Az M9 autópálya helyzete, és a minisztérium (ÉKM) elképzelése a hazai autópálya hálózatról 2026. márciusban

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.
Az olvasás könnyítése céljából a következő jelöléseket használom:

- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől,
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés.....2. old.
2. Az Építési és Közlekedési miniszter ígéretei.....3.
3. Négysávosítás a 47-esen, egy kis szakmatörténelem.....6.
4. Hiányzik egy kategória az 2*2 sávos autópálya és a kétsávos főút között!.....7.
5. A sebesség az útkategória elnevezésében .....9.
6. Két útkategória van az úthierarchia csúcsán Európában .....10.
7. Mi volt a gyorsút műszaki tartalma?.....10.
8. Hogyan növelték a fogalmi káoszt?.....15.
9. A negyedik generációja a sugaras hálózat építésének .....15.
10. **Legyen rögzítve az autóút műszaki tartalma!.....18**
11. Az M0 elhagyása, az M0 leválasztása az országos autópálya hálózatról, az M0 átadása a fővárosnak .....18.
12. A mai négysávosítási gyakorlat.....22.
13. A „fájdalomcsillapító” egyéb beruházások .....26.
14. Az 57 sz. főút az M6 és az 51 sz. fút (Csátalja) között a mohácsi hídon át.....27.
15. Az M9 Sükösd és Kelebia közti szakasza.....27.
16. Az M9-re vonalvazetésére vonatkozó korábbi elképzelések.....30.
17. A pozitív változások.....31.
18. A negatív változások .....31.
19. Befejezés .....31.

1) Bevezetés

A jelen dolgozatom alapja az a népgyűlés sorozat volt, melyet LÁZÁRINFO címén a miniszter úr tartott az országgyűlési választások előtt szerte az országban, már közel az 50 alkalomhoz, melyen az Építési és Közlekedési Minisztérium, az ÉKM, minisztere sok információt mondott el szervezete működési elveiről, céljairól. Hiszen sok értelmes kérdést kapott a hallgatóitól az úthierarchia minden elemére, az autópályáktól a falusi sáros utcáig.

Mint tudható a hivatalos autópálya hálózat ma a sugaras-gyűrűs elvű.
Mindkét részhalmazt a minisztérium találta ki, és nem én. A konkurens rácsos szerkezetet - a rendszerváltás ellenére - szinte említeni sem szabad. Ehhez sok cenzort bevetnek, akik nagyon eredményesen dolgoznak. Bármiről megengednek mesélni, csak az ne a rácsos rendszer legyen.

Számomra megdöbbentő az, hogy mennyire más a kezelési módja, mennyire másként nyúlnak az egyikhez, mint a másikhoz. E két részhalmazhoz teljesen másként viszonyul a hatalmasság. Másként a sugaras részhez, és megint másként a gyűrűshöz. Erre jó példa az itt részletesen tárgyalt M9 este.

Dolgozatom zöme ennek ellenére az M9-re vonatkozik, de valószínűen teljesen hasonlót lehetne írni az M8-ról is

.

M9 alatt ebben a dolgozatban a Nagykanizsa-Kaposvár-Dombóvár-Szekszárd-Szeged vonali autópályát értem.



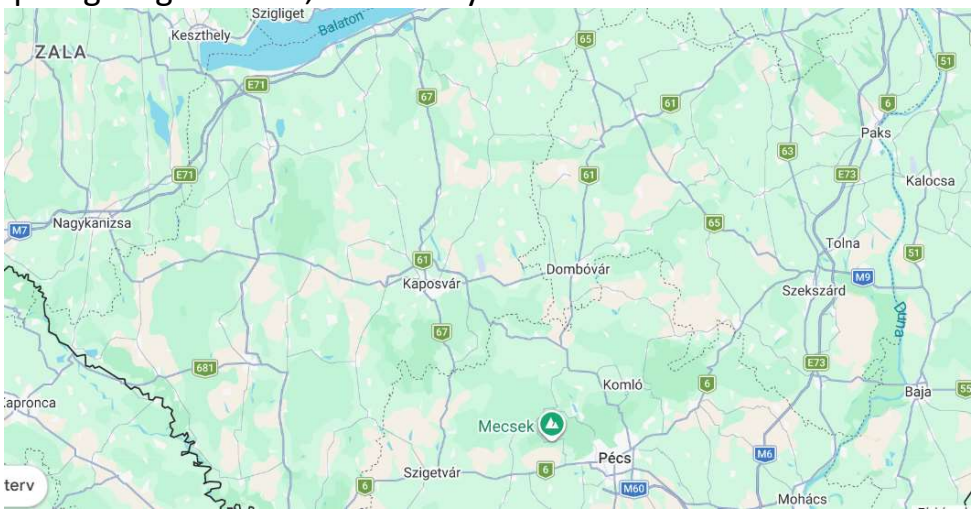
Állítom: az M9 autópálya ma a legmostohább sorsú magyar autópálya.

A fentebbi térkép évtizedekig elfogadott volt, majd az utolsó évtizedben megbolydult a környezete, a helyi politikusok kezdeményezése miatt. A legkülönbözőbb változtatási javaslatok születtek.

Most, 3 héttel az áprilisi országgyűlési választás előtt, összegyűjtöttem a nehéz gazdasági helyzetben lévő, de újraválasztását remélő Kormány miniszterének ígéreteit, aki valószínűen elmenet az ígéretekkel a plafonig, így az elhangzottak jól mutatják a mai minisztérium gondolkodási módját.
Mintha nem értenék, hogy csak az összefüggő, a kezdetétől meglévő autópálya képes a feladatát ellátni és nem a dirib-darab szakaszocskákból álló valami.

Látható, hogy a hatalmasságnál az M9 nem egy végig folytonos autópálya vagy autóút, hanem sajnos egy vegyes felvágott, tele szakadásokkal.
Ahol pedig végre folytonos, ott a burkolaterősített kétsávos főúttól az autópályáig bármi elképzelhető szerintük az autópálya helyén. Ez tragédia!

2) Az Építési és Közlekedési miniszter ígéretei
LÁZÁRINFO, 2026. III. 19. Mohács
A mohácsi csata 500 éves évfordulója lényegesen kihat a történtekre.
Kis térképi segítség azoknak, akik a helyszínt kevéssé ismerik:



Kivehető Nagykanizsa, Kaposár, Dombóvár, és Szekszárd, továbbá Pécs és Mohács, a főszereplők.
A kijelentések időrendben:

1:00:10 A szerbek Magyarországon keresztül akarják nyugat felé vinni az áruikat, beleértve a kínaiakat is, az EU-ba, amit eddig csak Röszkén át tehettek meg. Most Hercegszántóhoz visznek egy autópályát Újvidék felől. Mi azt vállaltuk, hogy ezt a mohácsi hídon át bekötjük az M6-ba.
1:00:50 A mohácsi hídon át építünk egy négysávos utat az M6 és Hercegszántó között. Majd az 51-es főutat is négysávosítjuk Hercegszántótól Bajáig.
1:01:50 Baja elkerülő már épül, mely után négysávosítjuk az 51-es az M9-ig.
1:02:05 Levisszük a szekszárdi hadat is egy négysávos autópályával Kelebiára.
1:02:10 Szekszárdot meg összekötjük Kaposvárral.

1:02:15 Kijelentést tett a Nagykanizsa-Kaposvár-Dombóvár-Szekszárd szakaszra. Beavatkozni csak Kaposvár és Szekszárd között szándékoznak, de ott sem autópályával. Itt érdekes módon csak a megerősített kétsávos út vagy négysávos főút jöhet szóba, és nem autópálya! Sajnos nem egyértelmű a kijelentése arra vonatkozóan, hogy melyik szakaszon e kettő közül mi épül majd. Itt ebbe még maga a miniszter is belebonyolódott.

2025. V. 15-én volt LÁZÁRINFO Dombóváron. Itt az M9-cel kapcsolatban érdekes kérdéseket tett fel a Miniszter úr. Megkérdezte, hogy a dombóváriaknak melyik a fontosabb, Dombóvár-Kaposvár vagy a Dombóvár-Szekszárd szakasz? Mivel az első viszonylat rövidebb, ezt javasolta előbb megépíteni. Az elbizonytalanítás még továbbment. E rövidebb szakaszon elképzelhetőnek tartotta egy kétsávos utat felújítani, esetleg egy négysávos utat építeni. A második szakaszon annak meggondolását is javasolta, mely szerint annak építési költségéből a megye összes mellékútját korszerűsíteni lehetne. Nem lenne-e ez a fontosabb? Nem kellene-e inkább azt választani?

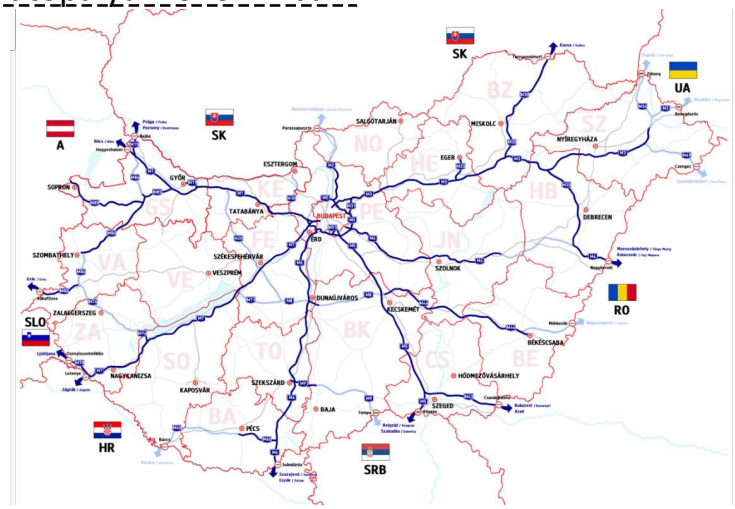
Ezek mind hamis, megtévesztő alternatívák!

