szempontjából a kékkel jelölt kelet-nyugat irányú autópályák:

- **az M1-M3, közvetlenül összekötve Budapesttől délre, és kihagyva az állami autópálya hálózatból a nyomorék M0-át!**
- **az M8-M4,**
- **az M9 déli szakasza a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged vonalon, az M43-mal.**

Láthatóan, hogy igen is nagy az új utak hiánya, még ezeken a vonalakon is.

Szintén nagyon fontos lenne a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros összekötés is.

Ugyanakkor értelmetlen az M1, és az M7 2*3 sávosítása, hiszen a teherforgalom zöme a párhuzamos vasutakra lenne terelhető.

A Lázárinfo további állomásai
2025. IV. 24., Pécs:

Az M67 egy zsákutca Pécsre. Egy új autópálya Pécsre. Ha azonban az eddigi autópályák nem oldották meg Pécs gondjait, akkor valószínű, hogy még egy újabb autópálya sem képes azt megoldani. A város gondjait újabb és újabb autópályákkal nem lehet megoldani.

Ez egy korábbi téves városvezető elképzelés és döntés volt. A miniszter úr valószínűen azt hitte, hogy ez a városlakóknak is szimpatikus elképzelés.

„2026-ban elkezdődhet az M60-as folytatása is Szigetvár irányába, Szigetvárról pedig négy sávon juthatunk majd el Kaposvárra.”
https://pecsaktual.hu/kozelet/tuntetes-helyett-megfutamodott-majd-fotozkodott-a-pecsi-ellenzek-lazar-janos-foruman-az-egyetemvarosban/
https://www.youtube.com/watch?v=-5Nm1-p8HsM&t=1391s

1 óra 23 percnél: Baja és Szeged között 53-as útról beszélt, pedig ez az 55-ös!

1 óra 25 percnél említi **az M9-et**, mint az Alföldön átvezető autópályát **Szekszárdon átvezetve Szegedig,** azt déli autópályának megnevezve (ami teljesen más konstrukció volt egykor)! Itt valami miatt a régi nyomvonalú M9-ről beszélt. Látható, hogy az M9 nyomvonalával kapcsolatban nagy még mindig a bizonytalanság, mivel arról hol így, hol úgy nyilatkozik.

Említi az M6-ból induló, Dunaújvároson átmenő, Kecskemétre tartó autópályát, melyet szerinte 2026-ban kezdenek el.

Többször használta a tömegközlekedést a közösségi közlekedés fogalma helyett. Pár évtizede a tömegközlekedésen ezt értjük:





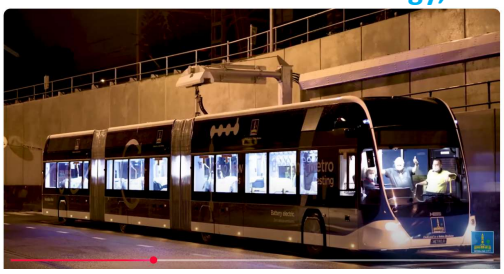
Nyilván ezt a tömegközlekedési szolgáltatási színvonalat még a MÁV sem akarhatja.
https://www.youtube.com/shorts/rFltIRdqlqs

2025. V. 27., Közlekedésinfo

- Autópályáról szó sem esett, mert ezt a szeánszot teljesen a vasútnak, a MÁV dolgainak szentelte a miniszter úr.
- **Nagyon szimpatikus volt az, hogy a Balaton közlekedési kiszolgálását, mind a fővárosból, mind a környezetéből a vasúttal akarja megoldani.** Az irány nagyon jó, de kevés. Az említettnél még nagyobb súlyt kellene fektetni az M7 autópálya vasúti tehermentesítésére a vasút szerepének növelésével.
- Nagy kár, hogy nem teszi ugyanezt az M1 autópálya vonalával párhuzamosan.
- **Nagyon jó döntés az is, hogy a vonatok igen jelentős buszos rásegítést kapnak.** Ezt csak növelni kell majd a jövőben. Ugyanis az utasnak teljesen mindegy, hogy mivel jut el a céljába. Viszont az államnak nem mindegy, ha a nagyon költséges kötöttpályás közlekedést felváltja a magasabb szolgáltatási színvonat biztosító, és fővel olcsóbb, rugalmasabb buszokkal.
  Még sokkal nagyobb szerepet kaphatnának az elektromos meghajtású autóbuszok, tekintettel arra, hogy Magyarországon is dolgozik a világ legnagyobb elektromos buszokat gyártó cége.
  Az autóbusz az a járműfajta, amely a legkülönbözőbb szállítási teljesítményű, befogadó képességű járműsorozatot tudja gyártani, mellyel lefedhető minden igény a kicsitől a legnagyobbakig (lásd a többcsuklós elektromos buszokat). Ezek ma már mind alacsony padlósak, légkondicionáltak, ami pedig a

kötöttpályások esetén csak sokára lesz elérhető. Sajnos ezek teljesen hiányoznak a palettáról, ha járművet kell választani
https://www.youtube.com/watch?v=c6VBcf4OpcE

