Kell egy M9 konferencia!

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

Miért?

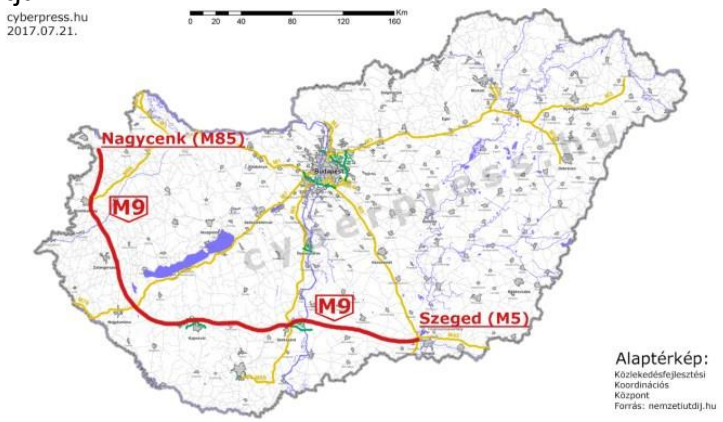
Mivel már a pékek, a cipészek és a cukrászok is elmondták a véleményüket, már csak a mérnöki szakma véleményét nem ismerjük. Ezért kellene az M9 útról egy konferenciát tartani a hatalmas mennyiségű bizonytalanságot, a káoszt megszüntetni.

Lehetmének a konferenciának hasznos „melléktermékei” is.
Elmélyülve az M9-ben tisztázódhatnak az útkategóriáink, hiszen pl. ma sem tudjuk pontosan meghatározni az autóút fogalmát. Vannak, akik az újfajta négysávos főutakat is a gyorsforgalmúak közé sorolják, pedig azok csak a könnyebb előzést biztosító utak.

Továbbá 30 év eltelte után itt lenne már az idő a szakmai rendszerváltoztatásra, azaz a budapesti érdekű hálózat-fejlesztés hibák bemutatására, a sugaras-gyűrűs avítt gyorsforgalmi hálózat leváltására, a sakktábla-szerű, négyzethálós, a raszteres korszerűre!

Mi is ez az M9, miként ismerhetik a legtöbben?

A piros vonal mutatja:



1. ábra

Mely települések közelében haladna el?

„Nagycenk (M85) – Szombathely térsége – Püspökmolnári térsége – Zalaegerszeg térsége – Nagykanizsa – Inke térsége – Kaposvár – Dombóvár – Szekszárd térsége – Szeged (M5)”
https://cyberpress.hu/2017/autouton-a-balaton-fele-es-tovabb-erre-meg-sokat-alszunk/

Az 1. ábra szerinti M9 értelmezés egy szűkebb értelmezés. Van ennél tágabb is. Vannak akik hozzáértik a mai 47 sz. főutat követő M47-et is (lásd az 8. ábrát.)

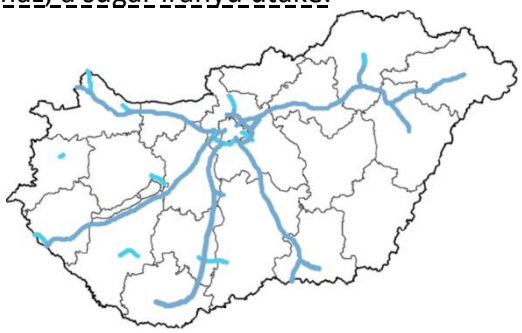
A jelen dolgozat a Nagykanizsa – Kaposvár – Dombóvár –Szekszárd –Szeged közötti, nagyjából kelet-nyugat irányú résszel foglalkozik, **törekedve a hálózat raszteres, sakktábla-szerű kialakítására, a régóta várt átállásra, a valódi szakmai rendszerváltásra!**

Nem hiszem, hogy lenne olyan nember autós, aki Kőszegről Debrecenbe ezen az M9-en menne el, melyre léteznek már ma is sokkal rövidebb utak.
Gyűrűs útnak mondják. A gyűrűsítés egy kényszer következménye, amely a sugaras szerkezetből adódik. Hiszen pl. Budapest közelében az M1 és az M7 nagyon közel van egymáshoz, míg az országhatárnál már nagyon nagy a távolságuk, szétnyílnak, mint at olló.

Miféle gondolatiság van a hazai sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi hálózat mögött?
Egy nagyon primitív valami: maga a főváros! Primitív a mögötte lévő ideológia is!

A döntéshozók – a ma is a hatalmas hatalomkoncentráció miatt - fővárosiak, ezt látják maguk körül a fővárosban. Ezt az úthálózati sémát, mely egyértelműen fővárosi érdek, adják el, varrják ránk országosként. Ők a hatalomkoncentrációval élnek vissza!
Hatalmas" vívmányuk a mai is általuk istenített sugaras-gyűrűs hálózati modell. A négyzethálós, sakktáblaszerű modellt agyonhallgatják, sőt tabusították!
Mivel az M9 is emiatt szenved, érdemes ezt es átgondolni.
Mit is lát a fővárosban a fővárosi döntéshozó? Ehhez nekünk elég a főváros ismert úthálózatát magunk elé idézni. Miből is áll ez?
Körutak és sugárutak sokaságából.
De ez a mai fővárosiaknak még kevés is, mert ők még újabb körutak szükségességéről beszélnek a konferenciákon.
Nem meglepő ezután az, hogy ők az egész országban ezt akarjak megépíteni.

A hálózatuk két részhalmazból áll.
Az egyik a sugaras részhalmaz, a sugár irányú utaké:



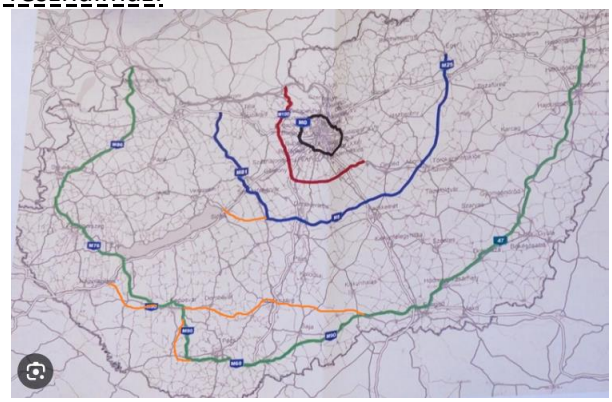
https://hu.m.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Magyar_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1k_t%C3%A9rk%C3%A9pe.png

2. ábra

A rajz régi, mert azóta több kék vonal is megépült, de az elv bemutatására kiváló.
Tehát egy fél tucat autópálya egyik végpontja a fővárosban van.
Tudjuk az autópályák gazdaságfejlesztő hatását, mely már egyetlen pálya esetén is igazolható.
Mekkora akkor ez a hatás egy fél tucat esetén?
Véletlenül ehhez még egy hasonló vasúthálózatot is kitaláltak!
Ami most az M9 nyomvonalának módosítása körül lejátszódik, nem más, mint néhány vidéki város – a fővárosihoz HASONLÓ - próbálkozása arra, hogy legalább egy autópályát maguk

mellé csábítsanak. Igaz, hogy már a közelükben van már néhány, de ők még KÖZELEBB akarják maguk mellé vinni.

A másik pedig a gyűrűs részhalmaz:



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

3. ábra

A 3. ábra 4 gyűrűt mutat, de ezek száma is növelhető. A 4. a pécsi igyekezet.

Majd ezeket a részhálózatokat összemásolták. Csak ennyi a tudományuk!

Természetesen először a sugaras részhálózat épült ki! Majd, amikor ennek a negatív hatásai – megint leginkább a fővárosra – jelentkezni kezdtek, bedobták a második részhálót.

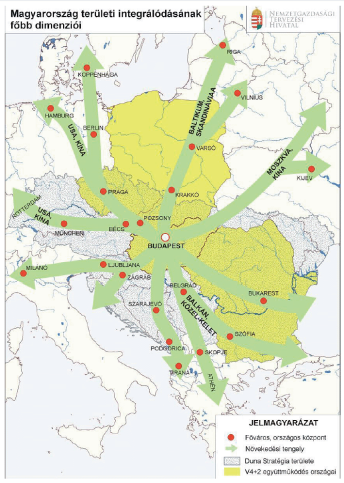
Az elmaradt szakmai rendszerváltás paradigma váltás elmaradását jelenti!

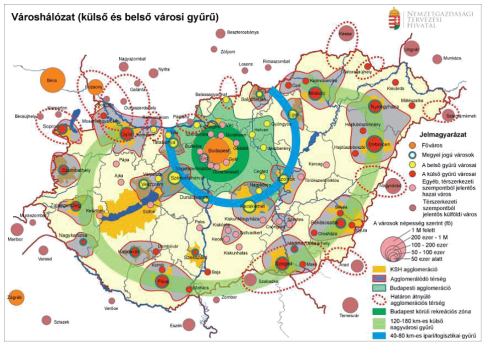
Az abszolút fővárosi érdek HELYETT lépjen be végre az országos érdek, a sakktábla-szerű, a négyzethálós, a raszteres hálózat, ahogy a szakemberek egy csoportja már évtizedek óta javasolja!

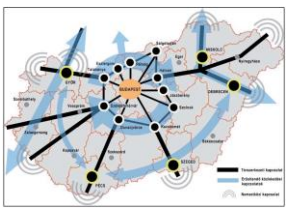
A gyűrűk tobzódása

Az ország gyűrűsítése, meggyűrűzése, a sugarak megjelenése, mindazon egyéb fejlesztési területen is megjelenik, ahol a fővárosiak döntögetnek! A séma őket sem engedi el. Ez egy beszűkült világ.

a sugarak és a gyűrűk



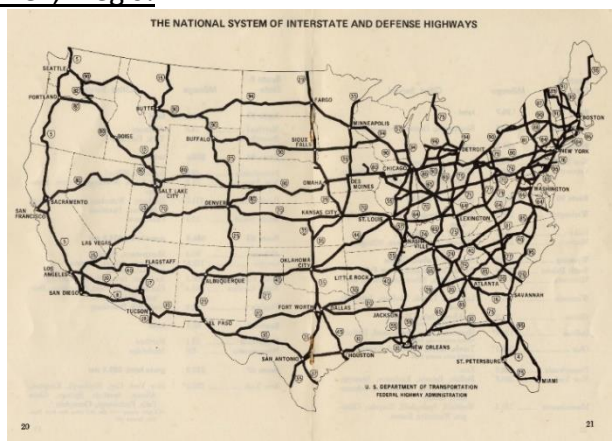




https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a14h0001.OGY&pagenum=3

4. ábra

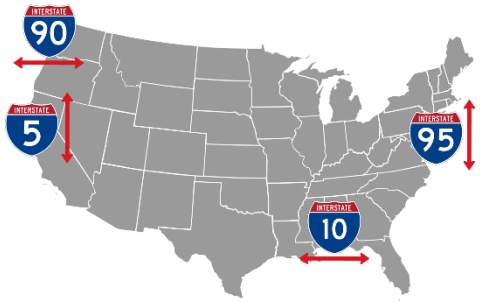
Az USA gyorsforgalmi hálózata is négyzethálós, raszteres! Pedig ott azok a mieinknél némileg nagyobb forgalmat visznek, mégis!