1:02:30 Meg kell építeni az M60 autópályát Pécs és Szigetvár között. Utána négysávosítani kell a 67-es utat Kaposvárig. Ennek Kaposvártól északra eső szakasza már négysávos.

https://www.youtube.com/watch?v=SiSoJzQC6r4

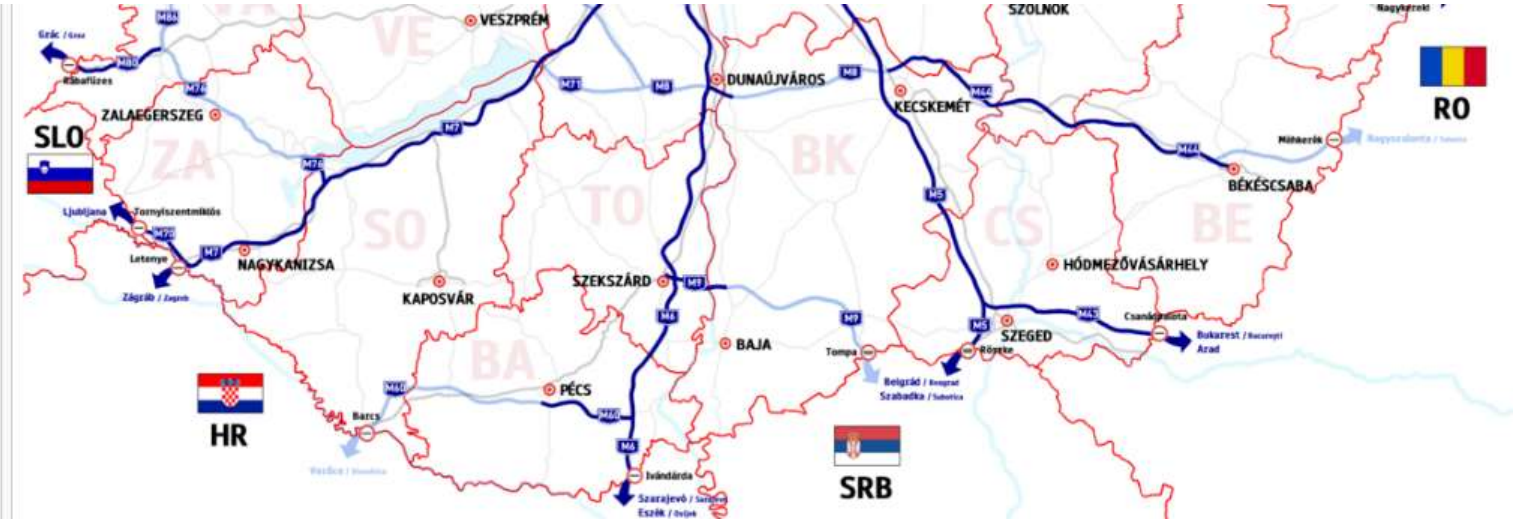
Mivel az ígéretek között rengeteg a négysávosítás, kénytelen vagyok ezzel is elidőzni.

Magyarország autópályái 2026. III-ban:



https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i

Kinagyítva Dél-Magyarországra:



Látható, hogy Nagykanizsa és Szekszárd között semmiféle változásra sem gondoltak!

A Duna-Tisza közi részlet:

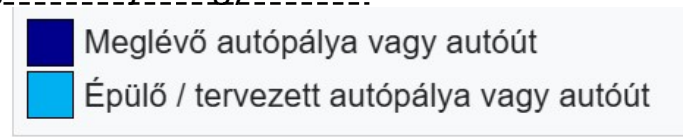
Látható, hogy Szekszárd és Tompa között az út jele M9, tehát autópálya!
Látható, hogy Tompa-Kelebia felé lekanyarítva véget vet az M9-nek, a Homohátság közepén meghalasztja azt!



Látható:

- **sem a mohácsi híd, sem a rajta átvezető út nem szerepel a hazai autópálya hálózati térképen!**
- **Az M9 rövid darabkája pedig felkerült a régi helyére, a Szekszárd-szegedi tengelyre!**

Külön érdekesség az ábra jelmagyarázata:



Hiszen Nagykanizsa és Szekszárd között sem sötétkék, sem világos kék vonal nincs!
Azaz: ide senki sem akar semmiféle gyorsforgalmi utat tenni, mivel még csak a tervezése sem merült fel!

Ez összhangban van a LÁZÁRINFÓk összefüggéstelen megnyilatkozásaival. Ennyit érnek a minisztérium gyűrűs részhalmazra vonatkozó elképzelései. Ide jutott 2026-ra az M9!

3) Négysávosítás a 47-esen, egy kis szakmatörténelem

A 47 sz. másodrendű főút Debrecenből Hódmezővásárhelyen át Szegedre megy. A Csongrád megyei szakasz két oldalán kiváló minőségű szántók vannak, emiatt az év egy részében az út tele van lassú mezőgazdasági járművekkel, traktorokkal, kombájnokkal. Mivel terelőút sehol sem alakítható ki, ezek miatt állandó az előzési kényszer a kétsávos úton.
Elődeim az Algyő és a Szeged közötti szakaszt négysávosították. Úgy, hogy a pálya osztatlan maradt. A kétsávos út két oldalán építettek a régi mellé egy-egy új sávot. Létrejött egy repülőtéri kifutópálya jellegű széles szakasz. Rengeteg volt rajta a baleset!
Aktív koromban lehetőséget kaptam a Hódmezővásárhely és Algyő közötti szakasz négysávosítására.
Szakítottam a korábbi gyakorlattal:

- osztott pályás úttestet terveztettem, középen zöldsávval, szalagkorlátokkal,
- meghagytam a meglévő hagyományos szintbeni csomópontokat, ahol hiányzott megépítettem a balra fordulók sávját,
- nem készítettem leálló sávokat,
- levettem a főútról a kerékpárosokat külön vezetettkerékpársávokra.

Meg is építettem.
Hatalmas botrány lett belőle!
Az akkori közgazdász igazgatómat Szalai Béla főosztályvezető minden nap, majdnem ugyanabban az órában szidta telefonom, amiért Szeged autópályát épít sunnyogva, engedély nélkül. Nem volt igaz már ez sem, mert a pénzt mindehhez az UKIG adta.
Sőt Csordás Csaba, akkori UKIG igazgatót, Szegedre küldte, hogy nyomozza ki, hogyan és mi történt.
Nagyon közel álltam a fegyelmihez. Csak az itteni kis balesetszám mentett meg.

Később

- a korábban elkészült osztatlan pályást is átterveztethettem osztott pályásra,
- a minisztériumi főosztály évente sürgette, hogy a 90 km-órát emeljük meg 100-ra vagy 110-re. A sokszori „javaslatukat” nem lehetett teljesen figyelmen kívül hagyni, és egy kis szakaszon 100-ra emeltük a sebességet.
- Szerintem az a szakasz országos mintává vált a négysávosításoknak.

Persze a bocsánatkérés elmaradt!

4. Hiányzik egy kategória az 2*2 sávos autópálya és a kétsávos főút között!

Hiányzik, mert nagy a különbség e két útfajta kapacitásában! Túl agy a lépésköz!

Lényegében ez lenne a hazai autóút. Azonban ennek a műszaki tartalma meghatározatlan. Így bármi lehet, amit annak kijelölnek. Tehát még egy kétsávos út is. Ilyen volt pl. az M70, Letenyénél, mely kétsávos főúti burkolattal lett kinevezve autóúttá. Még jó, hogy egy kerékpárúttal nem tették meg ugyanezt!

Egy ilyen selejt autóút nem lehetett autóút szerepű, tehát nagyobb kapacitású a kétsávos főútnál, mert ő maga főút volt! Ez egy paródia, melyet egy „szakértői” bizottság felvállat. Ezzel akkora csődöt húzott magára, hogy szinte azonnal rendes autópályává kellett alakítani. Felelős persze itt sincs.



https://magyarepitok.hu/utepites/2016/12/kiirtak-a-kozbeszerzest-az-m70-s-kivitelezesere

Ez nem csak ennek a fogalomnak volt csődje, hanem a minisztériumnak is, de ebből semmit sem tanult, mert a fogalmi káosz ma is fennáll!

Senki sem mondta meg, hogy mi a különbség a hagyományos autóút és a kék jelű gyorsút (lásd később) között!

Valamikor ekkora kultusza volt az autóútnak:



https://www.portfolio.hu/img/upload/2003/01/gy3030123.gif

A mai autópálya hálózat sugaras-gyűrűs.

A sugaras részt, a sugár irányú autópályák részhalmazát a fentebbi rajz sárgában mutatja.
A gyűrűs hálózati részhalmaz pedig zöld színű.
Ez a rajz tükrözte azt a ma is tagadott álláspontot, mely szerint a magyar autópálya hálózat legfőbb szintje az autópálya. Ezek lényegében, amelyek bemennek Budapestre.

Minden egyéb csak egy alacsonyabb szint a hierarchiában, mivel az autóút alacsonyabb rangú az autópáyánál. Na, ezt szánták a vidéknek! Legyen elég, osszák be.

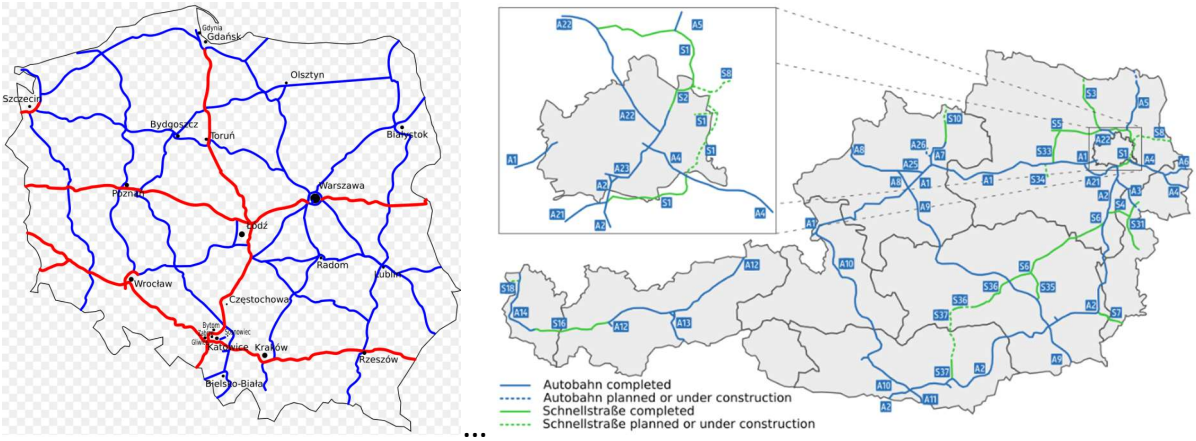
A rajz alapján egyértelmű. hogy hogyan lett Budapest egy vízfej, egy egyre növő rákos daganat az ország testén. Hangsúlyozom: e minősítések nem tőlem erednek!

Hiszen egy településnek már az is nagy fejlődési lehetőség, ha elmegy a közelében egy autópálya.
Itt pedig autópályák sokaságát vitték be Budapestre.
Ennyin múlik a rettenetes különbség a főváros és a vidék között.

Ezen a rajzon az M9 „csak” autóút! Elfogadnánk így is, ha így az elejétől a végéig elkészülhetne.
A környező országokban létezik egy útkategória, melyet a németek, osztrákok „kraftfahrstraßenähnlich“=autópálya-szerűnek, autópályához hasonlónak, valaminek, amely olyan mintha autópálya lenne, neveznek. Ez sajnos nálunk ma sincs!

A környező országok majdnem mindegyikében van az autópálya és a kétsávos főút között EGY közbülső lépcsőfok, amelynek a kapacitása e kettő között van. Nagyobb a hagyományos kétsávos főútnál és kisebb, mint az autópályáknak.