Erről beszélek. **Miért teszünk úgy, mintha ezek nem is léteznének?**









https://www.youtube.com/watch?v=1OKPfcrWJ4k









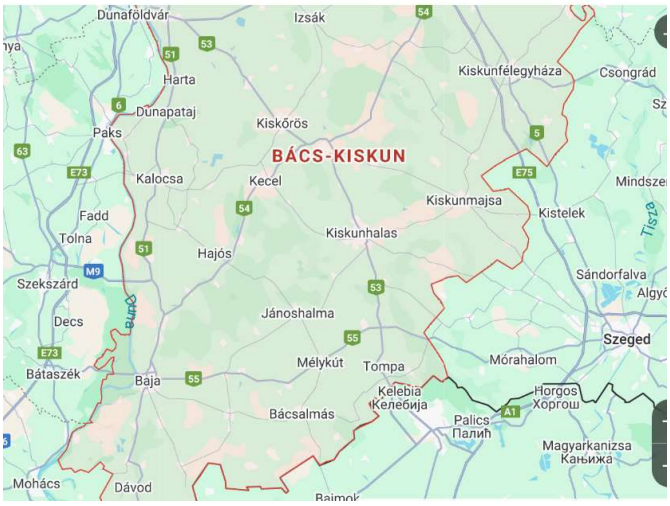





https://www.youtube.com/watch?v=i9kf31Fa_iA
https://www.youtube.com/watch?v=2Zlfd1MReWI

A tömegközlekedést ismét helytelenül, a miniszter úr ez alkalommal is többször is megemlítette.

2025. V. 30., Kiskunhalas, Bányai Gábor országgyűlési képviselővel
térképi segítség:



A 24. perctől:
Magyarország legnagyobb közlekedési beruházása a Budapest-Belgrád vasútvonal építése, mely **880 milliárd Ft**-ba kerül, mely ez év novemberben befejeződik majd. Az elérhető sebessége 160 km/óra lesz. A kínaiak felvásárolták a görög kikötőket. Onnan ezen a vasúton megy majd Európába a kínai árutömeg. Karácsonykor pedig indulnak a vonatok.
A 35. perctől
A szerbek két nagy, Röszke méretű, nemzetközi határállomást építenek Hercegszántónál és Kelebiánál, ahová autópályákat is vezetnek.
Azért építik a magyarok a Mohácsi Duna hidat. hogy ezt a nagy, Hercegszántónál belépő, szerbiai forgalmat átvigyék az M6 autópályába. A híd 2028-ra lesz kész. Ez a híd önmagában **360 milliárd** költségű.

De mi lesz a Kelebiánál bejövővel, hiszen ez jelentősen megnöveli majd a Kiskunhalason át mentő kamionforgalmat.
Két lehetőség van. Az egyik az M9, mely a Szekszárdi vonal folytatása lenne, mely Jánoshalmától és Kiskunhalastól (?) északra menne, majd innen lemenne Kelebiára.
A másik megoldás: egy kiskunhalasi elkerülő, mely egy minimumprogram. Már itt is, mind Dombóvárnál?
A Kiskunhalasig tartó 50 km-t a kiskunhalasiaknak kell kitaposni a Korányból – mondta. Tényleg? Hiszen eddig is ezt tették, mint mondta 50 év sem volt erre elég, majdnem nulla az eredmény. **Ezt a szélmalomharcot kellene tovább folytatni?**
A minimum program, maga a képtelenség.
Azt a forgalmat, mely szerb autópályán jön ránk el lehet vinni egy főúti elkerülő úttal?
Ajánlata rövid távra a halasi elkerülő, középtávú pedig az M9?
Még az ötlet felvetése is siralmas, mert az csak egy újabb trükk az M9 megépítésének elodázása, késleltetése.
Látható a dombóvári és a kiskunhalai tájékoztatókból, hogy a minisztérium lekezeli az M9-et, nem is érzi a jelentőségét.