5. ábra

https://hu.wikipedia.org/wiki/Interstate_Highway_System#/media/F%C3%A1jl:Map_of_current_Interstates.svg

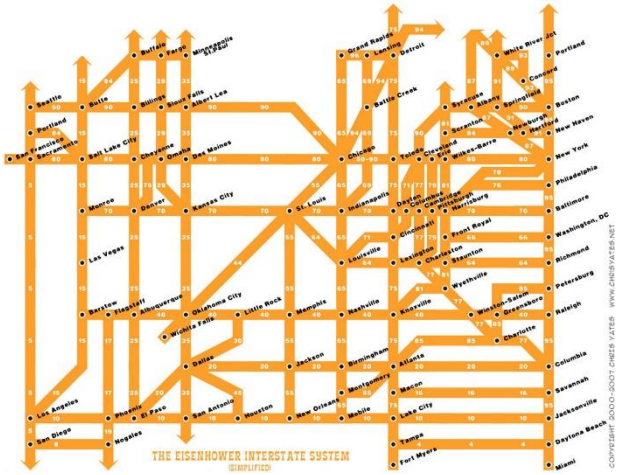
https://betterexplained.com/wp-content/uploads/2016/08/Interstate_Highway_plan_October_1_1970.jpg



6. ábra

https://hu.wikipedia.org/wiki/Interstate_Highway_System#/media/F%C3%A1jl:Map_of_current_Interstates.svg

„A páratlan számú autópályák dél–észak irányúak (a számuk növekszik nyugatról kelet felé), míg a párosak nyugat–kelet irányúak (a számuk délről észak felé növekszik).”



https://betterexplained.com/wp-content/uploads/2016/08/278theinterstatesystem.jpg

7. ábra

Valószínűen ez volt a mintája a teljesen hasonló elvre épülő nyugat-európai gyorsforgalmi raszteres rendszernek és az útszámozásnak is. Ők mind ostobák lennének?

Ismét és ismét fel kell tenni a kérdéseket:

- **bele kell törődni a szakmai rendszerváltás szabotálásába?**
- **Tényleg hitvány, és gőgösen lekezelendő a rendszerváltó javaslatunk?**

A politika kedvenc játéka, de meddig?

„Az M9-es kelet-nyugati összekötő út már a nyolcvanas években szóba került, igazából azonban a kilencvenes évek közepén került be a köztudatba.
Húsz éve 2030-as megvalósulással számoltak a szakemberek, akik szakaszos megépülést terveztek.

Első lépésként 2003-ban átadták a forgalomnak a szekszárdi Duna-hidat és a rávezető utakat, illetve a 61-es főút kaposvári elkerülőjét, s bejelentették, 2006-ra megépül a Dombóvár-Szekszárd szakasz is.

Sőt, 2004-ben Medgyessy Péter miniszterelnökként a somogyi megyenapon további útszakaszokról beszélt, s még ugyanebben az évben 2015-re ígérte a kormány a teljes, 400 kilométeres M9-es befejezését.

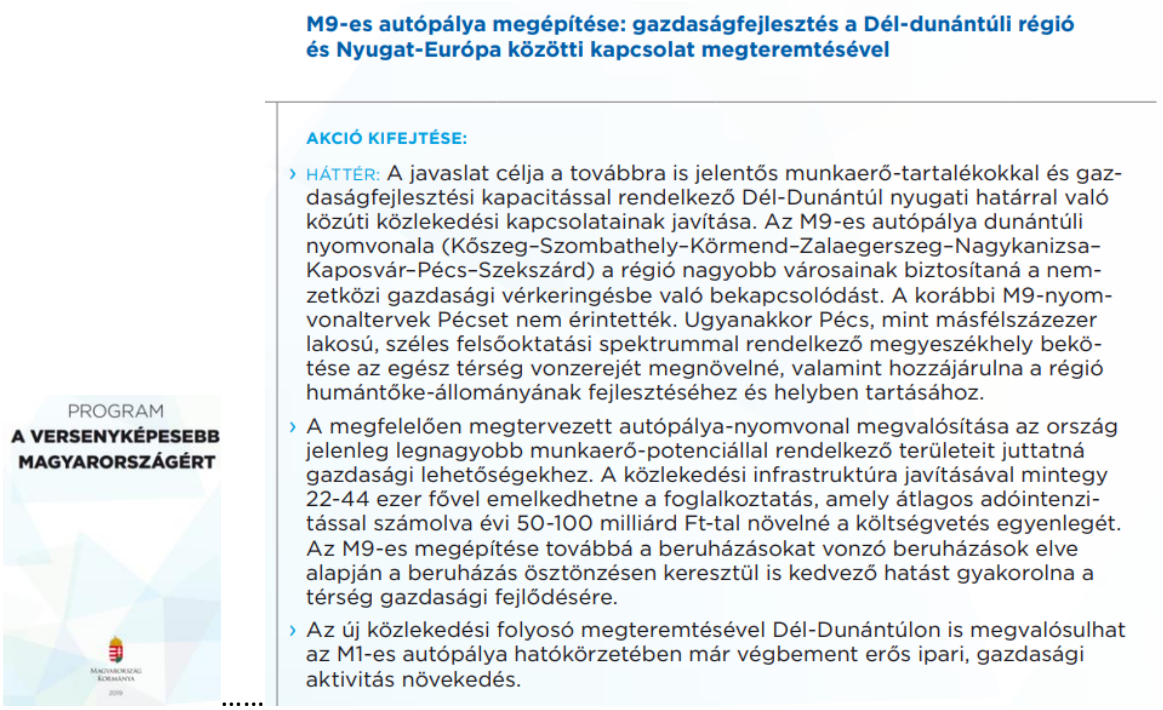
Kóka János gazdasági miniszterként 2005-ben újabb ígéretet tett: öt év múlva Kaposvár és Szekszárd már összeér. Két évvel később viszont visszakozott, s elismerte, nincs remény, hogy belátható időn belül tovább épüljön az autópálya.

Ellenzékben a Fidesz-KDNP erőteljesen ostorozta a szocialista kormány tehetetlenségét, hatalomra kerülve viszont nem vette komolyan az M9-es ügyét:
2011-ben 2027-es megvalósulás került szóba, igaz, a Kaposvár-Szekszárd szakaszt 2018-ra harangozták be.

A 2019-es önkormányzati választások előtt bemutatott Program a versenyképesebb Magyarországért anyagban hirtelen megváltozott a nyomvonal is, az út az Alföldről a Dunát átlépve nem Szekszárd felől Bonyhádon és Dombóváron át vezetett Kaposvár felé, kinyitva ezzel Tolna megyét, hanem egy új, Mohácsnál épülő hídon át Pécsen keresztül.”

„**Megkerestük a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., hogy miért változott meg a nyomvonal,** ami most már véglegesnek tekinthető-e, illetve mikorra készület el a teljes, Soprontól Debrecenig húzódó M9-es sztráda, de kérdéseinkre nem kaptunk választ.”
https://nepszava.hu/3107078_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek

„A versenyképesség-javító kormányprogram egyetlen közlekedési beruházást lát ilyen szempontból célszerűnek: az M9-est, régi nevén a Déli Autópályát, de Pécs felé, és mohácsi Duna-híddal.”
„… ebben a versenyképesség-növelő programban ez az egyetlen új közlekedésfejlesztési elem – ez nagyon feltűnő.
https://www.kapost.hu/m9-autopalya-pecs-fele/



.....

https://2015-2019.kormany.hu/download/1/c2/91000/Program%20a%20Versenyk%C3%A9pesebb%20Magyarorsz%C3%A1g%C3%A9rt.pdf#!DocumentBrowse

Hogyan, mi alapján állíthatja az híres anyag azt, hogy a korábbi M9 vonalak nem érintették Pécset? Mit értenek a laikusok érintettség alatt? A szakemberek szerint az úthálózati hierarchia alacsonyabb fokozatában lévő főutak feladata bemenni a városokba. és nem az autópályáknak!

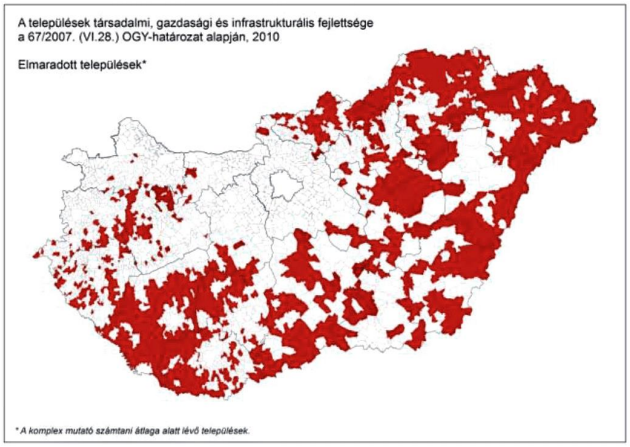
Bár ma már ezeknek a főutaknak is elkerülő utakat építünk! Az autópályák nem városokat, hanem RÉGIÓKAT kell összekötni, akkor is, ha pancserek erről nem tudnak!

2018. XI.

Varga Mihály pénzügyminiszter „Elmondása szerint a tanács konkrét javaslatokat fogalmazott meg, ilyen például az M9-es autópálya megépítése …’

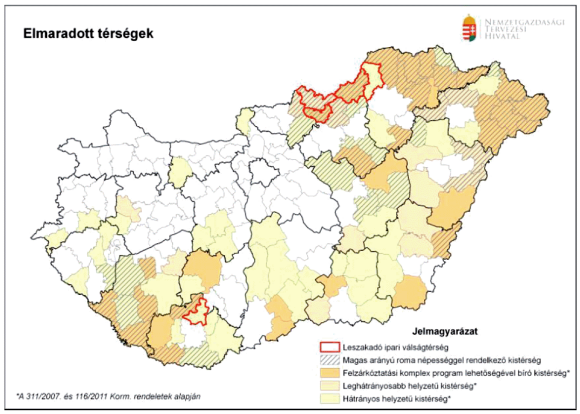
https://echotv.hu/hirek/2018/11/26/szerdan-kerul-a-kormany-ele-a-versenykepessegi-javaslatcsomag

Dél-Magyarország főbb jellemzői



Az elmaradott települések

A Dél –Magyarország minden részében azonosan elmaradott!



Az elmaradott térségek

https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a14h0001.OGY&pagenum=2

8. ábra

Láthatóan a Balatontól délre lévő országrész lemaradottsága általános, az egész déli sávra vonatkozó. Emiatt nincs értelme ebben a sávban mozgatni az autópályát, hiszen nemcsak Pécs környéken van baj, hanem mindenütt! Végképp nem érteleme ilyent tenni országos szinten.