Pl. a lengyeleknél vannak az „A” utak, az autópályák pirossal, és vannak az „S”, vagy expressz utak, kékkel. Vagy az osztrákoknál. Ott a két részhalmaz „A” az autópálya, kékkel, és a Schnellstrasse „S” zölddel:



...

https://hu.wikipedia.org/wiki/Lengyelorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i
https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Autobahnen_und_Schnellstra%C3%9Fen_in_%C3%96sterreich.svg

5. A sebesség az útkategória elnevezésében

Kétfajták az útnevek. Az egyik fajta nevében nincs benne a sebesség, a másikban pedig igen. A főt, a mellékút, az autópálya és az autóút neve nem tartalmazza a sebességet. A schnellút, a rapid út, a gyorsút, az expresszút, a gyorsforgalmi út azonban tartalmazza. Még a mi kiemelt főutunk is lényegében megemelt megengedett sebességű utat tartalmaz. A minisztériumban mintha állandó lenne a sebességkényszer.
Javaslom ezt elhagyni.
Az autópálya név az útkategória csúcsán lévő útfajta neve, de lényegében minden út autópálya, abban az értelemben, hogy az autók pályája. Még a falusi mellékutat is használhatja az autó, tehát az is autópálya.
Ugyanilyen sebességtől független fogalom az autóút. Teljesen hasonló gondolatmenettel, ez az autók útja. Tehát mindenfajta út mondható autóútnak, még a falusi mellékút is.
Csak egy döntés miatt lettek ezek az útfajták, az útkategória hierarchia csúcsán.
A sebesség és főleg az állandó túllépése a legfőbb baleseti ok. A skandináv államok, Anglia jól működnek a 110 km/órás autópályáival is. A kis Magyarországon pedig a rövid távok ellenére sem elég ennyi, mintha még a 130 is kevés lenne. 140, 150 kellene. Ezzel pedig Németországot majmoljuk, ahol eddig jobb volt a kocsik műszaki állapota, eddig jobbak voltak az útjaik, és eddig gyorsabb volt a segélynyújtás is.

A szerénységgel, a visszafogottsággal jobbak lennének a balesti statisztikáink.

6. Két útkategória van az úthierarchia csúcsán Európában

- az autópálya és az
- autóút.

A tökéletes az autópálya, melynek a kiépítése teljes. Minden olyan elemet tartalmaz, ami mindenben a legjobb. Azonban emiatt rendkívül drága. A pénz a legtöbb helyen azonban kevés, ezért kialakították az autóutat. Ez egy szerényebb kialakítású autópálya. A svédeknél a szegények autópályája, a németeknél pedig a „kraftfahrstraßenähnlich"=autópálya-szerű, autópályához hasonló út.
Az autóút a főbb dolgokban olyan, mint az autópálya, de a felhasznált elemei között használnak az autópályáknál olcsóbbakat, amitől végül ez az út olcsóbb az autópályáknál. De ez volt a cél. Az olcsóbbítással járt ugyan némi kapacitásvesztés, de ahol ezeket építik nincs is szükség egybál a csúcskapacitásra. Ráadásul ezek bármikor felfejleszthetők lehetnek egy második építési ütemben autópályává. A lényeg most sem az elnevezés, hanem a hozzárendelt tartalom. Azt mondják, hogy az autópálya az, amelynek ez a műszaki tartalma. Autóút pedig az, melynek egy kissé más valami a műszaki tartalma. Ezen a hozzá nem rendelésen bukik el a magyar. A mai magyar autópályának ugyanis NINCS meghatározott műszaki tartalma. Volt azonban egy ritka pillanata a hazai mérnököknek, amikor ez rövid időre itthon is sikerült. Ezt akkor gyorsútnak nevezték. Azonban nagyon rövid idő alatt visszaállították minisztériumi parancsra az eredeti káoszt.

7. Mi volt a gyorsút műszaki tartalma?

Itthon is volt egy pillanat, maikor ilyen autópálya-szerű utat szerettek volna bevezetni, de ezt gyorsan kis is nyírták. Megint nem én.

„2016.06.30.
A hazai és európai uniós források hatékony és észszerű felhasználása érdekében az NFM (az akkori ÉKM-RM) **a gyorsforgalmi utak egy új, a főút és az autóút közötti típusának bevezetését kezdeményezte**."
Teljesen érthetetlen, hogy miért KÖZÉ, és miért nem egy rendes AUTÓÚTKÉNT – a régi helyére - gondolták.
„A hatályos jogszabály szerint új út építésével, kapacitásbővítéssel az M1–Esztergom (R11), a Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu (R21), a Bátonyterenye–Fedémes–Ózd (R23), az M3–országhatár (R49), az M7–Balatonlelle–Kaposvár (R67), az M7–Balatonszentgyörgy–Keszthely–Zalaegerszeg (R76) és M1–Pápa (R83) viszonylatokon létesíthető gyorsút."

A gyorsút építés indoka:

„A gyorsutak az autópályák költségeihez képest az egyszerűsített műszaki tartalommal arányosan mintegy 20-30 százalékkal olcsóbban építhetők meg.”

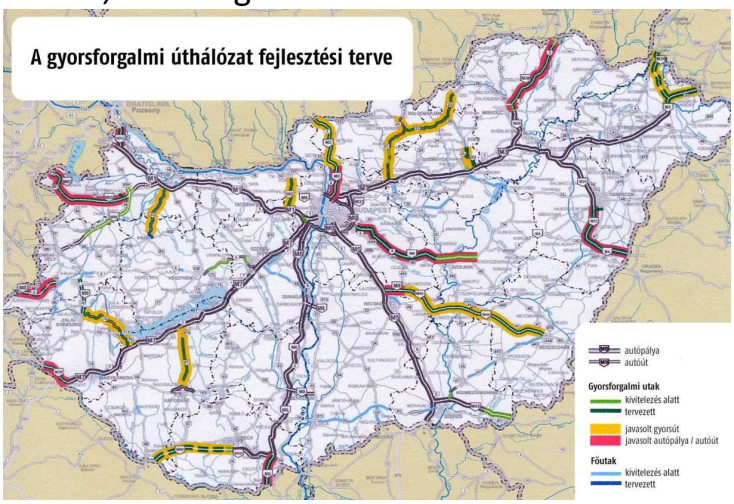
Az elképzelés:

„2020-ig 515 kilométer gyorsforgalmi utat terveznek Magyarországon.”

Elég nagyot tévedtek a tévedhetetlenek!

https://www.vg.hu/cegvilag/2016/06/megkezdtek-a-gyorsutak-epiteset-magyarorszagon

Az elképzelt gyorsutak, itt a sárgák:



https://hvg.hu/gazdasag/20160630_gyorsutak_epulnek

Az ilyen elvek szerint épített 21 sz. út ma is kiválóan működik!

Erről itt írtam:

https://civilcafe.hu/RM/21%20sz.%20f%C5%91%C3%BAt.pdf

A gyorsút részletesebb leírása:

https://mernokvagyok.hu/wp-content/uploads/2024/02/04-KZT-2016_segedlet-gyorsutak-tervezesehez.pdf
https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2016/19-Holnapy-Laszlo.pdf

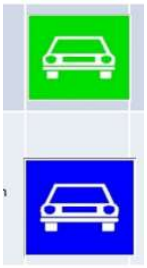
A gyorsút 2015 és 2018 között létezett, lényegében, mint zöldtáblás autóút, mint a lengyel „S” út megfelelője. Jelük a „R”=rapid, gyors. Ez szinte tükörfordítása az osztrák Snellstrasse-nak, mely szintén a gyorsat tartalmazza.

„A gyorsút

- **110 km/órás** tervezési sebességű,
- 2x2 sávos,
- osztottpályás,
- csökkentett keresztmetszetű, azaz keskenyebbek a forgalmi sávok,
- burkolt üzemi sáv **(=leállósáv) nélküli,**
- a gépjárművek visszatartására alkalmas középső fizikai elválasztással épített,
- különszintű, illetve szabályozott **szintbeni csomópontokkal** rendelkeznek.”

https://hu.wikipedia.org/wiki/Gyors%C3%BAt

A KRESZ szerinti jelölése:

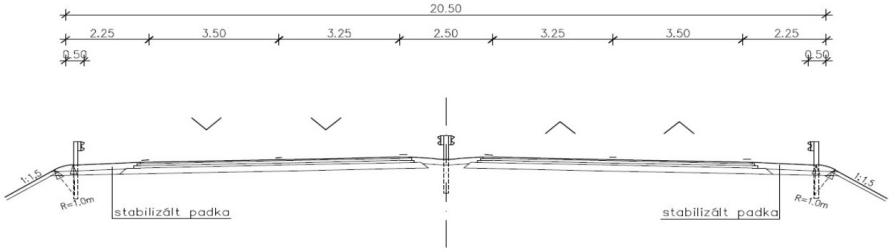


Regionális hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legfeljebb 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi utak.]

Egyéb TEN-T elem, vagy regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan 10.000 - 20.000 Ej/nap közötti átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi utak.]

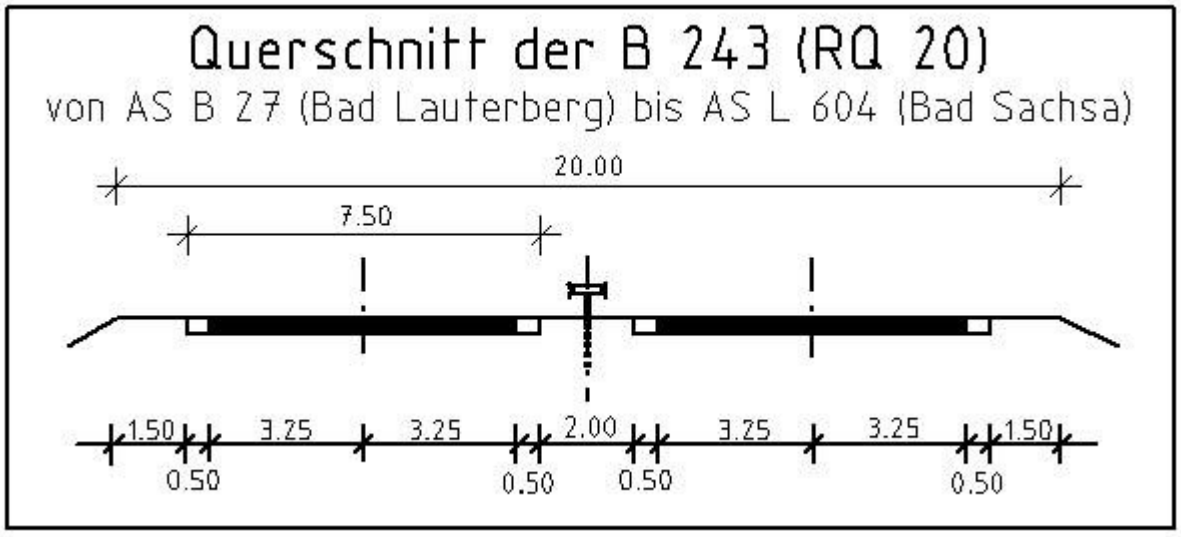
…

Nagy hiba volt a gyorsútból egyből kétfélét is csinálni, egy kéket és egy zöldet.
Miért érdekelné az úthasználót az, hogy mekkora forgalomra tervezték? Ezt már a káosz hívei termelték, és be is építették.
A mintakersztszelvénye:

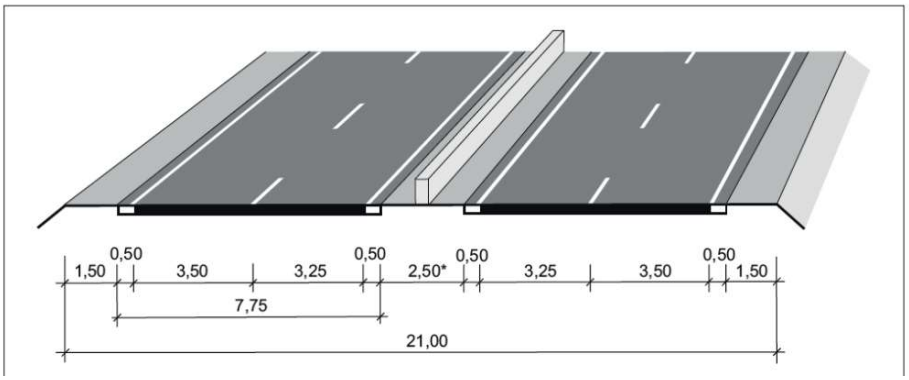


Látható: a forgalmi sávjai keskenyebbek voltak az autópályáénál, és nem volt leállósáv sem! **Ez az fő magyarázata a kisebb építési költségnek.**

A német megfelelő:



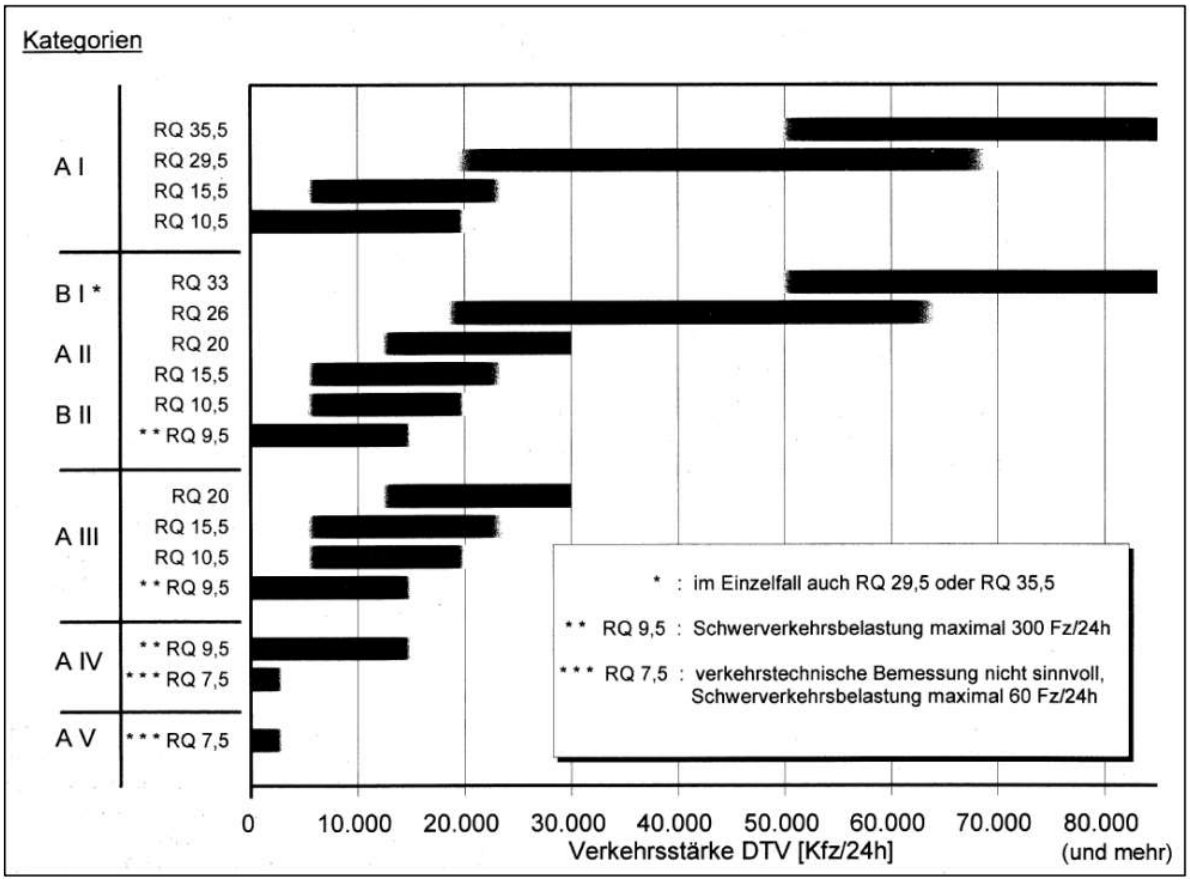
https://www.karstwanderweg.de/b243n/planfest.htm



https://edocs.tib.eu/files/e01fn18/104019690X.pdf

A németeknél a mintakeresztszelvény fajtája az ÁNF függvénye:

Anhang 1: Vorauswahl der Regelquerschnitte (FGSV, 1996)



Látható, hogy 30.000-igaz RQ 20 is választható, azaz a leállósáv nélküli. A kék gyorsutat is csak 20.000-ig akarták engedni, ami nekünk kedvezőbb lett volna.

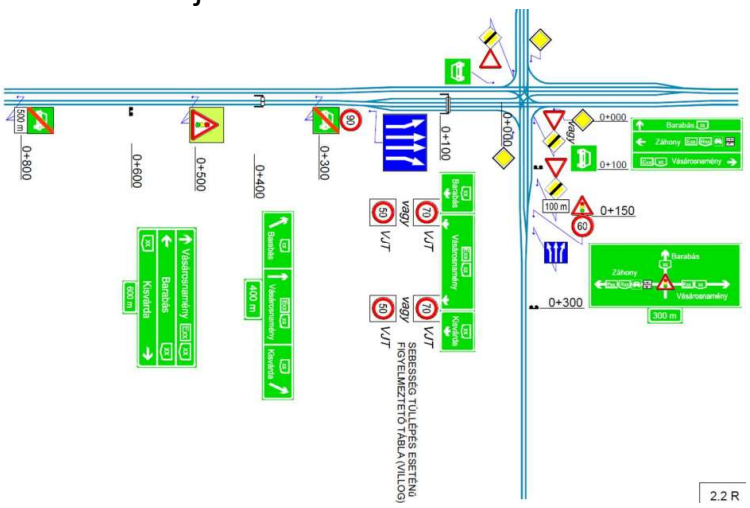
Tab. 6: Breiten der Querschnittselemente nach RAS-Q (FGSV, 1995)

Straßenfunktion			Entwurfs- und Betriebsmerkmale				
Kategoriengruppe	Straßenkategorie		Vekehrs-art	zul. Ge-schw. Vzul Jkm/h)	Querschnitt	Knotenpunkte	Entwurtsgeschwindigkeit v_o [km/h]
A anbaufreie Straßen außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungs-funktion	A I	Fernstraße	Kfz Kfz	– ≤ 100 (120)	zweibahnig einbahnig	planfrei (planfrei) plangleich	120 100 100 90 (80)
	A II	überregionale/ regionale Straße	Kfz (Kfz) Allg.	- ≤ 100	zweibahnig einbahnig	planfrei (plangleich) plangleich	100 90 (80) 90 80 (70)
	A III	zwischengemeindliche Straße	Kfz Allg.	≤ 100 ≤ 100	zweibahnig einbahnig	(planfrei) plangleich plangleich	(90) 80 70 80 70 60
	A IV	flächenerschließende Straße	Allg.	≤ 100	einbahnig	plangleich	70 60 (50)
	A V	untergeordnete Straße	Allg.	≤ 100	einbahnig	plangleich	(50) keine
	A VI	Wirtschaftsweg	Allg.	≤ 100	einbahnig	plangleich	keine

https://edocs.tib.eu/files/e01fn18/104019690X.pdf

Látható, hogy szintbeni csomópontot is megenged!

Querschnitt=keresztmetszet,
Knotenpunkte=csomópontok,
zweibahnig=kétsávos,
einbahnig=egysávos,
planfrei=különszintű,
plangleich=szintbeni,
entwurtsgeschwindigkeit=tervezési sebesség,
Geschw. Vzul.=megengedett sebesség
Vekehrsart=a forgalom fajtája,
Kfz.=gépjármű,
Alig.=vízszintes vonalvezetés, általános,
Verkehsslarke DTV=ÁNF
Fernstrasse=autópálya, főút.
A zöld gyorsút minden táblája zöld lett volna:



https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2016/19-Holnapy-Laszlo.pdf

A hiba az volt, hogy nem ez lett a meglévő és üresen álló „az autóút” hazai műszaki tartalma.
Meghagyták a fogalmaink között az autóutat is, és a gyorsutat is. Ezt kellett volna autóútnak nevezni, és nem lett volna szükség a gyorsút névre! Nagy kár volt megszüntetni a gyorsutat, mert az európai megoldás volt!

A további követelmények, melyek kimaradtak a gyorsút tartalmából:

- **Ki kellett volna eleve zárni itt a különszintű csomópontot, és helyette kötelezővé tenni a többsávos körforgalmakat, a jelzőlámpás irányítású körforgalmakat. Ki kellene zárni a hagyományos jelzőlámpás csomópontokat is.**
- **Továbbá a teljes szakaszt be kellett volna kötelező jelleggel sebességmérő kamerákkal telepíteni, azokat vonal mentén és nem csak pontokban telepítve, a csomópontok előtt besűrítve.**

8. Hogyan növelték a fogalmi káoszt?

Az autópálya és a kétsávos főút közé beszuszakolták a régi vágású autóutat, az új kék és az új zöld gyorsutat, valamint még az ún. kiemelt főutat is! Az isten sem ismert ki magát. Ráadásul a 2*2 sávos autópályák világában még megengedték a 2*3 sávos gyorsutat is.