Rendkívül furcsa, hogy a minisztérium emberei soha nem beszélnek a Kiskunhalas-szegedi szakasz fontosságáról. Így annak megvalósulása a Holdba kerül.

Pedig a horvát, a szerb és a magyar határszakasz valamennyi nagyszámú határállomását be kellen kötni az M9-be, és nem csak az előbb említett kettőt, akkor lenne rendes forgalom rajta.

Nem lenne szabad az M9 vonalát a nyugat-kelet irányból egy kanyarral lefordítani Kelebia felé, ahogy tervezik, hanem tovább kellene azt vinni Szeged felé, és a kelebiai ág bekötése csak egy csomópont lenne!

Az M9 nem egy kelebiai autópálya! De így az lesz.

Nagyon érdekes és furcsa, hogy ezek a kókány megoldások csak az M9-cel kapcsolatban merülnek fel, és a többinél – melyek

kisebb jelentőségűek az M9-nél - ezek még véletlenül sem kerülnek elő.

A minimálisnak nevezett „megoldások” károsak, mert a rendes megoldás látszatát keltik, és még el is odázzák a rendes megoldást!
Már sok esetben beigazolódott, hogy az olcsó megoldások a legdrágábbak!

Miféle kompromisszum felkínálása az, ha az autópálya HELYETT lassan majdnem csak egy kerékpárút kerül a minisztérium általi javaslatba? Ez lenne a miniszter úr józan paraszti ész szerinti javaslata? Ugyan miért fogadná ezt el bárki!

Lehet, érdemes ilyen kényszerrel kampányolni? Miből gondolja vajon, hogy ennek a helyiek tapsolnak?

Kiválóan szól, nagyon logikusan és meggyőzően, Ukrajnáról minden alkalommal, melyre ma hatalmas a szükség, de az ilyenekkel lerontja a hatást. Kárt az, hogy a többi miniszter nem ennyire aktív. Tetszik, hogy érvelésekor sok számot használ, ráadásul fejből! Nagyon jól használja a „kinyalni a segget”, a „szarból várat építeni”, „kurva egyszerű”, „marha olcsó”, „marhára oda fogok figyelni” jellegű kifejezéseket. Mert az érthetőséget fokozza. Tudja, hogy ez tetszik a népnek. Telitalálat az ország vérnyomását említeni, mert azonnal mindenki érti.

Más autópályáknál egy hirtelen jött minimális megoldás gondolata fel sem merül! Itt minek köszönhetjük? Hogyan is van ez?
Kár ezt a sovány ajánlatot a bizalom meghálásának nevezni!

A zsúfolt M5 autópálya tehermentesítése a kihasználatlan M6-tal logikus igyekezet, de nem ilyen módon!

Az M9 keleti végpontja nem lehet Tompa, az csak Szeged lehet!

2 óra 12 perctől arról beszél, hogy már kiadta a tervezést az M9-re, ahogy mondja **Szekszárdtól Kelebiáig. Ezek már 2026-ra el is készülnek. Ami nagy veszély, az M9 kificamítása miatt.**

Hasonló a halasi érvelés a dombóvárihoz. Itt az autópálya helyett az 53 –os főút halasi elkerülését javasolja sokadszorra a helyieknek.

Javasolja, hogy ezt ők maguk kérjék, kényszerítsék, tapossák ki az államból. Majd ezután könnyen megkaphatják, hogy azért csinálták ezt a szamárságot, mert a város ezt kérte.
Még azt is javasolta, hogy az elkerülőért még a fürdőfejlesztési elképzelésüket is adják fel, mert így odafönt ezt az eltökéltségnek a látszatát kelti.

Látható, hogy a két szerb nemzetközi határállomás autópálya forgalma kényszere miatt léptek és nem a régóta felismert magyar érdekek miatt.

Az M9 furcsa helyzetben van. A minisztérium nem a Nagykanizsa-Szekszárd vonalat építgeti, hanem csapdák sorozatát telepíti. Nem az utat, hanem az azokat akadályozó csapdákat építi a minisztérium. Ez egy csapdaépítő minisztérium lehet?