2023. II.

„A magyar főváros 2020-ban került be a 20 legerősebb gazdasági régió közé, akkor a 17. helyen, most a 15.-re lépett előre. Az egy főre jutó budapesti GDP **az EU-átlag 156 százalékára nőtt …”**

Ezzel szemben

„Három magyar régió van az EU húsz legszegényebbje között …”

„A Dél-Alföld (Békés, Csongrád-Csanád, Bács-Kiskun) egy főre jutó GDP-je az EU-átlag 55 százalékáról **54-re csökkent**, ezzel a 25. legszegényebb régió.”

„A Dél-Dunántúl (Somogy, Tolna, Baranya) a 18. legszegényebb, maradt **51 százalékon**.”

A helyzet csak Ukrajna EU-s felvételével javul, akkor a mi régióink kilőnek.
Tényleg ezeket a szerencsétleneket kell egymással szemben kijátszani?

Az M9 mindkét vonalváltozata bőven benne van ebben a sávban. Mi az értelme lenne ezen belül tologatni az M9-et?

„… a régiónk közös baja az, hogy óriási a különbség a főváros és a vidék között.”

„Franciaországnak például … a legszegényebb helye is fejlettebb, mint a legjobban álló magyar vidéki régió.”

https://hvg.hu/gazdasag/20230220_regiok_eurostat_fejlettseg

Ez a következménye a sugaras infrastruktúráknak!
Mintha ezek az apr tények a fővárosi döntnököket semennyire sem foglalkoztatnák!
Tehát: 156 -54 és 51! Miért akarjuk ezt fenntartani?

Súlyos az aránytalanság az országos fejlesztési pénz megosztásában a vidék és főváros között

A torz pénzosztás pedig torz világhoz vezet! Ha ki akarunk ebből a nagyon régóta fennálló káoszból menni, akkor változtatni kell az országos pénzosztáson.

Sajnos az M9 összefügg a négyzethálós gyorsforgalmi hálózatra átállással, az pedig az országos pénzosztás arányaival.

Az erről szóló dolgozatom itt érhető el:

Microsoft Word - Budapest vasúti fejlesztése.docx (civilcafe.hu)

Furcsa módon, de az ellenérdekelt döntéshozóknak kellene másként dönteni. Megint kérdem: várhatunk tőlünk ellenük ható változást?

Az elszabotált lehetőségek, a sikertelenség, az évtizedes totyogás

I.

A miniszterelnök úr az egyik beszédében szorgalmazta Hunnia és Pannónia egyesítését – azaz a Dunántúl és az Alföld - kapcsolatának erősítését. **Úgymond helyzetbe hozta a közutas szakmát. Soha ekkora hátszelünk nem volt.**

Kihasználták? Dehogy!

A döntéshozók eddig semmit sem tettek! Se nem hallották meg, se nem olvasták el az erre felhívó dolgozatomat! Persze **a következmények nélküli országban ennek sem lett felelőse, következménye.**

II.

A Nemzeti Versenyképességi Tanács (NVT) a Pénzügyminisztérium, a pénzügyminiszter legmagasabb rangú tanácsadó testülete, melyre alapozva hozták össze az ország versenyképességi stratégiáját. **Ebben az anyagban az infrastruktúra összes eleméből EGYEDÜL az M9 lett megemlítve.** Mintha csak az ez egyetlen infrastruktúra elem létezne az országban, mintha mindenhol minden rendben lenne, kivéve az M9-et. **Ennyire a figyelem központjába szinte soha sem került egy autópálya. Mire jutottak: szinte a nagy semmire.** Természetesen ez is következmények nélkül eltűnt a nagy érdektelenségben!

Milyen a nagyobb térségünk hálózata és mi miként illünk enne bele?

Egyértelmű: a magyar sugaras-gyűrűs szerkezet sehogyan sem, vagy nagyon körülményesem próbál igazodni a lengyel, a cseh, a szlovák hálózathoz, melyek inkább négyzethálósok**. Amikor a mi hálózatunk készült, akkor az illeszkedés nem is volt követelmény. De ma az lenne!**

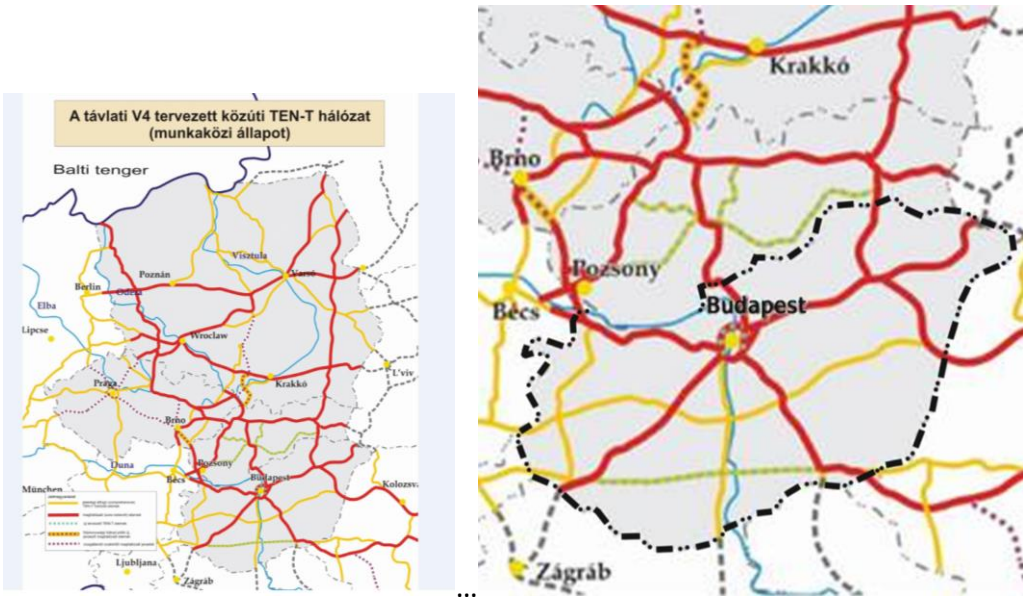
Tehát rendszeridegenek vagyunk!

Már nagyon régen fel kellett volna adnunk a régi elveket a kedvezőbb igazodáshoz! Ezt a szakemberek egy köre legalább 30 éve szeretné elérni, de a hatalmasság meghallgatni sem hajlandó, megvizsgálni sem képes.

Mint alább látható **a négyzethálós vonalak semmiképp sem passzolnak a sugarakhoz!**

Ha pl. Kassáról mennék Belgrád felé, akkor az M3-on be kellene mennem Budapestre, majd innen az M5-ön Szerbia felé, azaz egy nagy, értelmetlen vidéknéző kitérőt kellene tenni.

Ha csak a magyar térképet nézzük, ezek a vonalak túl szépnek látszódnak- De ránézve a környezetünkre is, ez mind csak a csőd, a káosz!



9. ábra
A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve Bp., 2016.

A szakasz rendkívüli szerepe, jelentősége

Közismert, hogy Nyugat-Európa alaphálózata régóta sakktábla-szerű. Ezt a hazai „fejlesztők" mondhatni minden korban figyelmen kívül hagyták!

Én az M9-et a négyzethálós hazai hálózat legdélebbi, kelet-nyugat irányú vonalának tartom és semmiképp, mint a sokadik országos útgyűrűnek!

Ráadásul ezt a jellegét nagyon nagy távon, több országon át képes megtartani.



10. ábra
(Fleischer Tamástól való ábra kiegészítve)
(Saját szerkesztésű ábra. Köszönöm Erdész Ida szerkesztő asszony munkáját!))

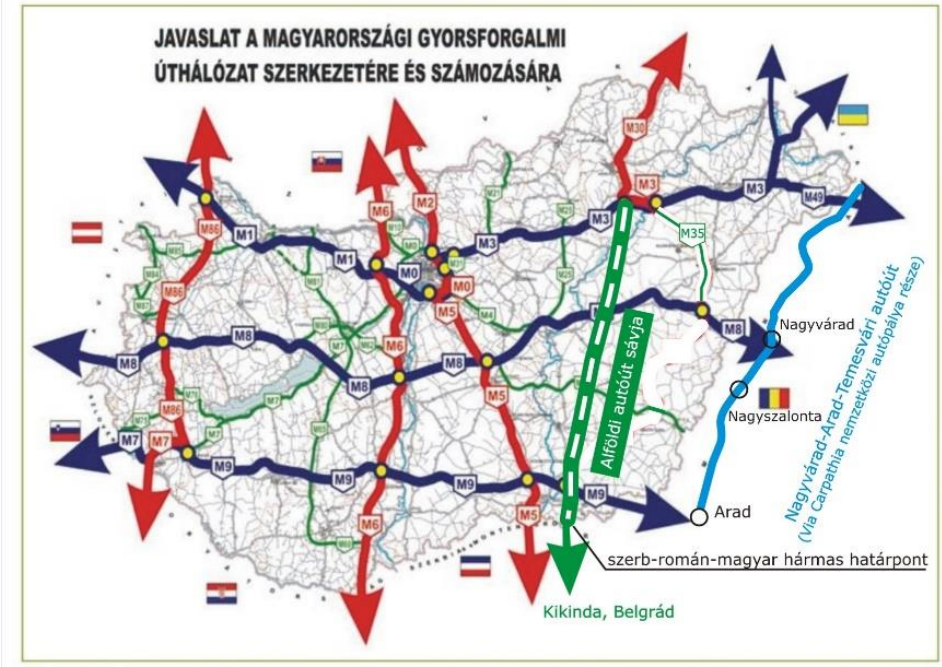
Ezt a rendkívül fontos ábrát soha nem lenne szabad elfelejteni! Hatalmas kárt okoz bárki, aki ebbe belerombol. Talán nincs még egy utunk, mely ezt tudná.

Mivel szerintem az M9 nem egy gyűrű egy darabja, hanem inkább a 10. ábra szerinti vonal egy magyar része, a sakktábla-szerű szerkezet eléréségez - Molnár László Aurél ny. minisztériumi főmérnök úrral egyetértve **- javaslom az 1. és a 14. ábrát módosítani** akként, hogy:

- csak a Nagykanizsa-szegedi szakasz maradjon meg M9-ként,
- le kell vágni a Sopron-nagykanizsai és a Szeged-nyíregyházi szakaszokat,
- hozzá kell tenni a mai M43-at,
- valamint egy rövid szakaszt Nagykanizsa és az osztrák határ között, mely úgy nyerhető, hogy a kelet-nyugati irányt ki kell lőni Ausztria – az osztrák A2 - felé.

Láthatóan nagyon egyszerű az **„átszabás”,** mely nagyon támaszkodik az eddig megépített szakaszokra, azaz nem pazarol!

Természetesen tudom, hogy ennek itthon mely hálózat felelne meg!



(Molnár László Aurál min. főmérnök úr ábrája módosítva saját szerkesztéssel)

11. ábra

Az előbbi felfogható, amely minimális számú elemet tartalmaz mindkét fő irányba, mely a lehető legjobban igazodik mind a hazai, mind a román (a kék vonal) elképzeléshez, mind az osztrákok A2-eséhez.