A kiemelt főút

„A kiemelt főutak – általános esetben – 110 km/órás tervezési sebességű, 2x2 sávos, osztottpályás, csökkentett keresztmetszetű, burkolt üzemi sáv nélküli utak, amelyek a gépjárművek visszatartására alkalmas fizikai elválasztással, valamint különszintű, illetve szabályozott szintbeni csomópontokkal rendelkeznek.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i

Mivel ez a definíció pont ugyanaz, mint a gyorsúti, ez egy értelmetlen kategória. Ez nem gyorsforgalmi út. Ez egy olyan főút, amely négysávos, az alábbi megkötésekkel:

- 110 helyett 90 km/óra,
- a különszintű csomópont itt is kizárva,
- minden csomópont legyen valamilyen körforgalom, mert minden kapaitástartományban van már megfelelő.

Jobb lenne ezt a típust a funkcióra, a nagyobb kapacitásra utaló névvel négysávos főútnak hívni, és a főutak között hagyni!

9. A negyedik generációja a sugaras hálózat építésének

A gyűrűs hálózat-fejlesztés eszméletlenül nyomul, szinte a reneszánszát éli!

Az úgynevezett sugaras-gyűrűs hálózat fő eleme mindig is a sugaras hálózatrész volt. Ezt igazolja az alábbi rajz is. De ez a szemlélet ma is ugyanígy él!



A Budapest központú, az országra ráülő, sugaras hálózatokat több lépésben építették meg:

- először a vasúthálózatot,
- másodikként az elsőrendű főutak hálózatát.
- harmadszor az autópályák hálózatát az előbbiekkel párhuzamosan, mellettük
- **negyedszer a 2-3 sávos autópályák hálózatát. Ezt eddig még senki így meg nem nevezte!**

A ÉKM gondolkodását jól lehet látni, hogy 2*3 sávossá alakítja az M1-et, az M7-et, az M5-öt, és az M3-at! Ma még csak ezek vannak a tervben.

Ezek kiépítése soha nem látott összeget kér!

Ez mind Budapest érdekű, akkor is, ha országos érdekként próbálják nekünk eladni, mivel főleg az ottani életet könnyíti.

Valószínűen meglepődnénk, hogy ez a minisztérium az uralkodása idején mennyi pénzt költött, és mennyit szánt költeni az alábbi útkategóriákra:

- az előbb említett sugár irányú autópályákra,
- a gyűrűs hálózatba tartozó autópályákra,
- a négysávos főutakra,
- az összes egyéb, maradék útra.

Csak az M9 dombóvári szakaszánál jutott a Miniszter úrnak eszébe, hogy abból mennyi mellékutat is lehetne felújítani?

Vajon a minisztériumnak, amikor mindenfajta pénzt a négysávos utakra költötték, hányszor jutott eszébe a szétrothadó vasút és a természet által visszafoglalt alacsonyabb rendű utak?
Ez csak a dombóvári nyugdíjas feladata lenne?

Így jön most előre tényleg a fővárossal szemben a vidék? Hihető ez, ha látjuk a pénzégetést az autópályák 2*3-sávosítása miatt?

Nagyon furcsa, de teljesen másként viszonyulnak a hálózat gyűrűs elemeihez!

Miközben a náluk gyűrűs elemnek számító M9-cel a bemutatottak szerint rettenetesen elbánnak, kiherélik! De ugyanez vonatkozik az M8-ra is. Érthetetlen, hiszen az M1-M3, az M8-M4, az M9-M43 lenne az három ütőér, mely összekapcsolná Hunniát Pannóniával. Erre a magyar Miniszterelnök pl. a Paks-kalocsai híd avatásakor fel is hívta a „szakemberek” figyelmét, de még ezt is figyelmen kívül hagyták!

A forgalmász „tudósok” szerint egy 2*2 sávos autópálya ugyanannyi forgalmat visz, mint a 2*3 sávos!? Ezzel védik ki, hárítják el az M0 ügyét.

Nagyon jellemző, hogy ezekkel az autópályákkal párhuzamosan vasútvonalak haladnak. Az ÉKM az egyetlen olyan magyar minisztérium, amely az egészséges munkamegosztást megszervezhetné a vasút és az autópálya között. Szerintem nekik ezen gondolkodni munkaköri kötelesség lenne. Lenne!
A vasúti feladaton gondolkodás elmaradása is része a minisztérium torz gondolkodásának.

Mintha a gyűrűs hálózatrész fejlesztését késleltetnék, miközben a sugarast gyorsítják. Mintha még a forrásokat is így csoportosítanák át!

Sajnálom, de minden jel erre utal.

Mindez a két hazai mérnökszervezet előtt, és a tudtával történik!
Sem a Közlekedéstudományi Egyesület sem a Magyar Mérnöki Kamara nem kritizálta a folyamatot, sem tudományos, sem érdekképviseleti szempontból. Ahogy a hatalmasság ezt tőlük elvárja: semmiről semmiféle véleményük sincs! Segítenek abban is, hogy a sok mérnök is így járjon el. A következmények pedig nyilvánvalók.
Mintha nem lenne számukra is teljesen egyértelmű, hogy sajnos a közlekedéssel foglalkozó mérnökök kizárásával megy a folyamat. Sőt a hallgatásuk a beleegyezésüket jelenti!

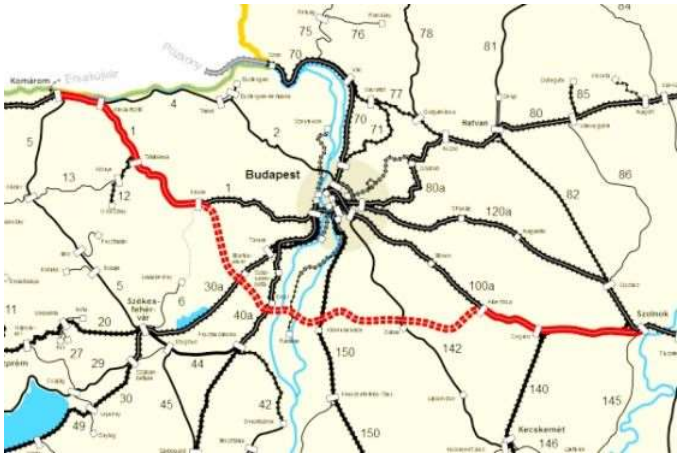
10. Javaslat az autóút fogalmának tisztázására, majd rögzítésére
Kérem elővenni a gyorsút elképzelését, majd megszerezni a szomszédos országok ilyen utakra vonatkozó rendelkezéseit. Legyen rögzítve az autóút műszaki tartalma ugyanúgy, mint az autópályáé!

11. Az M0 elhagyása, az M0 leválasztása az országos autópálya hálózatról, az M0 átadása a fővárosnak
Az M0 pedig már ma is haldoklik.
Már ma is dugó van dugó hátán. Teljesen hibás döntés volt mellé telepedni, rátelepedni engedni a rengeteg logisztikai központot, mert azok mindegyike hatalmas többletforgalmat generál.
Mi lesz az alacsonyabb kategóriájú autóúttal, ha a sok 2-3 sávos autópálya nyomja majd rá a rettenetes forgalmat?

Az M0 nem téma, mert fogalmuk sincs arról, hogy mit lehetne, mit kellene vele csinálni.
Az M0-t le kell választani az állami autópálya hálózatról, és átadni a fővárosnak, mer túl sok funkciót tettek rá az építő elődök, akik attól rettegtek a kezdetkor, hogy üres marad. Ez sem jött be nekik.

Az M0 elhagyására már eddig is 3 lehetőség kínálkozik:
A) **az M1 és az M3 közvetlen összekötése, az M0-tól délre, egy új híddal,**
B) **az M6-M100 kapcsolat az M0-on kívül,**
C) **az M200.**

Az A) eset:
Az M0-tól délre, közvetlenül a mai Deák híd mellett, a közelében, új híd kell. Ezen át lehetne közvetlenül összekötni az M1-et az M3—mal! Az M0-tól teljesen függetlenül. **Ez vinné a kelet - nyugat irányú teher tranzitforgalmat**.
A vasút M0 megfelelője a V0, amellyel a vasúttal is el akarják Budapestet kerülni.

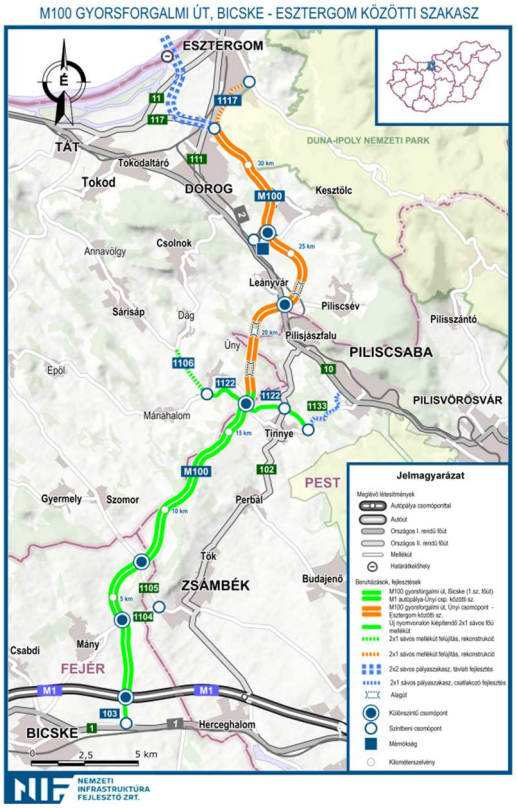


https://hu.wikipedia.org/wiki/V0_vas%C3%BAtvonal
https://autopro.hu/szolgaltatok/v0-dontes-van-penz-nincs-a-vasuti-elkerulore/151216

Amikor enne a piros vonalnak a Dunával való metszéspontját keresték sok hídhelyet vizsgáltak meg. Ezek egyike alkalmas lehet az új Deák hídnak, melyen közvetlenül összeköthető egymással az M1 és az M3!

A B) eset:

Alapja az M100 autópálya:



https://index.hu/gazdasag/2021/11/30/m100-as-utepites-strabag-domper-kozbeszerzes/

Látható, hogy az M100 Esztergomban indul és az M1-et Zsámbék és Bicske között metszi.



https://www.futas.net/hungary/kozlekedes/m0-autopalya-forgalmi-terkepe.php

Látható, hogy az M6 délről jön észak felé Ercsin keresztül. Ha ezt a vonalat az északi végén kitérítik akként, hogy befusson az M100-M1 metszéspontba Zsámbék és Bicske között, akkor megvalósul az M6-M100 közvetlen összekötés az M0-on KÍVÜL.

Ez volt Molnár László Árpás, a FŐMTERV egykori vezetőjének évtizedekkel ezelőtt, soha figyelembe nem vett javaslata az M-on KÍVÜL.

Azóta már döntés született egy esztergomi új teherhídra!

Ez a vonal Európe egyik fő észak-déli vonala lenne a lengyel Gdansk és az Adria parti Ploce között.