Ilyenek voltak az eddigi csapdák:

- **a dombóvári fórumon bedobott M67, meg a főútfelújítás az autópálya helyett,**
- **a halasi fórumon bevetett kiskunhalasi elkerülő szintén az autópálya helyett,**
- **nyomvonalának kitérítés a Kaposvár-Pécs-Mohács irányra,**
- **az M9 lekanyarítása Kelebiára, az M9 eltérítése a szegedi irány helyett Kelebia felé,**
- **az M9 befagyasztása, mindenféle építés elaltatása, ahogy évtizedek óta történik, ez a meghalasztási próbálkozás.**

Ezek szerint a minisztériumban nem dolgozik legalább egy közutas végzettségű mérnök sem! Vagy esetleg behódolt.

Vajon mi jön még? Mit fognak még kisütni? Megmarad ez a tendencia? De mi az M9 bűne?

Ennyire egy jogász sem lehet ismerethiányos!
Az M9 új funkciója a kelebiai nemzetközi forgalom átvitele az M6 autópályába! Ezt az ötletet először a néhai Dobosi Tivadar igazgató úr fogalmazta meg. Évtizedek kellettek mire a hatalmasság meghallotta őt is meghallotta, mert az M9 új funkciója segítette a megvalósulást.
Sajnos azonban ez a Kiskunhalas-szegedi szakasz jelentőségét feledteti. Hiszen az M9 Szegedig menne, majd az M43-on Romániába, és nem dirib-darab részekből állna.

2 óra 4. perctől:
alig van olyan teherbírású, állagú dunai vasúti híd, amelyen át a Nyírségből bármit is át lehetne menteni a Dunántúlra, ha Magyarország háborúba keveredne Ukrajnával.
Ezzel elismerte, hogy az ország két nagy része ma sincs rendesen összekötve. A Dunántúl és az Alföld egymástól ma is elkülönülve létező entitások!
Ugyanezt mondta ki a miniszterelnök úr már többször, legutóbb a Paks-kalocsai Duna híd átadásakor: hogy Pannóniát végre közutakkal össze kellen már kötni Hunniával.
A közutasok közül ezt senki sem hallotta meg! Kaptunk egy magas labdát, de nem ütöttük le. A hatalmasság ismét nagyot tévedett!

Azaz ennyi autópálya hálózati beavatkozás után sincsenek meg a FOLYTONOS nyugat-kelet irányú autópályák Magyarországon, emiatt a hazai autópálya hálózat egy torz, egy nyomorék, egy darabban hagyott hálózat!

2 óra 22 perctől
a miniszter úr véleménye a tervezőmérnökről, amellyel kioktatja a jelen lévő országgyűlési képviselőt:
én ismerem a tervezőket, azt tervezik, amit ők akarnak, nem kérdezik meg az embereket, nincs egyeztetés, ne bízz bennük abból a szempontból, „túlképzett értelmiség”, magyar betegség, értelmiség, akik tudják, hogy „mi kell a népnek”, a nép nem tudja, de ők tudják, így zajlik a tervezés. Ezért kell mindig egy kicsit rajta lenni.

Ez nem a mérnök gyámság alá rendelése?
Vajon egy orvos is megkérdezi, hogy miféle gyógyítást rendel a páciens? Nem lehet, hogy azért tudják a dolgukat, mert esetleg erre 5 évig képzik ezeket a szakembereket?
Tényleg gyámság alá kellene a mérnököket rendelni? Jogászi mentorálással, mivel ők még azt is tudják, hogy mi kell a mérnököknek, és nem csak a népnek? Nem is értem, hogy miért képeznek egyáltalán mérnököket, miért nem csukják be a műegyetemet, hiszen már minden nagyvárosban bocsátanak ki mindenkit helyettesíteni tudó jogászokat.

2 óra 35 perctől:
az M9 a szekszárdi hídtól Kiskunhalasig 50 km, melyet 4 év alatt meg lehetne építeni. A terve elkészül 2026-ra. A tervezési díja 5-6 milliárd Ft. A tervezési idő mega 3-4 év.

A közelmúlt autópályás kijelentései. **Van itt pénz, csak …!**
Megfontolásra érdemes megállapítások.