Egyetlen új elemet felvéve, a zöld vonalat, és cserébe lemondva a legborzasztóbb vonalvezetésű M47-ről, melynek költsége elég lenne a zöld vonalhoz! Azaz a pénzünknél lennénk.

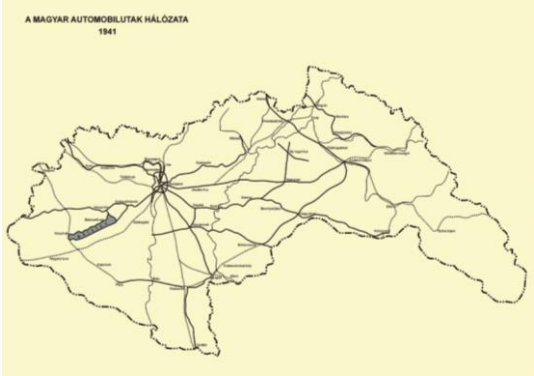
Természetesen a hálózat bármikor, bármelyik főirányban tovább sűríthető, szükség esetén.

A fenti hálózat nem tartalmazza a mai M0 vonalát, azt a fővárosnak át kellene adni, mivel már jelenleg is használhatatlanul túlzsúfolt. Helyette közvetlen kapcsolat kellene egy új dunai hídon át az M1 és az M3 között!
Hasonlóra, az M0 ugyanilyen elvű elhagyására, buzdít bennünket Molnár László Árpád úr a FŐMTERV ny. elnök-vezérigazgatója az M6 esetében!

A vonal előzményei

a) 1941.

dr. Vásárhelyi Boldizsár úr által szeresztett első magyar hálózati tervben:
(Érdemes észrevenni, hogy az ország legelső autópályás tervében EGYETLEN autópályát vitt be egyetlen városba sem, pedig akkoriban is nagy lehetett erre a kísértés! Az ő autópályái mind a főutak szögfelezőiben mentek volna.
Érdemes azt is észrevenni, hogy az elképzeléseit szinte azonnal felülírták, akol nálánál is okosabbnak tartották magukat. Vannak tehát a pécsieknek elődei! A terve idejében mások voltak a magyar határok.)





12. ábra

A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve Bp., 2016.

Már 1941-ben is létezett a Keszthely-Pécs-Baja-Szabadka-Szeged-Békéscsaba vonal! Sajnos azóta a „fejlesztők” mindenkinél okosabbként mutatták be magukat és mindent mindenből kifacsartak.

b) 1974.



13. ábra

http://www.furulyaseni.hupont.hu/

Ez már 1973-ben majdnem olyan, mint az 1. ábra vonala. Csak a dél-nyugati bezárás hiányzik. Van tehát egyfajta folytonosság.

c) 1990.

A déli autópálya (DAP)



14. ábra

A témát a Co-Nexus nevű cég vállalta fel, mivel látta az előzményeket.

Kihasználta azt az általános és közismert tapasztalatot, hogy a magyar autópályahálózat-fejlesztés egyenlő Budapest fejlesztésével.

Az így teljesen reménytelen helyzetben lévő és még a periférián is vegetáló önkormányzatok tömegét nyerte meg az ügyüknek.

Természetesen a hatalmasságok - a fővárosi lobbisták tömegével - nagyon rövid idő alatt elkaszálták az egészet.

Pedig akár tetszhetett volna, mert ez aztán egy igazi budapesti gyűrű!

Arra volt erejük, eszük, hogy szinte azonnal ellopják az ötletet, azt sajátként, M9 néven eladják az országnak!.

https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li_aut%C3%B3p%C3%A1lya

Az elképzelés a Dunántúlon a 14. ábra szerint két változatot tartalmaz.

Érdekes, ami ma is visszaköszön, hogy Szegedre egy vonal megy be, A két vonal egyesülése valahol az M9 alföldi szakaszának közepén állt elő.

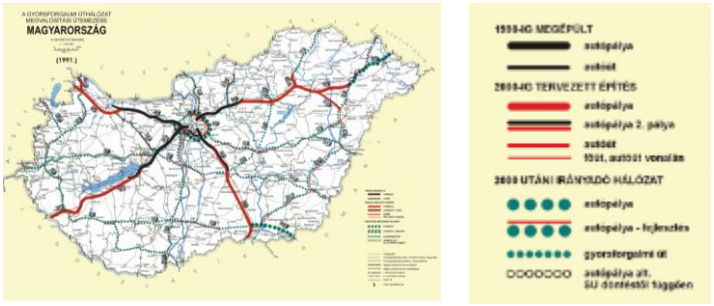
A hatalmasságok 1990-ben a felső, az északi változatot fogadta el, majd 2021-ben ugyanekkora hévvel előjöttek az alsóval, a délivel. Ez jól mutatja a „kreativitásukat!

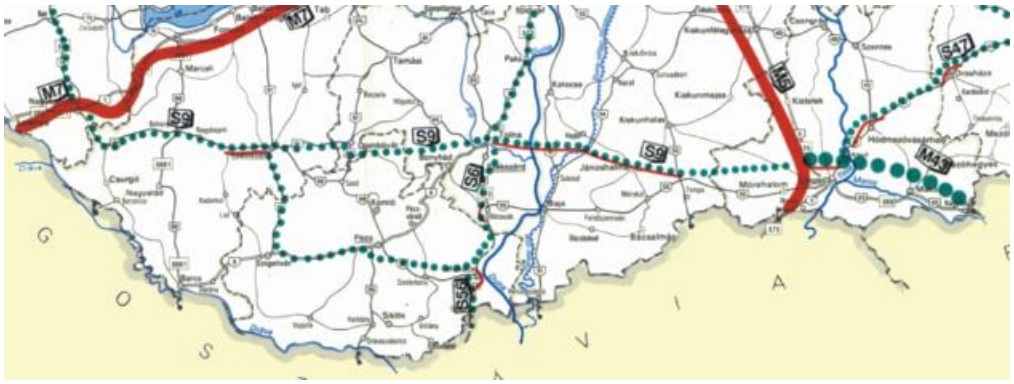
d) 1991., már, mint az M9

Lényegében az alábbi a lekoppintott változat. Nagy hirtelenséggel az egészből elsők között építették meg a szekszárdi gyönyörű hidat, melyet most a pécsiek szívfájdalom nélkül a kukába dobnának.



Tehát 1991-ven!





15. ábra
A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve Bp., 2016.

A két zöld pontozott vonalat érdemes nézni!
Ez egy kiváló megoldás! Hiszen **a távolba menőknek ott van a szép egyenes vonal, amely kiválóan illeszkedik a 10. ábrához!**
De ugyanakkor Pécs is megkapta a lehetőséget, hiszen a város egy autópályákból álló keret közepére került és még ráadásként ott van nekik a régi, a 6. sz. főút is. Mi kell még ennél több?

Tudtak ezzel élni? Tudtak ebből profitálni? Vagy tudták a kulturális főváros lehetőségét a hasznukra fordítani? Mintha nem. Nem kellene a sikertelenségük okait valami másban keresni?

<u>Nagy fordulat kikényszerítése, csettintésre</u>
1991-2021: azaz 30 évi nyugalom után! Mint a derült égből a villámcsapás:



16. ábra

Érdekessége, hogy az M9 kettő vonallal fut be Szegedre! A vonalak hajlásából ítélve ezek egyike sem a mai 55 sz. főút! Az előbbi ábra legnagyobb változásai Pécs körül vannak, az M9 egyéb helyeken hosszú szakaszokon változatlan.



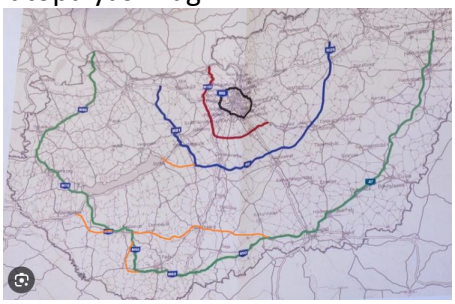
17

17. ábra

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

A nagy igehirdető!

Egy pillanat alatt eldobták a régi, itt türkiz színű vonalat, az új, a bordó színű érdekében. Mintha feléledt volna a Déli Autópályás világ.





18. ábra

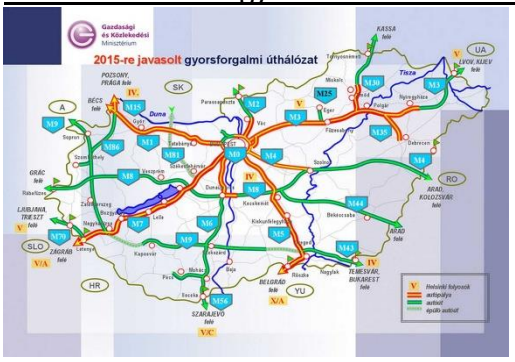
https://www.skyscrapercity.com/threads/hungary-gyorsforgalmi-utak-motorways-ii.1018071/page-904

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

Látható, hogy

- mind a sárga, mind a zöld vonal ismertetésre került;
- a két vonal az 53 sz. főúti kereszteződés táján egyesül, de az 55 sz. főúttól elkülönülve fut be Szegedre, attól északra.

Mivel is értettek egyet a minisztériumok 30 éven át?





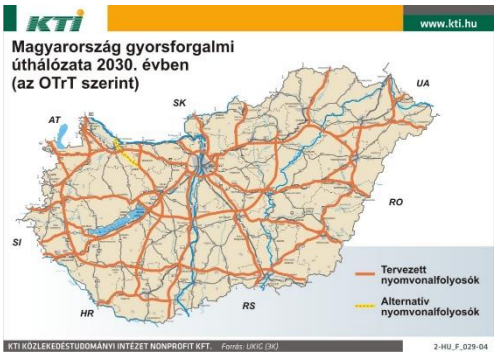
19. ábra

A GKM még a szekszárdi és nem a mohácsi hidas változatot ismerte el.
Jól látható, hogy

- **Pécs autópályája az M6, és ennek bekötő útja, mely teljesen Pécs mellett halad el, az M60 autópálya!**
- **De Pécstől az M9 is csak egy Szekszárd-Mohács távnyira van.**
- **Látható a meglévő 6 sz. főút is, amely Pécsről Szekszárdra átlósan visz.**

Ezt mitől lehet bekötetlenségnek hívni? Mi nincs itt utas szempontból megoldva?

Itt még a szakaszolást is eldöntötték, hiszen pl. az 53 sz. főút mintha építési szakaszhatár lenne. Lehet, hogy a GKM alkalmatlan volt a feladatához, ha a következő minisztérium ekkorát váltott.
Nem ugyanazok dolgoztak ott véletlenül mindkét időben?





20. ábra

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

Eltérés csak még egy többlet autópálya, mely Komárom, Székesfehérvár irányából jött volna Pécsre.

Manapság már erről nem beszélnek, hanem csak ennek az alsó szakaszáról, az M9 és az M60 között.

De ezzel bezárult Pécs körül egy autópályás négyszög, mely szinte pécsi autópályás körgyűrű!

De a pécsieknek mindez sem volt elég! Mégis borítottak mindent!

Tényleg ilyen lenne egy magára hagyott város út és autópálya hálózata?