Az előbbi vonal – az ún. 5/C folyosó - déli vége:



https://balk.hu/2023/01/12/autopalya-5c-pocitelj-bosnia/



... a Páneurópai folyosók

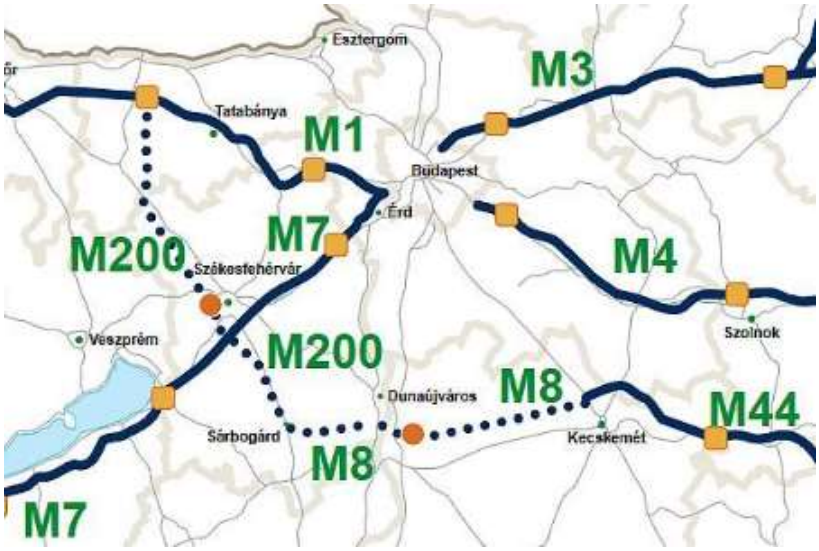
https://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1neur%C3%B3pai_folyos%C3%B3k

A jobb oldalon fenn van a lengyel Gdansk, melyből indul a 6 számú szürke vonal, mely Katowicén át lejut Zsolnáig (=Zilina) Szlovákiába. Alulról pedig Ploceból indul felfelé, Budapestre, az 5 jelű bordó vonal. Ez két észak-déli szakasz. csak össze kellene őket kötni Szlovákiában.

A jobb oldali rajzon látható az is, hogy a magyar sugaras-gyűrűs hálózat mennyire nem illeszkedik a tőlünk északra és délre lévőkhöz!

A C) eset:

Teljesen más okból kell az M200 (a pontozott vonal), az észak-nyugat – dél-kelet irányú teher tranzit forgalomnak a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét vonalon:



https://fmc.hu/2026/03/20/fehervarnal-kezdik-az-m200-as-epiteset

Érdekes, hogy még ez is ímmel-ámmal készülhet csak. **Érthetetlen, hogy az M1 háromsávosítása ELŐTT miért nem építették meg az M200-at, hiszen így sokkal egyszerűbben lenn építhető az M1 Komárom és Budapest közti szakasza!**

Mintha még az M200 kiépítése is másodlagos lenne, kevésbé lenne fontos a sugaras autópályák mindenek előtti kiépítéséhez képest, pedig ez is fővárosi érdekű.

Az állami hálózatról leválasztott, és így a nemzetközi tranzittól megszabadított M0 a továbbiakban fővárosi funkciókat látna el, mint a gyűjtő elosztó funkció. Az M0-nak még ez a maradék is hatalmas feladat lenne. Nem maradna funkció, munka nélkül! megmaradna a fővárosi érdekek kiszolgálójának.

12.A mai négysávosítási gyakorlat

Van egy MAI autóút fogalom, mely majdnem azonos az egykori gyorsútéval. Ezt tekintem az igazi autóútnak. Észrevételeim, kiegészítéseim itt is az ott leírtak.

Él még ma is a kiemelt főút. Ezt a gyorsforgalmi utak közül ki kell takarítani, és átrakni a főutak közé! **A rendes nevének javaslom a négysávos főút nevet.**
A régi vágású autóútról nagy a hallgatás. Szinte csak van, de mindenféle szerep nélkül. Így meg minek?

A gyorsforgalmi út, mint kategória sem egyértelmű már.
Így mára kétfajta négysávosítás maradt:

a) négysávosítás különszintű csomópontokkal, ezt akarják majd autópályává alakítani,
b) négysávosítás körforgalmú csomópontokkal, ezt gondolják sokáig autóútként, vagy főútként hagyni.

Az a) eset:

Ami nagyszerű lenne, mintha visszaköszönne a 7. pont 12. oldali –a gyorsút - mintakeresztszelvénye:



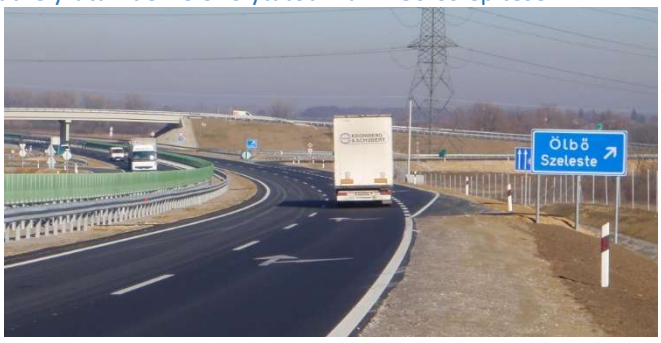
https://magyarepitok.hu/utepites/2025/04/tortenelmi-pillanat-a-legnyugatibb-m44-es-szakasszal-megvalosult-a-viharsarok-gyorsforgalmi-bekotese



https://hu.wikipedia.org/wiki/M86-os_aut%C3%B3%C3%BAt_%28Magyarorsz%C3%A1g%29#/media/F%C3%A1jl:M86_Szeleste.JPG



https://magyarepitok.hu/utepites/2017/07/szombathely-utan-del-fele-folytatodik-az-m86-os-epitese

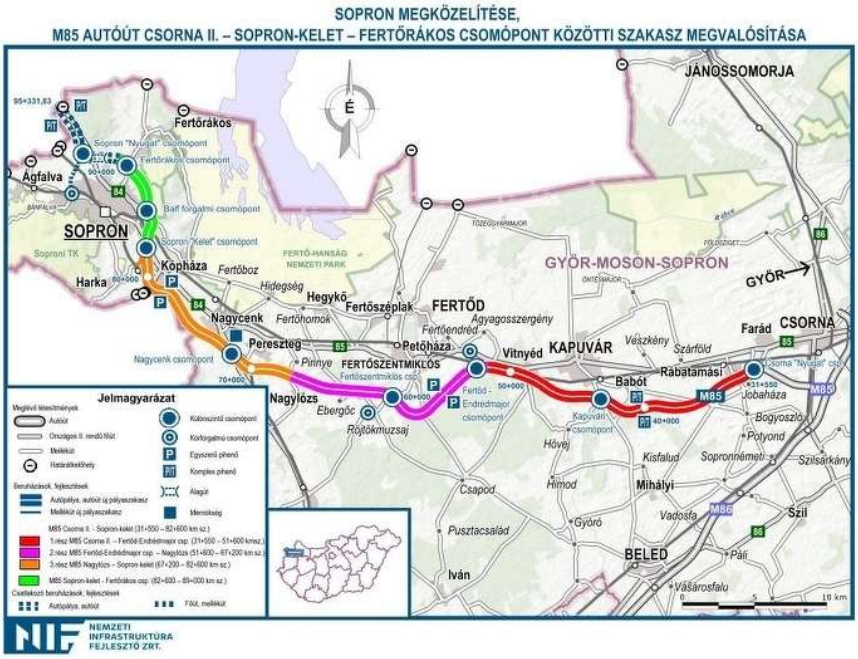


https://hu.wikipedia.org/wiki/M86-os_aut%C3%B3%C3%BAt_%28Magyarorsz%C3%A1g%29#/media/F%C3%A1jl:M86_Szeleste2.JPG



https://www.vaol.hu/helyi-kozelet/2024/10/m86-os-autout-egyik-kihajtojat-lezartak#google_vignette

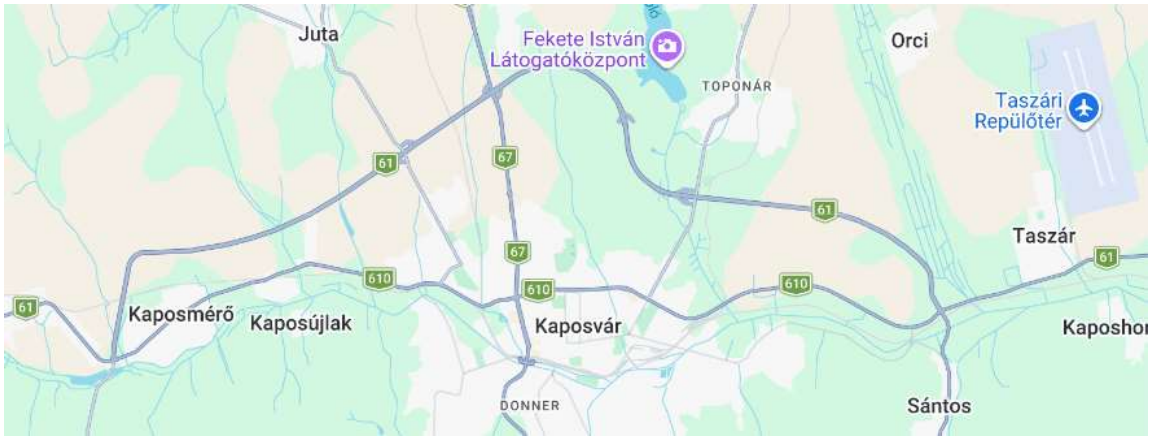
Milyen érdekes: letiltották a gyorsutat, de közben építik!



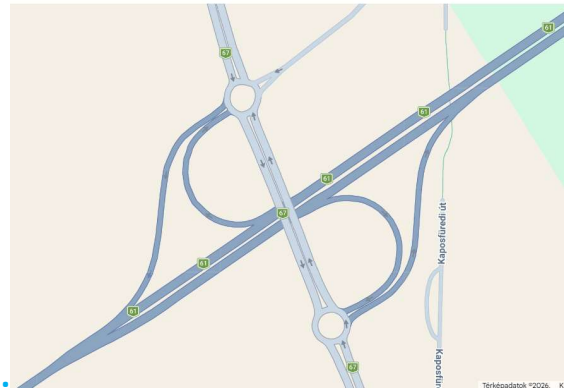
https://magyarepitok.hu/utepites/2021/12/m85-hivatalosan-is-megnyilt-az-autout-balf-es-fertorakos-kozott-

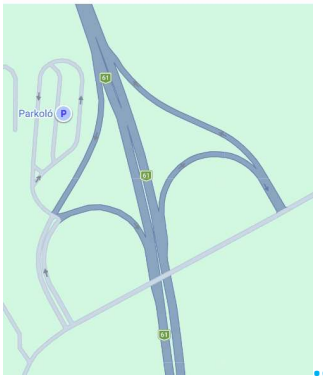
Ma minden csomópontja különszintű, de miért?