Mekkora pazarlás tapasztalható más autópályáknál és mekkora a pitiánerség az M9-nél!

https://kozlekedesiklub.blog.hu/2017/07/20/mi_a_baj_a_mai_magyar_gyorsforgalmi_uthalozat_fejlesztesevel?layout=1%3Fdesktop

2024. VI. 2.

„… új nyomvonalon is építkezés kezdődik, az **M200**-as gyorsforgalmi út és Komáromot, azaz az M1-es és az M7-est köti majd össze.”
https://www.economx.hu/belfold/m1-ketszer-haromsavos-autopalya-fejlesztes.792230.html

2024. VI. 7.
„… jövőre indul az M1-es autópálya bővítése. 2×3+ITS sáv szélességre. A fejújítás látványos része 2025 szeptemberében kezdődik majd és négy évig tart majd.”
„Az ITS sávok olyan üzemi sávok (köznyelvben leállósávok), amelyeket szükség esetén távolról is meg lehet nyitni, ha a forgalomszervezés úgy kívánja meg például egy baleset miatt. A sáv nyitását változtatható jelzésképű táblákkal végzik. Az ilyen sávok komolyan csökkenthetik a torlódások hosszát és a felújításokat is egyszerűsítik.”
„2028-2029 környékén indul az M7-es autópálya háromsávosítása is, az M0-s autóúttól Szabadbattyánig.”
https://www.elemi.hu/ketszer-haromsavos-lesz-az-m1-es-autopalya/

2024. IX. 8.
A miniszter úr szerint: „Az autópályát a következő években a kormány – a kezelőjével konzorciumban – teljes egészében újjáépítteti, az M3-as 2025. augusztus 31-ig **százmilliárd forint** értékben újul meg. Emellett az M3-ast a 31-es csomóponttól Gyöngyösig **420 milliárd forintból** hatsávossá építik.”
https://444.hu/2024/11/08/hatsavosra-bovitik-az-m3-as-autopalya-egy-szakaszat

2024. X. 28.
„2028-ban pedig az M200-as építése is megkezdődik (Komáromtól Székesfehérvár érintésével Sárbogárdig, majd onnan már M8-as néven halad tovább a pálya Kecskemét északi részéig).”
„A jövőre startoló tízéves fejlesztési időszak (2025–2034) alatt 299 kilométeren bővítik a meglévő pályákat (M1, M3, M7) és építenek 279 kilométer új gyorsforgalmi utat is. Ezeknek a fejlesztéseknek az értéke meghaladja a **négyezermilliárd forintot**.”
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/10/tortenelmi-epitkezes-indul-magyarorszagon-sorra-bovulnek-az-autopalyak-harom-savos-lesz-az-m1-es#google_vignette

2025. I. 28.
„Luxus autópályáink lesznek pár év múlva, csillagászati összegért.”
„Legkésőbb idén szeptemberben elindul az ország legfontosabb és legnagyobb forgalmú autópályája, az M1-es 80 kilométerének átépítése és háromsávúsítása, ami közel **620 milliárd forintba** kerülhet 2022-es árakon.”
„Ha a nagy inflációs hullám előtti 620 milliárd forintos árat vesszük, akkor egy kilométerre 7,7 milliárd forint adódik. A pénzügyi modell szerint ebből **5,9 milliárd** forint a sávbővítés, 1,8 milliárd az átfogó karbantartás költsége.”
„Ezt Közép-Európán belül leginkább a Prágát Brnóval összekötő D1-es , ország legfontosabb sztrádájáról van szó. A hazánknál fejlettebb Csehországban ennek a 160 kilométeres szakasznak a teljes átépítése 26,3 milliárd koronába került, ami mostani árfolyamon 428 milliárd forint. **Ez kilométerenként 2,7 milliárd forint**, a projektet 2021-ben fejezték be.” Szemben a hazai 5,9-cel!
„Ezen adatok alapján a cseheknél háromszor drágábban újítjuk fel az ország legfontosabb sztrádáját.”

„…_a jelenlegi forgalmi adatok nem támasztják alá, hogy majdnem Győrig legyen háromsávos az M1-es sztráda.”

„… a jövőben a teherfuvarozás egyre nagyobb részét vasútra kellene terelni.”

„Márpedig az M1-es kilométerenként 5,9 milliárd forintos sávbővítési ára a NER-es autópályaépítésekhez képest is kiemelkedően drága. Az alábbi gyűjtésünk szerint átlagosan az elmúlt években 4,3 milliárd forintét épült egy új sztrádaszakasz kilométere.”