Mi miatt kellene elfogadni a többségnek kedvezőtlen vonalvezetésű M9 autópályát (lásd a 22. ábrát)? Mindenképp a rendkívül szép vonalú 10. ábrára utalok itt is!

Így értünk be, ilyen adottságokkal, 2021-be!

<u>Mégis miféle indokok hangoztak el? Néhány „érdekesség” a döntési folyamatban</u>

A)

2019. III.

„A Nemzeti Versenyképességi Tanács javaslata szerint szükség van az M9-es autópálya nyomvonalának módosítására úgy, hogy az országot kelet-nyugati irányban átszelő sztráda Pécset is érintse.”

https://www.bama.hu/helyi-kozelet/2019/03/pecsre-is-eljon-az-m9-fejlodhet-a-regio

Anélkül, hogy valaki tisztázta volna az „érinteni” fogalmát! Főleg a kontárok között.

Talán akkor érintené, ha az M9 bemenne Pécs főterére, a Széchenyi térre?

Ma már kinyomozhatatlan, hogy ezt a témát ki lopta be a Nemzeti Versenyképességi Tanács egyébként magas színvonalú anyagába. Hogyan, miként lehetett az is, hogy ezt a lobbitevékenységet nem vették észre? Miért maradhatott ott? Hogyan kapott ebben az anyagban ekkora jelentőséget, szerepet? **Miközben az országban az utakkal, vasutakkal**

millió gond van, nagyon furcsa, hogy csak ez az egyetlen útvonal került be. ekkpra fontossággal!

B)

2021. február

Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára részletesen beszámolt a közlekedésfejlesztési tervekről. Elmondta, a közép, illetve hosszú távú tervekben szerepel a külső gyűrű, az M9-es út megépítése, amely Kőszeg, Szombathely, Körmend, Zalaegerszeg, Kaposvár, majd innen vagy Szigetvár, Pécs, Mohács érintésével, **VAGY** Dombóváron át a meglévő szekszárdi Szent László hídon érne az Alföldre."

https://www.teol.hu/helyi-kozelet/2021/02/az-uj-nyomvonal-tolnanak-nem-eppen-kedvezo

Ez is érdekes, mert, ha még akkor két változat volt, még volt döntés, akkor miért az új nyomvonalat jelölt M9-nek az államtitkári hálózatbemutatón?

Mitől és kik miatt láthatta ezt a nyomvonalat ennyire rendkívülinek a minisztérium?

Az roppant érdekes, hogy még a létező, vagy nem létező vizsgálati anyagot be sem várva a minisztérium máris azonnal döntött!

C)

„Pécsre is eljön az M9, fejlődhet a régió." **A pécsi újság így tudta**!

„A mostani javaslatcsomag Baranyát is érinti, a tanács szerint ugyanis szükség van az M9-es autópálya **nyomvonalának módosítására** úgy, hogy az országot kelet-nyugati irányban átszelő sztráda Pécset is elérje."

https://www.bama.hu/helyi-kozelet/2019/03/pecsre-is-eljon-az-m9-fejlodhet-a-regio

Megint senki sem tudja, hogy mit jelent az „elérni".

Talán akkor érné el, ha az M9 bemenne Pécs főterére, a Széchenyi térre?

D)

„Az indoklás szerint a javaslat célja a továbbra is jelentős munkaerő-tartalékokkal és gazdaságfejlesztési kapacitással rendelkező Dél-Dunántúl nyugati határral való közúti közlekedési kapcsolatainak javítása."

Sajnos azt sem mondja el senki, hogy a tervezett beavatkozás ugyan mikor javít a kapcsolaton? Mitől lenne jobb az új nyomvonal, mint a régi?

Ez mind nagyon pongyola meghatározás-

E)

„A megfelelően megtervezett autópálya-nyomvonal megvalósítása az ország jelenleg legnagyobb munkaerő-potenciállal rendelkező területeit juttatná gazdasági lehetőségekhez."

Megint egy meghatározatlan fogalom, a „megfelelően megtervezett"-ség! Nem mondta meg senki, hogy a régebbi miért „nem megfelelőn tervezett"!

„A közlekedési infrastruktúra javításával mintegy 22–44 ezer fővel emelkedhetne a foglalkoztatás, olvasható a tanács javaslatában."

Gondolom, hogy itt a „közlekedési infrastruktúra javítása" nem kátyúzást jelentene. De akkor mit?

Nem lehet az, hogy amennyiben itt Pécs körül tényleg bekövetkezne valamekkora növekedés, az elhagyott helyeken, pl. Szekszárd körül, legalább ennyivel csökken, romlik a helyzet? Akkor országos szinten semmit sem érnének el.

F)



https://www.bama.hu/helyi-kozelet/2019/03/pecsre-is-eljon-az-m9-fejlodhet-a-regio
https://www.pecsiujsag.hu/pecs/hir/helyi-hireink/pecstol-akar-koszegig-is-sztradan-autozhatunk-ha-modositjak-az-m9-es-autopalya-nyomvonalat

21. ábra

Mivel az új nyomvonal az elképzelésük szerint úgy nézne ki, hogy jönne az M9 Nagykanizsától a komlói leágazásig, majd Komlón át bemennének Pécsre, innen az új mohácsi hídon át az Alföldre. Onnan pedig a fekete szaggatott lenne az autópálya új nyomvonala Szegedig. Azaz ki kellen hagyni a régi M9 azon nagy szakaszát, mely a komlói leágazás és Szeged között lenne, mely tartalmazná a szekszárdi hidat is. Még ez sem számít! Az ábra sokkal csúfabb lenne, valószínűen így még nekik sem tetszene. Félrevezető az illusztrációjuk. Mintha a régi is megmaradna. Később lerajzoltuk az ő vonalukat az elképzelésük szerint.

G)

„A tervezett sztráda komlói bekötése mindig is napirenden volt, logikus a lépés, ha az autópálya onnan Pécsig vezetne – fogalmazott dr. Hargitai János országgyűlési képviselő. – Nem kétséges, hogy komoly gazdaságélénkítő hatása lenne, mivel a már meglévő és a tervezett baranyai sztrádaszakaszok révén az ország bármelyik pontja elérhetővé válna."

Tessék mondani: a korábbi nyomvonal nem tudja ugyanezt? Akkor miért is kell változtatni?

A képviselő úr csak egy indokolhatatlan laikus véleményt adott elő. Miért csak az új nyomvonal lenne erre képes?

H)

„Az úthálózat fejlesztésének épp ez a fő vezérfonala, hogy a korábbi sugaras, a főváros irányába vezető utak helyett és mellett körkörös irányban is elérhetőek legyenek a megyeszékhelyek és az országhatárok.

De ugyanezt a régi hálózat is ugyanígy tudja, akkor minek ez a felhajtás? Látható, hogy nem a minisztérium döntött, ők csak átvettek egy diktátumot.

I)

„… a kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési beruházássá nyilvánította a gyorsforgalmi kapcsolat megteremtését Szeged és Pécs között, amelynek részeként épül meg a mohácsi autópályahíd."

Később ég az is elhangzik, hogy „Szeged-Pécs közti gyorsforgalmi út" Na de, milyen alapon?
https://pecsistop.hu/regio/valami_mozgolodas_megint_van_az_m9_es_autopalya_korul/497374

Látható, hogy nem a minisztérium döntött, ők csak átvettek egy diktátumot.

Ez nagyon furcsa! Hiszen ha az államtitkár állítása igaz, akkor még folyik a két változat, az alternatívák elemzése! Vagy még ez sem is igaz?

Így pedig a Kormány döntése nincs kellően alátámasztva!

https://www.bama.hu/helyi-kozelet/2019/03/pecsre-is-eljon-az-m9-fejlodhet-a-regio

Mivel a legsúlyosabb változtatások Pécs körül történtek, nyilvánvaló, hogy az eddigi rend felforgatói, a káoszcsinálók Pécs környékiek lehettek.

Természetesen rettenhetetlen merészségüket úgy igazolják, hogy a tetteiket és főleg azok következményeit nyilvánosan nem vállalják!
Ezt mitől lehet átláthatónak nevezni?

A kóklerek, a kontárok Pécs körüli eddigi zsengéi, rögtönzései

Szinte hihetetlen, hogy a „fejlesztők" nem gondoltak arra, hogy mekkora negatív hatása lenne egy Pécsre bekényszerített, oda nem való, oda nem illő forgalomnak. mintha semmit sem hallanának arról, hogy más városok éppen az ilyentől igyekeznek megszabadulni!

1.



22. ábra

Láthatóan ez a valóságos szándéknak megfelelően kijavított 21. ábra. Így már másként néz ki.
https://www.pecsiujsag.hu/pecs/hir/helyi-hireink/pecstol-akar-koszegig-is-sztradan-autozhatunk-ha-modositjak-az-m9-es-autopalya-nyomvonalat

2.

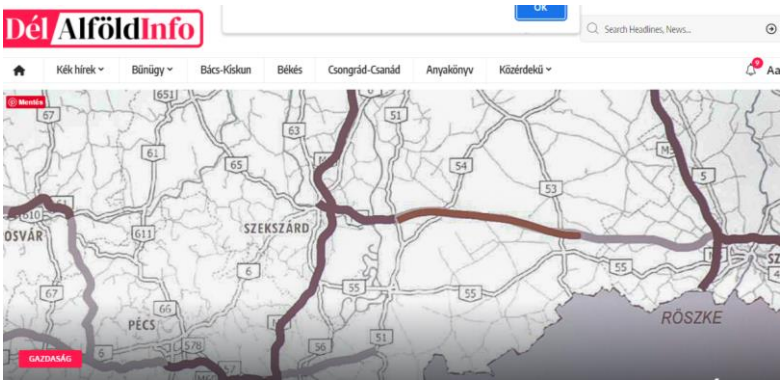


https://www.facebook.com/horvathistvan.szekszard/posts/388193893124673/

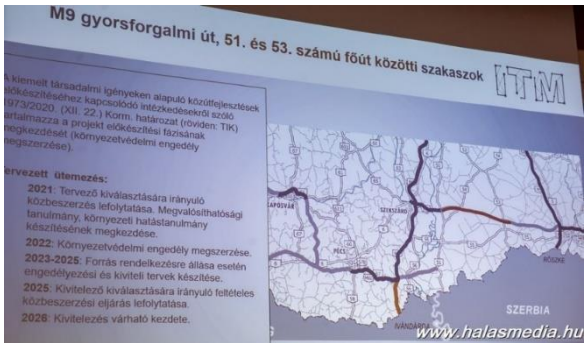
23. ábra

Ez egy, az előbbinél kedvezőbb vonalú átkötést mutat az M9 és az M60 között.

3.



https://delalfoldinfo.hu/gazdasag-kiskunhalas/m9-egyeztetes-szekszardon-kunfeherto-kozeleben-hajthatunk-majd-ra-az-uj-gyorsforgalmi-utra-videoval/



https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/m9-jo-hirt-kapott-a-terseg

24. ábra

A „zseniális gondolat” ihletője talán egy koporsó lehetett.