Mi indokolja a kaposvári 61 sz. **főút** elkerülő szakasz **különszintű** csomópontjait? Semmi. Ez holt tőke, kidobott pénzt. **Vajon mekkora lehet ezen beruházások megtérülési rátája?**









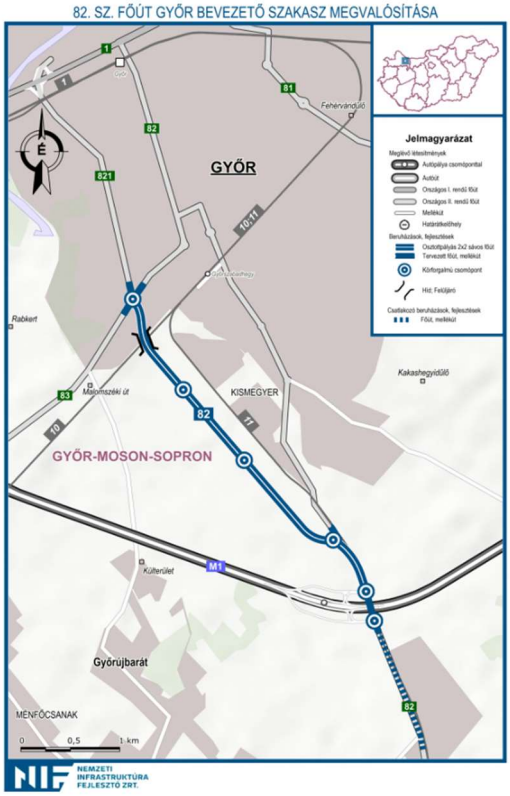


Ezek azok a **méregdrága különszintű** csomópontok, amelyek egy **kétsávos főúton** helyezkednek el. Majd jó lesz az M9-nek! De hol van az még?

A szülők kisgyermekük megszületésekor meg szokták azonnal enni neki az érettségi öltönyt? Mintha nem! Még ennyi sem várható el a döntéshozóktól?

Miért hiányzik sokadszor a minisztérium fegyvertárából a megtérülés számítás?

A b) eset:



https://archivum.nif.hu/projektek/2021/10/gyor-82-szamu-fout-uj-bevezeto-szakasz-megvalositasa/

Minden csomópontja körforgalom!

13.A „fájdalomcsillapító” egyéb beruházások

Jó példa a szekszárdi népgyűlés:

https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=1605971757284853

Szekszárd az M9 fővárosa, kulcsvárosa, a középső városa. Mégsem erről kérdeztek legtöbbet. Rengeteg itt is a hiány. A miniszter úr sem tette a hangsúlyt az M9-re. Beszélt egy mondatban az alföldi M9-ről, de a dunántúli nagyon zűrösst meg sem említette. Helyette beígért a szekszárdiaknak egy új ipari parkot, egy vadonat új, zöldmezős megyei kórházat, az uszoda fenntartásának átvállalását, a VÁV és a VOLÁN pályaudvarok felújítását, az 56 sz. főút szekszárdi, keleti oldali elkerülő útját, egy turbó körforgalmat, hozzájárulást a városi utcák javítási költségeihez. Miként lesz ehhez a rettenetes sok költség?

https://www.teol.hu/helyi-kozelet/2025/02/elkerulo-ut-nyomvonal-szekszard-lazar-janos

A többi LÁZÁRINFÓN hasonló a helyzet. A kórház, az uszoda, rendelő intézetet, mentőállomás, a vasútállomás korszerűsítése, az utcák aszfaltozása, a csomópontépítés, a kerékpárutak, az iható ivóvíz, a csatornázás, egy áruház létesítése, munkahelyek létrehozása, rendesebb fizetések elvárása, mind szinte szokásos kérés mindenütt, hiszen annyi minden hiányzik a vidékről.

Sokszor kénytelenek beletörődni abba, ha a drága út helyett valami olcsóbbat kapnak, mivel úgy sem lehet egyszerre mindent. Legyen ennyi elég. Egy-egy

lakossági fórumon összefut annyi igény, hogy arra egyedül is kevés lenne az ország pénze, és mindenhol csak sorolják az emberek a hiányaikat. Rengeteg a nagyon okos megszólaló!
Az egyik fél a szavazatukat kéri, a másik meg cserébe az előzőket. Nem szavazatvásárlás ez? Mintha egy képviselő bármit el tudna intézni, amikor a nagyon kevés pénz szétosztják.
Rengeteg a panasz. Sokszor nagyon kis dolgok képesek nagyon sok ember életkörülményeit elrontani.

14.Az 57 sz. főút az M6 és az 51 sz. fút (Csátalja) között a mohácsi hídon át

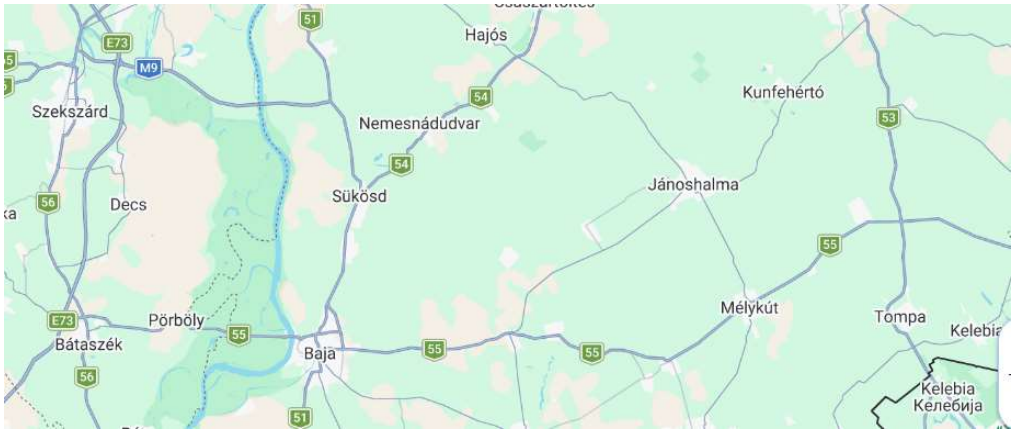


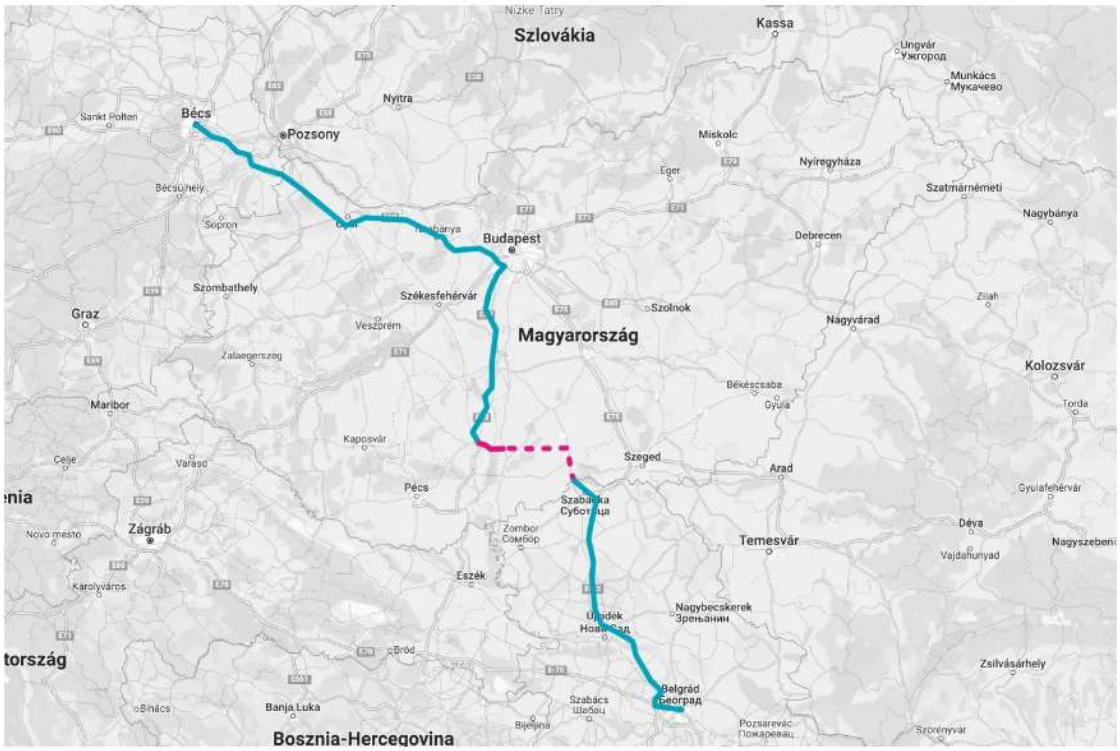
https://beruhazas.gov.hu/projektek/mohacsi-duna-hid-es-csatlakozo-az-m6-autopalya-es-51-sz-fout-kozotti-uthalozata/30267
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240830/nezd-meg-a-terkepeket-magyarorszag-ket-uj-oriasi-kozlekedesfejleszteserol-706671
https://atlatszo.hu/orszagszerte/2024/11/11/lazar-miniszteriuma-10-evig-titkolna-hogy-miert-epitik-a-294-milliardos-mohacsi-hidat/

Látható, hogy

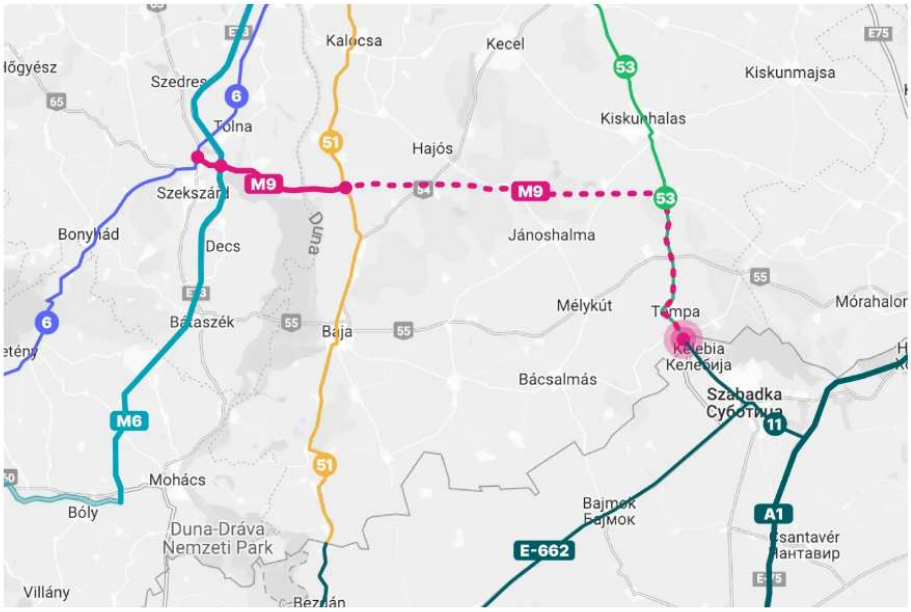
- ez egy FŐÚT, 57 számmal, és nem autópálya,
- a négysávosított út körforgalmú csomópontos változata, 11 db van belőle,
- az egyik vége az M6-nál, míg a másik az 51 sz főútnál van.