„Ebben benne van az M85-ös 780 méternyi alagutat magában foglaló, ezért kiemelkedően drága szakasza is. Ennek az 5 kilométeres szakasznak az ára **9,6 milliárd forint volt fajlagosan.”**

Leszerződött és épülő gyorsforgalmi utak költségei

Gyorsfogalmi út	Szakasz	Várható átadás	Szakasz hossza (km)	Kivitelezés értéke (milliárd Ft)	Milliárd Ft/km	Kivitelező
M6	Bóly-Ivándárda (horvát határ)	2024*	20	89	4,45	Duna Aszfalt (Hódút)
M85	Fertőrákos-Sopron országhatár	2024*	5	48	9,6	Dömper / Subterra / Pannon-Doprastav
M44	Szentkirály-Kecskemét	2025	32	107	3,34	Duna Aszfalt (Hódút)
M4	Törökszentmiklós-nyugat-Kisújszállás-kelet	2026	34	133	3,91	Duna Aszfalt
M49	M3-Ökörítófülpös	2026	28	138	4,93	Duna Aszfalt
Összesen			119	515	4,33	

Forrás: G7-gyűjtés közbeszerzési adatbázisok alapján • *Már átadták

„Luxus műszaki tartalom

Van azonban még egy fontos körülmény, ami tovább növeli a hazai költségeket, és nemcsak az M1-esen, hanem az ezt követően sorra kerülő M7-esen és M3-ason is. Ezek bővítése ugyanis nemcsak plusz egy sávot jelent forgalmi irányonként, hanem tulajdonképpen kettőt. Ugyanis a leállósávot teljesértékű sávként építik ki a fővárostól az említett Concó pihenőig, az M7-esen Szabadbattyánig, az M3-ason pedig Gyöngyösig. Digitális táblák fogják szabályozni, hogy például baleset, torlódás vagy terelés esetén erre mikor lehet behajtani (ITS sáv).

Részben ez magyarázza meg, hogy míg az M1-es szóban forgó szakaszának – várhatóan négy évig tartó – átépítése az említett módon kilométerenként közel 6 milliárd forintba kerül, Ács/Bábolna és Hegyeshalom között csak 2,9 milliárd forint a szerződéskötéskori kilométerár. Utóbbinál ugyanis nem lesz ITS sáv, de a különbség része az is, hogy a Concó pihenő előtti szakaszon jóval szélesebb hidakra van szükség, a műtárgyak szinte mindegyikét bontani és újjáépíteni kell. Vagyis a határig tartó szakaszon jóval egyszerűbb lesz a műszaki tartalom.

A várhatóan 2027-ben induló M7-es bővítés esetében is hasonló a helyzet: az M0 és Szabadbattyán között úgy kerülhet **kilométerenként 4,8 milliárd** forintba a háromsávosítás, hogy a főváros felé vezető oldalon már 2008-ban elkészült. A később sorra kerülő, Balatonvilágosig tartó szakaszon – vélhetően ismét csak egyszerűbb műszaki tartalom mellett – **már csak 2,8 milliárd forint egy kilométernyi** bővítés költsége.

Ezek alapján adódik a kérdés, hogy kellenek-e ilyen áron az említett szakaszon egyrészt a harmadik sávok, másrészt az ITS sávok. A kormány szerint mindenesetre a válasz igen, és a 2057-ig tartó koncessziós szerződéssel a mostanit követő további nyolc kormány kezét is megkötötte (ha az összes kitölti a négy évét). Pedig ennek a pénznek akkor is lehetne más helyet találni, ha csak az állami beruházásokra szorítkozunk.

Emlékezetes módon a budai szuperkórház terve például a pénzhiány miatt került parkolópályára. De maradhatunk a közlekedésnél is: a vasúti személyszállításban egyelőre a 80-as évek színvonalának visszahozása a cél, miközben a megcélzott autópályás színvonal sok nyugat-európai országban is túlzásnak tűnne. **Ausztriában például jóval nagyobb forgalom mellett sem építettek ki autópályákon ilyen magas műszaki tartalmat.”**

https://g7.hu/kozelet/20250128/__trashed-2/

Mint látható, vannak nagy tartalékaink!

2025. II. 6.

„Megkezdődik az M1-es autópálya hatsávosra bővítése Budapest és Győr között 2025 augusztusában. A kormány által jóváhagyott, **800 milliárd forintos** beruházás 100 év viszonylatában a legnagyobb autóút- és autópálya-építés lesz, jelentette be az építési és közlekedési miniszter csütörtökön esztergomi sajtótájékoztatóján.” „Lázár János hozzátette, a teljes, 78 kilométeres szakasz 2029 elejéig készülhet el. Ez azt jelenti, hogy a bővítés **kilométerenként 10,25 milliárd forintba fog kerülni** a magyar adófizetőknek.”

„A miniszter kiemelte, megépül az M100-as autópálya bekötését lehetővé tevő csomópont és a kormány előzetes versenytárgyalásra bocsátja az M1-est Esztergommal összekötő, 35 kilométeres szakasz megépítését. A beruházás költségét **500 milliárd forintra** becsülik.”