Ezt a borzalmat felvállalja az ITM?

4.

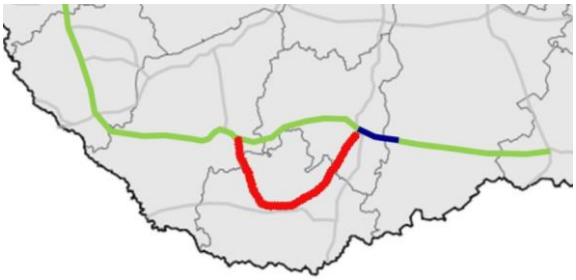


https://cyberpress.hu/2017/autouton-a-balaton-fele-es-tovabb-erre-meg-sokat-alszunk/

25. ábra

A 22. ábránál kedvezőtlenebb átkötés az M9 és az M60 között.

5.



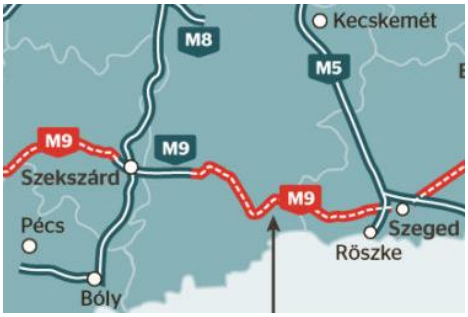
https://www.bama.hu/helyi-gazdasag/2019/02/uj-javaslat-pecset-is-erinteni-fogja-az-m9-es

26. ábra

Ez egy viccnek tűnhet, de a többségi forgalom kedvező vonalvezetését megtartja, Pécset beköti egy pattanás-szerű vonallal. Felfogható az ívesített négyszögnek.

6.

Természetesen voltak, akik az M9 Alföldön haladó szakaszába is képesek voltak belenyúlni.



https://www.magyaridok.hu/gazdasag/mar-tervezik-a-debrecen-szeged-autopalyat-3209281/

27. ábra

A saját szerkesztésű ábrák egy részéhez nem állt rendelkezésre konkrét nyomvonal, így azokat félhírekből, újságírói mondatokból szerkesztettük, hogy a félhíreket is meg tudjuk jeleníteni. Ilyen pl.:
„Szekszárd-Duna-híd útvonal az 54-es főutat keresztezve Kiskunhalas és Jánoshalma irányába folytatódna, és Kisszállás körül érné el a Baja és Szeged közötti, nemrég felújított 55-ös főutat. Az épülő mohácsi hídtól is vezet majd új út az 55-ös felé-Csátalja-Gara-Bácsborsód-Bácsbokod-Tataháza irányban."
https://www.visithusrb.com/hu/cikkek/regionk/elkeszul-e-valaha-a-videk-nagykorutja-8224
Mintha Bács megye ezt is elfogadná a mohácsi híddal kapcsolatos rendezésnek, ha az M9 szekszárdi hidas változata megmaradhatna.
A következő ábra szerint az ITM elfogadhatónak tartja az autóutat egy teljesen más funkciójú főútban folytatni, a Kisszállás és a Szeged között. Még jó, hogy nem egy kerékpárútba.
Ez sajnos a 2021-2022-es ötlet előkerülése során is előjött! Látható, hogy mindkét 2021-es ötlet belevezet az 55 sz. főútba.
A kék Kisszállásnál, a piros Tatházánál.

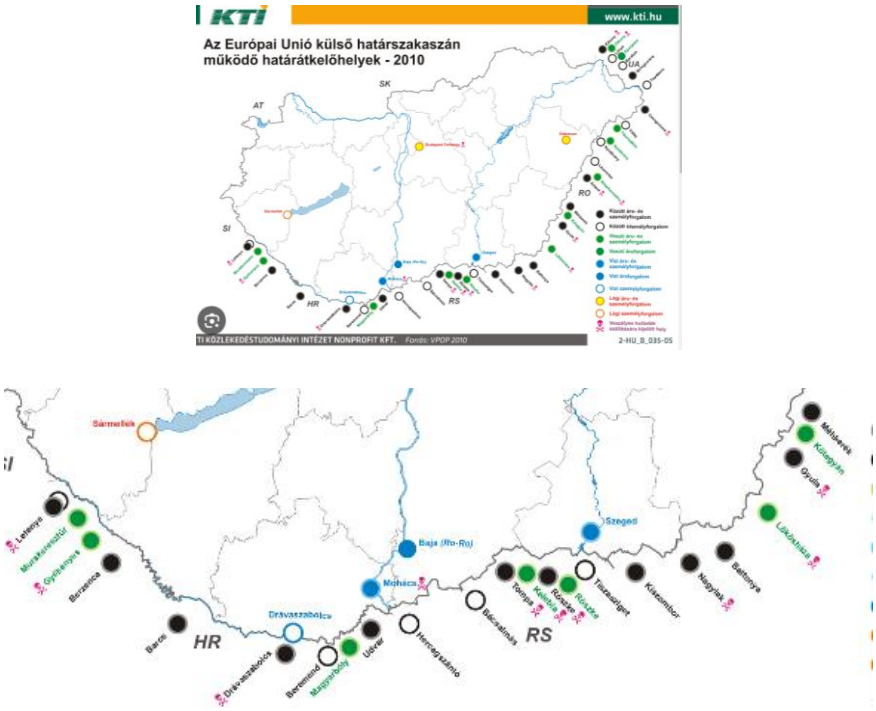


28. ábra
(saját szerkesztésű ábra)

Ez nagy visszalépés még a 17. ábrán láthatóhoz képest is!

7.
Napjaink legmerészebb rögtönzése, amely azért nagyon veszélyes, mert megszüntetné az M9 1., 3., és 6. ábrák szerinti folytonosságát, és ezzel egyszerre Szegednek jelentős sérelmet, kárt okozna.

7/a)
A magyar déli határ egyúttal román, szerb, horvát és szlovén határ is, melyen bőven vannak már ma is határállomások, még akkor is, ha a sűrűségük nem éri el az osztrák szakaszét. Ráadásul ez egy régi rajz, tehát ma már még több lehet az átkelőhely.



29. ábra

A határállomásokat kis piros pontként láthatjuk. **Mi a kezdetektől javasoljuk ezen déli határállomásokat mind bekötni au M9 szép vonalába. Ezzel kivédhető enne at M9 építésének állandó halogatása a kis forgalomra hivatkozva.**

7/b)

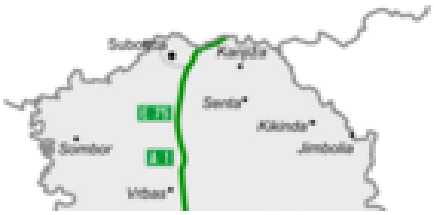
A hirtelen változás oka, Szerbia.

A szerb úthálózat gerince a zölddel mutatott A1 autópálya, mely a hazai M5-nek ottani folytatása.



https://hu.wikipedia.org/wiki/A1-es_aut%C3%B3p%C3%A1lya_%28Szerbia%29

30. ábra



31. ábra

Bal oldalt, felül látható Szabadka városa a határ mellett. Alatta és mellette, közel hozzá, a zöld vonal az A1 autópálya, mely Szegedre megy, de ott már M5 a neve.

7/c)

Szabadka jórészt megépítette a szabadkai nyugati elkerülő utat, amely belevezet a határon lévő tompai határállomásba, a bal ábrán piros vonal szerinti nyomvonalon, kiágazva az A1 autópályájukból- A jobb oldal ugyanezt mutatja a környezetbe helyezve kék szaggatottal:



32. ábra

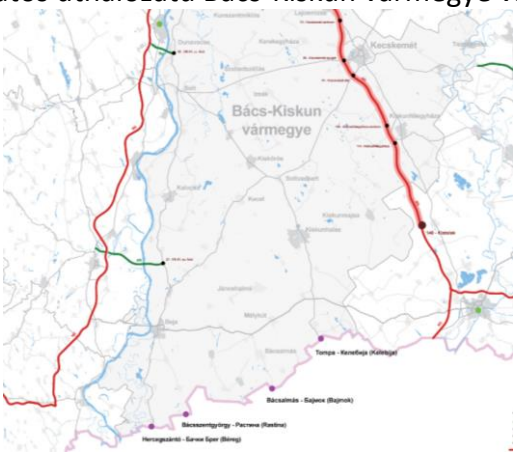
(saját szerkesztésű ábra)

Ezzel jelentős gondot generált, mert megnyitott egy választási lehetőséget mindazon autóknak, kamionoknak, akik nem Szeged felé akarnak menni, hanem Nyugat-Európába. Szabadkánál ugyanis ezzel megnyílt az útvonalválasztás lehetősége!

7/d)

Itthon egyből kitört a gyász, a félelem.

Tompa fölött ugyanis a sajátos úthálózatú Bács-Kiskun vármegye van.



33. ábra

A megyét egy „X” alakú úthálózat uralja, azaz nincs észak-déli irányú főútja, autópályája egyik hátrányaként a korabeli hálózatfejlesztéseknek. Most lenne nekik jó a sakktábla-szerű, raszteres hálózat, de az nincs.

A tompai határállomásra megy az „X” egyik útja, mint 53 sz. főút, míg a másik az 54-es főút, melynek vége Baján van.

Már a 2021-es pécsi érdekű változások is csapást jelentenek a Bács megye déli szakaszára, mert azok a fejlődés lehetőségétől fosztanák meg őket. Ez sajnos egyáltalán nem zavarja a pécsi agyalókat!

Most ezt még tetőzné egy Szerbia felől jövő óriás kamionforgalom! Természetes, hogy mindkettő ellen lázadnak.

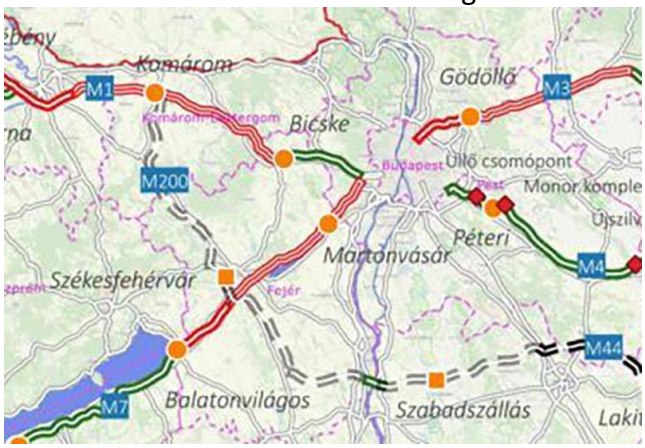
7/e)

Rendes megoldás helyett beugrik nekik a kellemetlen forgalom minél előbbi elterelése valahová, bárhová, akárhová.

7/f)

Nagy nehezen talán elfogadják a fővárosi döntéshozók az M0 tehermentesítését egy Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét vonalon. Mai neve: M200.