15.Az M9 Sükösd és Kelebia közti szakasza
Egy kis térképi segítség az alföldi szakaszról:





A szerb A1 autópálya Újvidéken át elér Szabadkára. Itt Szeged felé fordul, míg eléri a hazai M5-öt, végül az M0 és az M1 kivezet az országból. Ha megépülne az ábrán piros szaggatottal jelölt rövid szakasz, akkor az előbbi út lerövidülne. Ráadásul a jelentős terhelésű M5 és M0 szakasz megkönnyebbülne. Nosza, építsük meg! Ez volt a néhai Dobosi Tivadar igazgató úr javaslata. Ez eddig kiváló, mert olyan funkciót tesz az M9-re, ami eddig nem volt ott!
Kinagyítva:



https://telex.hu/belfold/2023/08/17/kozlekedes-ut-autopalya-m5-m6-m9-tompa-tranzit-szerbia-forgalom-kamion

Látható a Szabadkánál kialakló „Y” elágazás, melyben Tompa felé lehet menni. Innen az 53 sz. főúton észak felé elérhető az M9 vonala, melyen Szekszárd felé fordulva az alulhasznosított M6. Ezen alapos az utak jelölése. Az M9 az M9, az 53 pedig Tompáig egy zölddel jelölt főút. Az M0 és az 53 sz. főút lehetővé teszi, hogy bármikor lehet az M9-et Szeged felé egy szabályos 4-ágú csomóponttal.
látható, hogy az M6 és az 51 (sárga) főút között folytonos, tehát elkészült a vonal, míg onnan az53-asig szaggatott, tehát meg kell építeni. Így ez az M6 és az 53 sz. főút között szakasz az M9 első valóban autópályás szakasza, melyet a szabadkai kamionforgalom M6-ra irányítási szándéka tett megépítendővé. Sajnos sem előtte, sem utána hasonló nincs.

De itt belép a szokásos hátsó csel az ötlet mérgezése!



„2024.06.06. Elkezdődött a tervezés

„Így halad majd a 2x2 sávos út

Pányta József ismertette: a fejlesztés a korábban megépült Szent László Duna-hidat is magába foglaló M9 folytatásaként az 51-es számú főúttól, Dusnok és Sükösd térségéből indulva halad Nemesnádudvar és Érsekhalma között. Jánoshalma térségében kettéválik, az egyik ágon kelet-nyugati irányban Kisszállás térségében eléri az 53-as számú főutat, a másik ágon pedig dél felé fordul, és Kisszállás közelében az 55-ös számú főutat keresztezi, ahonnan tovább haladva éri el Tompát."

https://magyarepitok.hu/iparagi-hirek/2024/06/tervezik-az-m9-es-ut-bacs-kiskunt-atszelo-szakaszat
https://kozlekedesiklub.blog.hu/2021/03/18/m9_egyre_hosszabb_egyre_rosszabb

Mi értelme volt ennek? Hiszen a tompai irány egy szabályos autópálya csomóponttal is elérhető, mely a Kisszálás utáni 53 sz. főúttal alkotott csomópont lenne. A tompai határátkelő szempontjából az dél felé fordulás semmiféle előnnyel sem jár!

Az okot a pillantnyilag érvényben lévő magyar hálózati térkép adja meg:



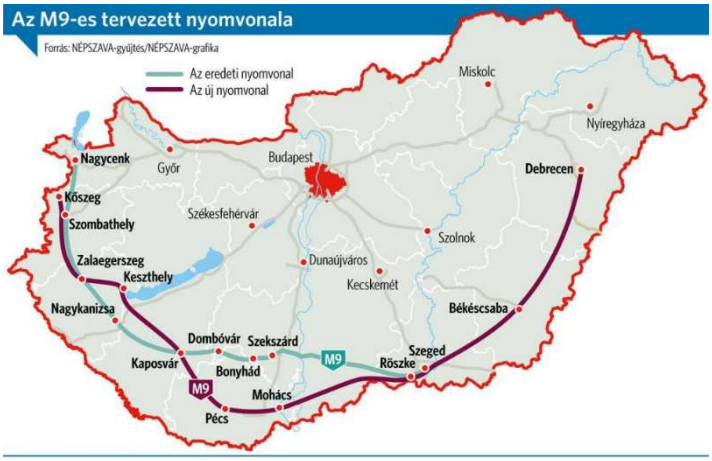
Egyértelmű: valakik a tompai ágra tették rá az M9 autópálya jelét, ami már megint egy újabb aljasság, újabb trükközés, az M9 meghalasztására, nehogy eljusson Szegedig! Múljon csak ki a pusztában!

16.Az M9-re vonalvezetésére vonatkozó korábbi elképzelések



https://www.kapost.hu/m9-autopalya-regi-nyomvonal/

A dolgozat első ábráján M9-ként a szaggatott vonal szerinti vonal szerepel, mely évtizedekig az elismert vonal volt.



https://kozlekedesiklub.blog.hu/2021/03/18/m9_egyre_hosszabb_egyre_rosszabb

A helyi kontárok ügyeskedése volt a legnagyobb támadás az M9 ellen. Kihagyták Nagykanizsát, levitték a vonalat Pécsre, majd Mohácsra, végül a határral párhuzamosan jöttek fel Szegedre, az itt kék vonal helyett.

17. A pozitív változások

- a Szekszárd-tompai szakasz felkerült a régi vonalra autópályaként,
- a mohácsi hídi szakaznak nincs közvetlen kapcsolata Szegeddel, és az különben is csak főút.
- Ezzel visszaállta végre a régi nyomvonal, melyet a dolgozatom első ábráján lehet látni.
  Talán vége a kontárkodásnak! Talán visszaáll a régi rend.

18. A negatív változások

- teljesen eltűnt az M9 Nagykanizsa-Kaposvár-Dombóvár-Szekszárd közti szakasz,
- hasonlóan kámforrá vált a Kisszállás –Szeged közti szakasz is!

Nagyon nagy a baj!

19. Befejezés

Most ide teszem minden előbbi teljes ellentétét, egy rácsos autóálya hálózatot. melyet sem elemezni, róla elemzést írni, erről konferenciákon előadni legalább 3 évtizede tilos!

Ez egy komoly és kemény alternatívája mindannak, amiről eddig írtam, melyet a hatalmasság ma itthon művel! Ezért sorsunk az eltiprás!

Hogyan lehet az, hogy sem a rendszerváltás előtt, sem utána nem vizsgálhatta meg - a sok világhírű közgazdász egyike sem - az egyes változatok hatását a magyar gazdaságra? Melyik hálózat-fajta a gazdaságosabb?

- Ez egy minimális méretű hálózatát, amely már képes lenne rácsos hálózatként dolgozni. Ez a rajz Molnár László Aurél ny. minisztériumi főmérnök úr által kidolgozott elképzelés kis módosításával jött létre.
- Jellemző, hogy nyilakkal jelezte az országhatáron túli kapcsolódás lehetőségeit, melyet korább érdektelennek tartottak.
- A hálózat jól alkalmazkodik a Közép-Európában elhelyezkedő országnak minden irányból átjárhatónak kell lenne, hiszen mi a hadak útján élünk. **A rácsos az az egytelen hálózat, amely minden égtáj felé képes tökélekesen igazodni!**
- Az átalakításhoz nem, kell elbontani semmiféle korábban arany árért megépült autópályát sem.
- A hálózat később az igényeknek megfelelően bármely irányban bármikor sűríthető. Pl. lehetne kialakítani egy újabb észak-déli kapcsolatot a Komárom-Székesfehérvár-a Balaton észak-keleti sarka érintésével Pécsre, követve a valamikori római utat.
- A zöld vonal Rigó Mihály elképzelése, az M47 helyett!
- Ez a zöld vonal jól illeszkedik abba a ritmusba, melyet hazai piros vonalak és a romániai kék színű vonal alkot. A kék vonal a Partium nagy városait fűzi majd fel.
- Az ábra tartalmazza az M1-M3 közvetlen kapcsolódást egy új hídon át, a mai M0-on kívül.
- Az ábrán az M8 a párja az M4-nek. és az M6 nem az M44-ben folytatódik!
- Az M9 folytatása az M43, hely azonos a dolgozat első ábráján lévővel. **Remélem, hogy az M9 az előbbiekben ismertetett rémálma rövidesen az itteni formában ér majd célba!**
- Ezen tényleg összekapcsolódik egymással végre Hunnia és Pannónia!
- Az M6 folytatása az M100 az új esztergomi Duna hídon át.
- **Ez a hálózat felszámolja a „mindent Budapestnek” elvet, és az ország teljes területének egyenlő, azonos lehetőséget teremt a fejlődéshez, a lemaradás felszámolásához. Így válik a területfejlesztés fő eszközének.**

- A rácsos hálózatot nem zavarja meg az M200, vagy a Balaton-főváros ferde kapcsolat! **Sőt az M200 folytatása lehet Törökország felé az M44**, mert ez a természetes, az országon belül a legrövidebb útja a legnagyobb méretű tehertranzitnak.
- A rácsos autópálya hálózat miatt nem kell rácsossá tenni sem a főút, sem a mellékút hálózatot!



https://civilcafe.hu/RM/M9-2025-b%C5%91v%C3%ADtett.pdf

Ezt a dolgozatomat is el fogom küldeni a Közlekedéstudományi Szemle és a Magyar Mérnöki Kamara Mérnök Újságja szerkesztőségeinek. Ismét kérve a közzétételét lapjaik online változataikban.
Mivel naiv nem vagyok, és tudom, hogy nekik megbízatásuk van, melyet nagyon hatékonyan teljesítenek is, sejtem a dolgozatom sorsát.
Ez az lesz, mint a megelőzőké, ez is megy a kukába. Pedig sok munkám van benne, de ez a jól edzett cenzorokat soha sem zavarta.
Ezt kifogásolni nem polkorrekt, mert akkor kimondják, hogy sértő a stílusod, vagy rossz betűméretet használsz.
De elhallgatni, elhallgattatni nagyon pc! Amit tesznek, az a gondolati szabadság korlátozása.
Látszólag itt minden rendben van, miközben pedig semmi! A fővárosi lobbi uralja az országot még ma is.

Szeged, 2026. III. 25.