„Lázár János elmondta, jók az esélyei annak, hogy az M100-as építése két szakaszon már 2026 tavaszán elkezdődhet.”

„Szólt arról is, hogy az M100-as autópálya Esztergomtól északnyugatra egy **új Duna-híd** megépítésének szükségességét is magával hozza, a most működő komp vonalában.”

https://444.hu/2025/02/06/kilometerenkent-10-milliardert-bovitik-hatsavosra-az-m1-es-autopalyat

2025. IV. 16.

A Miniszterelnök úr szerint „… a következő években háromsávosra bővítik az M1-es, az M3-as és az M7-es autópályát, valamint megépítik az M8-as autópályát is, és Budapest érintése nélkül lehet majd utazni Nyugat- és Kelet-Magyarország között.”

A miniszter úr szerint: „… elkészül az M49-es, Nyíregyházát Szatmárnémetivel összekötő autópálya. A magyar oldalon 42 kilométert építenek **360 milliárd** forintból, az első, 30 kilométeres szakaszát 2026 végén, a hiányzó 12 kilométert pedig 2027 legelején adják át.”

https://www.szon.hu/helyi-kozelet/2025/04/m3-as-autopalya-harom-savos-utfejlesztes

2025. V. 22.

„Magyarország történetének legjelentősebb autópálya-fejlesztése indul

„A nyarat követően, szeptember 1-jén elkezdődik az M1-es autópálya teljes körű megújítása. Mely 80 kilométer hosszan, az M0-s csomóponttól Győrig terjedően 2-szer 3 sávosra bővül – derül ki a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) csütörtöki közleményéből, amely szerint a beruházás során kiépítenek oldalanként egy-egy intelligens leállósávot (ITS), amely a forgalmi helyzettől függően – például baleset, csúcsforgalom vagy munkavégzés idején – forgalmi sávként is használható lesz …”

https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/05/autopalya-ngm-fejlesztes-nemzetgazdasagi-miniszterium

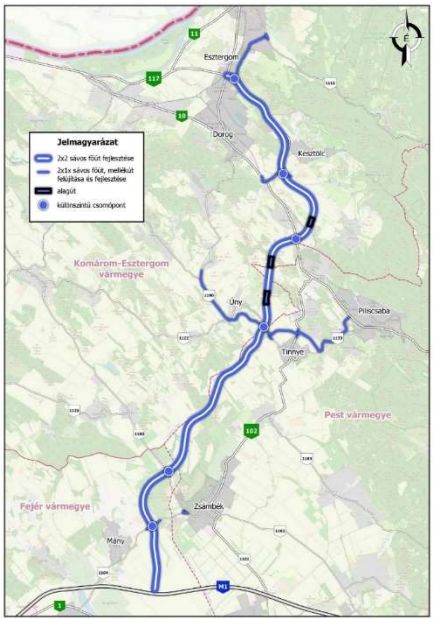
2025. V. 25.

„Bejelentették Magyarország legbonyolultabb autópályájának építését.

„Lázár János építési és közlekedési miniszter május közepén, egy szentendrei utcafórumon jelentette be, hogy megépül az M100-as autópálya, amely Magyarország történetének legköltségesebb és legösszetettebb útfejlesztése lesz.” A „hossza 32,3 kilométer.” Rajta „tíz alagút, 26 híd, 4 különszintű csomópont, valamint zajárnyékoló falak és dombok épül.”

„A kivitelezése 2026-ban kezdődik.”

„Az autópálya Esztergomot köti össze az M1-essel:”



„A beruházás különlegessége, hogy 35 kilométeres szakaszon tíz alagutat és több völgyhidat is építenek, a költségek pedig elérhetik az **500 milliárd forintot.”**

https://mandiner.hu/belfold/2025/05/bejelentettek-magyarorszag-legbonyolultabb-autopalyajanak-epiteset-itt-vannak-a-reszletek-es-a-kezdesi-datum

2025. V. 26.

„Az M7-es kétszer háromsávossá alakítása **a**z ütemterv szerint „a 2027 harmadik negyedévében indulhat meg, és a bővítés 2031 őszén fejeződhet be**.”**

https://divany.hu/mindennapi/autopalya-torlodas/?utm_source=index.hu&utm_medium=link&utm_campaign=doboz

2025. V. 28.

„Lehet, hogy az életben nem készül el az M0-ás, legalábbis a mienkben biztosan nem

Egyhamar nem folytatódik a fővárost elkerülő körgyűrű építése Észak-Budán, ezt maga Lázár János tudatta az egyik érintett település vezetőjével.