Így ez a nagyon jelentős sarokforgalom nem menne be a már ma is csődtömeg M0-ba, de a tesze-toszaságuk, a bénázásuk miatt érdemi változást még itt sem tudtak elérni!



https://bpiautosok.hu/m200-as-neven-epulhet-meg-az-m0-s-alternativaja/

34. ábra

Ez valóban jó ötlet, hiszen a kamionok nagy része csak azért megy Budapestre, mert ez a borzalmas sugaras úthálózat erre kényszeríti. Ők egyébként ehelyett dél-keletre mennének főleg Törökország felé.

A 33. ábrán szaggatottal mutatott terelőút felfogható, mint a sugaras-gyűrűs rendszer első valódi korrekciója, mely nagyon drága lesz. Sajnos ezt már nem lehet kiszámlázni a korabeli „fejlesztőknek". De jó lenne, ha már holnapra elkészülne!

7/g)

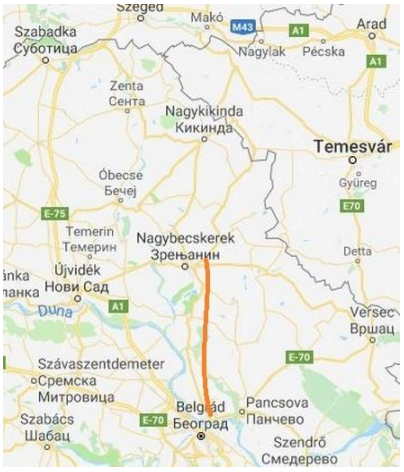
Itt kell megemlíteni egy sikertelen szerb terelést, miattunk!

A szerb térképen látható az A1 és a szerb-román határ közti széles terület. Egy fél Szerbia!



35. ábra

Ennek feltárására a szerb fejlesztők kitaláltak egy olyan új autópályát, amely ennek a közepén haladna, és amely Belgrád mellől indulna ÉSZAK felé. Gy:



https://autopro.hu/szolgaltatok/epulhet-a-masodik-autopalya-a-vajdasagon-at/211274

36. ábra

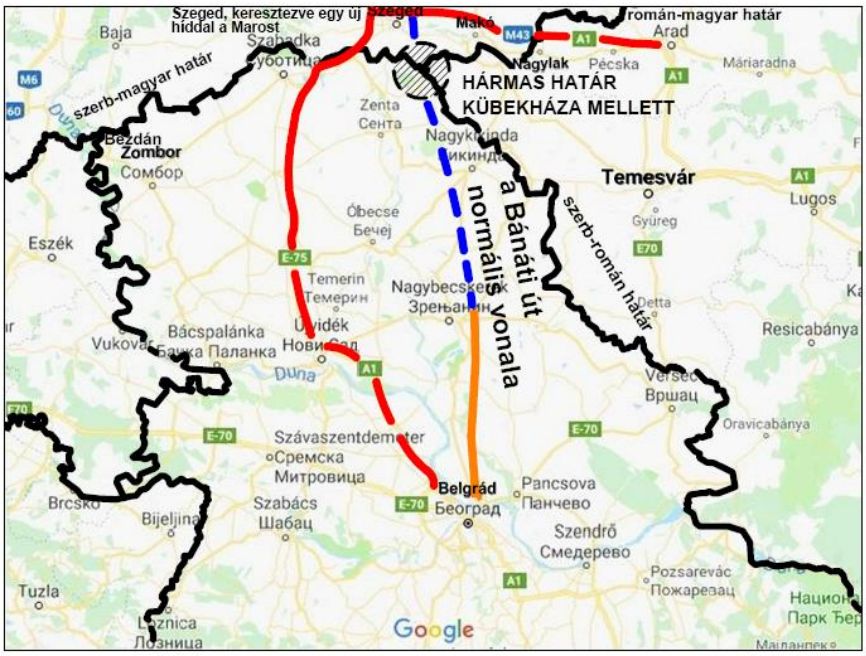
Nyilván szerették volna ezt a sárga vonalat tovább vinni ÉSZAK felé, Szeged ás Makó közé. Ekkor megkerestek bennünket.

Mi nagyszerűnek találtuk a gondolatot. Majd javasoltuk a továbbvitelét Magyarország felé. Egyetértettek.

Konkrétan a hármas határpont mellé, majd tovább a Maroson át egy új híddal és bele a meglévő magyar M43 autóályába. **Ezt nevezték el ők akkor Bánáti útnak!**

A fentebbi rajzon a szerb-román-magyar határvonalak fekete vonalnak látszódnak. A hármas határpont a Szeged és a Makó feliratok alatt látható, egy sraffozott körrel jelöltük.

A lehetőséget mutatjuk az alábbi rajzon:



37. ábra

(saját szerkesztésű ábra.)

A naracssárga vonal a szerb szándék, mely után a kék szaggatott lett volna a normális magyar válasz, amit sikeresen megakadályozott a magyar hatalmasság!

Akkoriban még kisebb volt a hatalmi centralizáció és mi hittünk még a szubszidiaritásban is, tehát megterveztettük ezt a magyar szakaszt.

Ez komoly tervezői bravúr volt, mert meg kellett találni az út helyét az algyői olajmezőn át, ahol olaj- és gázkitermelő kutak jelentettek – a védtávolságaikkal – komoly akadályt, mivel egy ilyen kút szanálási költsége nagyon megemelte volna az útépítés költségét- A nagyszerű tervezők ezt is megoldották.

A körrel jelült ponton egy nagy logisztikai központot lehetett volna később kialakítani, de ennek a lehetőségétől is megfosztottak minket.

Mára a röszkei határállomást megduplázták. Ennek ellenére nyaranta hatalmas teherrel kénytelenek dolgozni a Németországban dolgozó szerbek vándorlása miatt. A Bánáti út eldobása által a terheléscsökkentés lehetősége is elszállt.

A térképen láthatóan a tervezett út magyar és szerbiai szakaszának hossza. Látszik az, hogy a magyar szakasz sokkal rövidebb a szerbnél. Ez lett volna az építési költségek arányában is. Soha ilyen kis költséggel nem nyerhettünk volna egy nagyszerű utat! Ez sem számított!

Az elindult előkészítő folyamatot elkaszálta az akkori minisztérium.
Főleg azért, mert ez valóban nem fővárosi érdek! Ezt el is ismerték, nem szégyellve!
Egy piaci kofa stílusú alku született a természetvédelemi hatósággal egy másik autópálya javára, és a Bánáti út kárára.

Ez is tehermentesítő lett volna: csökkent volna a Röszkére ható rettenetes nyomás nyaranta, kevesebben használók volna a Szeged-Belgrád közötti autópályát. **Tehermentesítés az M5-M43-Bánáti útvonalon! Egyre messzebb vagyunk ettől, ki tudja, hogy a csillagok mennyire fognak ilyen kedvezően állni!**

Mellesleg a hármas határponti csomópontnál létesülő új nemzetközi határállomáson át 3 ország felé (pl. Temesvárra) lehetett volna könnyebben eljutni.

Az elszalajtott lehetőség nyilvánvalóan nagy kárt okozott a társadalomnak, arra is példát adott, hogy a fejlesztésben törpék milyen óriások lehetnek ugyanakkor a rombolásban, a pusztításban!

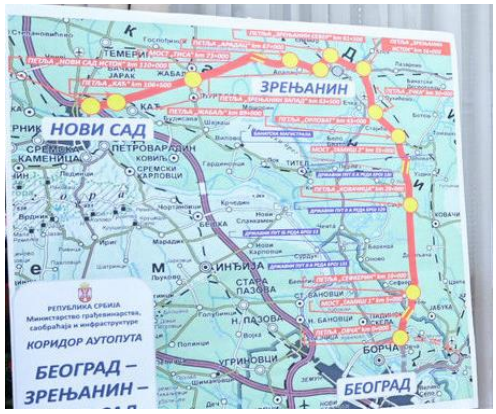
Hosszú csaták után elbuktunk. Ezt a magyar impotenciát jól látták a szerbek és kénytelenek voltak egy ostoba megoldásra, miattunk!

A Bánáti út lehetővé tett volna a korábbi hálózat-fejlesztők hibáját korrigálni.
Ugyanis ők az M43 autópályát annyira közel rakták a Maros folyóhoz, hogy ez így egy féloldalas autópálya lett, mint az M6pt is, a Duna mellé szorítva.
A Marostól délre eső országrészről ugyanis nem lehet feljutni az M43-ra, mivel Szeged és Makó között nincs híd. Településből - a Marostól délre - pedig egy településfüzér van, nagyjából 5 km-enkénti településekkel.
De ők semmiből sem okulnak, mivel ugyanezt követték korábban el, amikor az M6-ot ugyanígy lerakták a Duna mellé.

Sőt, mint látható, a pécsiek képviselői a Pécs-szegedi autóutat most a szerb-magyar határ mellé akarják préselni, lerakni. Mi kellene ahhoz, hogy ennek a képtelenségét,

értelmetlenségét, pazarlását belássák? Hiszen ezekkel elfelezik az autópálya által feltárt területet!

A kényszer szülte torz megoldás:



https://szmsz.press/2021/04/28/meg-iden-elkezdodhet-a-banatot-belgraddal-osszekoto-autopalya-epitese/

38. ábra

Lásd a piros vonalat. Ez mutatja, hogy a piros vonal Belgrád és Zrenjanin között követi a rendes észak-déli irányt.

Ott azonban elcsavarták balra, nyugatra, Újvidék felé, miattunk.

Tehát az A1-ből Belgrádnál kiágazva eljutottak ugyanabba az A1-be Újvidéknél. Ez mitől felel meg az eredeti gondolatnak?

„Elfogadta a szerb kormány azt a határozatot, amely alapján megépülhet a bánsági Nagybecskereket (Zrenjanin) Belgráddal összekötő észak-déli irányú autópálya. Az indoklás szerint a Vajdaság Tiszán túli régiója, a Bánát (vagy Bánság) gazdasági ereje, az onnan az ország belseje felé áramló tőke nagysága teszi szükségessé, hogy **a korábban ide tervezett gyorsforgalmi út helyett autópályát építsenek. 2019.**

https://autopro.hu/szolgaltatok/epulhet-a-masodik-autopalya-a-vajdasagon-at/211274

7/h)

Egy sikeresek vélhető kényszermegoldást mutat az alábbi ábra:



39. ábra

Adott egy túlzsúfolt M5 és van egy kihasználatlan, az ellenfelei által luxus autópályának csúfolt M6.

Nyilvánvalónak tűnik a terhelés megosztása.

Ezt a piros szaggatott szakasz mutatja. Aza meg kell építeni az eredeti M9-bál a szekszárdi híd és az 53-as fúti metszéspont közötti darabot, majd innen lemenni a tompai határállomásra. Megint adódik az a normális kérdés: minek menjenek jobbra, akik eleve balra akarnak menni? Jól látszik itt is Szabadka alatt az „y" elválás, mely lehetővé teszi a kamionosoknak, hogy az A1-en Szeged helyett Tompa felé menjenek.