„Az M0-ás jelenleg Budakalásznál ér véget. Ha ezt összekötnék Piliscsaba térségével, ami légvonalban 12-15 kilométert jelent, akkor teljessé válhatna a körgyűrű Budapest körül. Ez az északi, a 10-11. számú főutak közti szakasz azonban nehéz domborzati viszonyok között, a Budai Tájvédelmi Körzeten keresztül vezetne, viadukttal és alagúttal tarkítva. Így kérdéses, hogy még ha forrás lenne is rá valamikor, egyáltalán elkészül-e valaha.”

https://www.economx.hu/gazdasag/m0-folytatas-lazar-janos.810003.html?utm_source=index.hu&utm_medium=link&utm_campaign=doboz

Ez is egy nagyon jó hír!

Mint látható: van itt rengeteg pénz! Az már más, hogy a felhasználása pazarló, csapnivaló!

Egy kérdés az országgyűlési képviselőhöz

Az Országgyűlés tavaszi időszakában tárgyalta hazánk jövő évi költségvetését. Május 21-én megkérdeztem Bányai Gábor Bács-Kiskun megyei képviselő urat, hogy mekkora összeg van az M0-ra a tervezett jövő évi költségvetésben. Válasza a mai napig nem jött meg. Ebből gondolható, és a miniszter úr fórumos többszöri véleményéből kikövetkeztethető, hogy ez az összeg közel lehet a 0-hoz.

Összefoglalás

A miniszter úr lakossági fórumain olyan közlekedéspolitikát ismerhettünk meg, amit egyetlen hazai konferencián sem lehet hallani.

Látható az is, hogy a hazai szakmai konferenciák előadási témái mennyire irányítottak, mennyire járnak messze a magyar valóságtól.

Látható, hogy az M9 ügye nem pénz kérdése, hanem a szándéké, mert van itt nagyon sok pénz!

Hiszen itt van a teljesen torz M67 ügye, mely súlyos hálózatfejlesztési gondot, ismerethiányt, szándékos károkozást mutat be. Nem kellen hasonló sorsra juttatni az M9-et is.

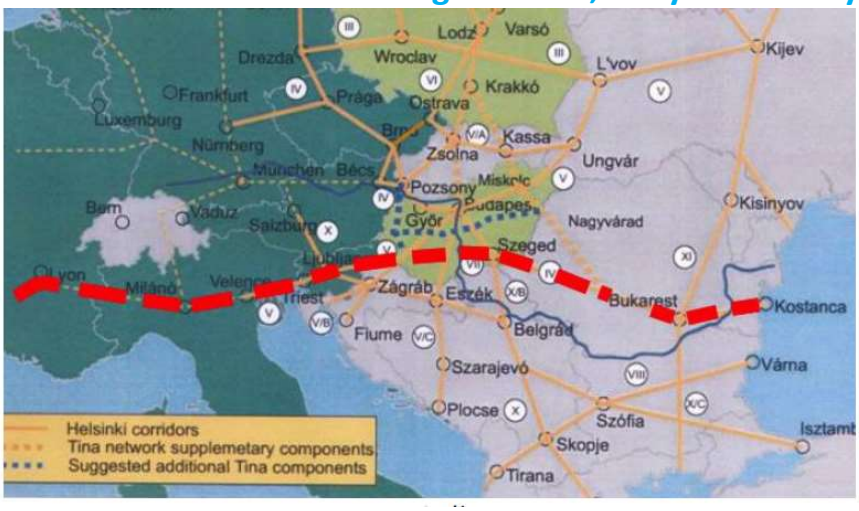
Ez sajnos nagyon szomorú képét vetít előre az M9-nek.

Nagyon furcsa, hogy egy Dél-Alföldet képviselő miniszternek ilyen lesújtó a véleménye az M9-ről.

Az M9 nem csak Nagykanizsa-Szekszárd és Szeged összekötése, mert Magyarországra csak egy rövid szakasz esik, hanem három országé, Lyontól Milánón, és egész Dél-Ausztrián át egészen Romániáig átKonstancáig.

Ezt kell összevetni a hallott miniszteri nyilatkozatokkal.

Mindig a következő ábrát lássuk magunk előtt, mely az M9 lényege!



Ezért kellen küzdenünk, és nem hagyni ennek totális szétdarabolását!

Szeged, 2025. VI. 1.