7/i)

„A Lázár-féle minisztériumtól most zöld jelzést kapott fejlesztésekkel ennek a forgalomnak egy jelentős része viszont átkerülhet az egyik leginkább kihasználatlan magyar autópályára, az M6-osra. Hiszen az M6-ost elérő M9-es autópálya rövid jelenlegi szakaszához kapcsolódva az 51. és 53. számú főutak közötti gyorsforgalmi úttal (tehát az M9-es folytatásával), illetve az arról az útról Tompa felé vezető, szintén gyorsforgalmi úttal megteremtődik a magyarországi úthálózat összeköttetése a szerb A1-es autópályával – az M5-ös érintése nélkül."

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

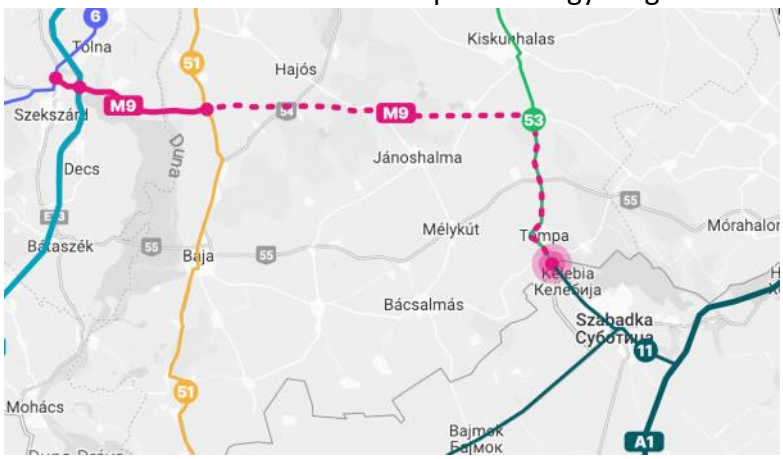
Az ÉKM szerint tehát nem Szekszárd-Szeged a fő csapásirény, hanem Szekszárdról Szabadkára. Megjött az új karmester. az ÉKM.

Felejtsük el a 10. ábra remek vonalát, a kelet-nyugati kapcsolatot, a vonal tagadhatatlan nemzetközi jellegét.

Nyilvánvaló, hogy Pécs, Mohács, Kiskunhalas, Kiskőrös lobbiereje sokkal nagyobb Szegedénél!!

Még azzal is hangsúlyozva, hogy a tompai ág is autópálya jellegű lenne.

Ugyan meddig tartott volna ebben a halasi csomópontban egy szegedi csonkot felhagyni.



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

40. ábra

A tisztességes megoldás az lett volna, hogy megmaradjon a tompai becsatlakozás merőleges jellege egy szegedi csonkkal!

Egy másik „koncepció” szerint viszont ugyanez a vonal majd a mohácsi hídon megy majd át. Nem nevetséges ez?

„A miniszter emlékeztetett: a közelmúltban Palicson közös szerb-magyar kormányülést tartottak, amely egyik célja a térséget érintő infrastruktúra-fejlesztési elképzelések összehangolása volt. A tervezett beruházások közül azt M5-ös autópálya tehermentesítését szolgáló sztrádaépítést említette, amely Vajdaság északi részén haladva Mohácsnál szelné át a Dunát, majd kapcsolódna az M6-oshoz.”

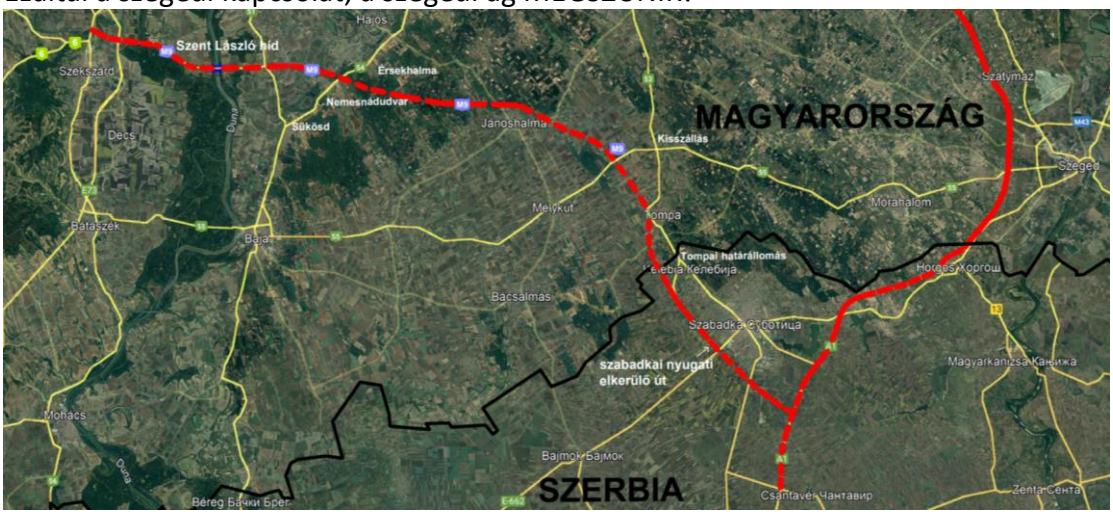
https://szegedma.hu/szeged/2023/11/szeged-es-pecs-kerul-a-teruletfejlesztes-kozpontjaba

Akkor most melyik?

Az előbbi túl szép lenne, ha a rosszindulat azonnal ki nem használná lehetőséget!

Hiszen jól láthatóan mutatkozik, hogy ez felszámolja az M9 alföldi szakaszának a felét, az 53 sz. főút és Szeged között.

Ezáltal a szegedi kapcsolat, a szegedi ág MEGSZŰNIK!



41. ábra

(saját szerkesztésű ábra)

Láthatóan megszünteti a Kisszállás és Szeged közötti M9-et! Ilyen még eddig nem fordult elő!
Ez a legnagyobb rúgás a 10. ábrában megfogalmazott útálmon, ha ezt valaki is komolyan veszi!
Ha megmaradt volna a 39. ábra szerinti, Kiskunhalas alatti csomópont az 53 sz. főúton az ott látható egymásra merőleges ágakkal, és Szeged felé a valamikori folytatást lehetővé tevő rövid csonkkal, akkor az lett volna a tompai határállomás bekötő útja az M9-be.
Mi örölnénk, mert a tompai lekötéssel megrövidülne az M9 kiépítetlen szakasza.
Az előbbi rajz szerint

- **megszűnt az előbbi kiskunhalasi csomópont az M9-en,**
- **a helyére egy nagy ívet raktak be, mely elmegy a tpmpai határállomásba-**

Így azonban ez már Szabadka bekötő útja lett az M6-ba!

Ami még az M9 régi nyomvonala MELLETT szül:
Megnéztem közelítően a két nyomvonal változat hosszát.
A korábbi nyomvonalon:

Szeged-Bátaszék:	111 km
Bátaszék-Mohács:	23 km
Mohács-Pécs:	37 km
	171 km

Az újnak nevezett nyomvonalon:

Pécs-Mohács:	36 km
Mohács-Csátalja:	23 km
Csátalja-Gara:	8 km
Gara-Bácsborsód:	13 km
Bácsborsód-Bácsbokod:	3 km
Bácsbokod-Tataháza:	13 km
Tataháza-Kisszállás:	21 jm
Kisszállás-Szeged:	48 km
	155 km

A különbség csak kb. 171-155≈15, melyet a biztonság javára megnövelve – mivel egyik nyomvonalat sem ismerem – kb. csak 20 km.
A NAGY HOSSZRÖVIDÜLÉSBE VETETT HIT TEHÁT CSAK EGY ILLÚZIÓ!

Egy lehetőséget az aktorok sem hagytak ki:
2021. „döntés szerint az út Jánoshalma, Kiskunhalas irányában halad majd.”
„… az épülő Mohács hídhoz csatlakozva a Csátaljai bekötési ponttól a **meglévő négyszámjegyű utak tovább fejlesztésével** 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
Tehát még ők is elképzelhetőnek tartják, hogy autópálya helyett ugyanazon a nyomvonalon alsóbbrendű, utak maradnának, természetesen felújított burkolattal, mely a megyét jól kiszolgálná.
Vegyük még számításba a térség elkerülő útjait, pl. a bajai, az 51 sz. főút keleti oldali elkerülője utolsó déli szakaszát, mellyel a bajai belvárost teljesen elkerüli az 51 sz. főút forgalma. Mind az előbb számított időkülönbséget, távkülönbséget CSÖKKENTI a kétfajta megoldás között.



https://bacskaiharsona.hu/elkeszult-a-bajai-deli-elkerulo-ut-engedelyezesi-terve/

42. ábra

Mi tesz még Szerbia?

Szeretne egy új autópályát, mely kelet-nyugat irányú lenne, az alábbi nyomvonalon:



https://pannonrtv.com/tag/vajdasag-mosolya

https://www.vg.hu/nemzetkozi-gazdasag/2023/10/kinaiak-epithetik-meg-a-vajdasag-mosolyat

43. ábra

A határvonalat a vékony fehér vonalak mutatják.

Ami nálunk nem fontos, a teljes M9, és értelmetlen, azt Szerbia értelmesnek tartva megépíti!

Ez az új autópálya keresztülmegy egész Szerbián a horvát határtól a román határig, Temesvár magasságában, a szerb –magyar határtól délre, kb. 40 km-re.

Az előbbi ábra jobban felfoghatóan:

Egy új autópályát talált ki a szerb-magyar határtól délre, attól kb. 40 km-re, nagyjában Temesvár magasságában.

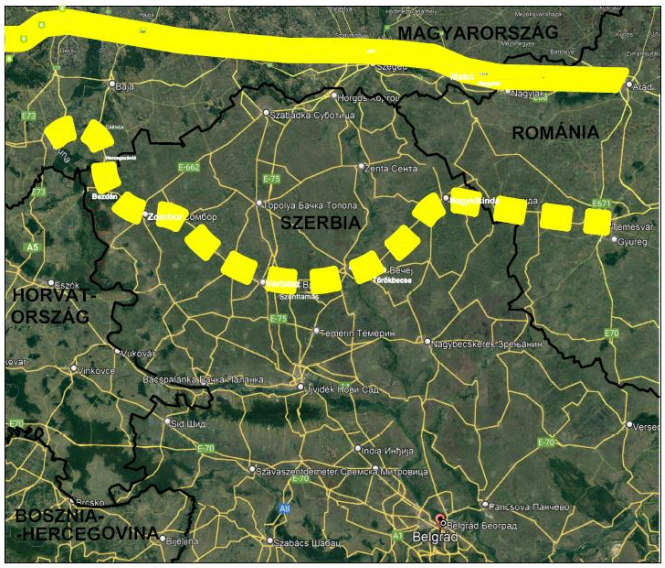
NEM KÖZVETLENÜL A SZERB-MAGYAR HATÁR MELLÉ, MINT A PÉCSIEK!

Nem félig megépítve, a mi Alföldünk közepéig, mint hogy a 42. ábra mutatja, hanem a Dunától végig a szerb-román határig, majdnem Temesvárig.

Nekik végig kell, ami nekünk csak a fele hosszban!

Jól látható, hogy a nyugat-európai sakk-tábla-szerű rendszernek ez lehet a következő déli vonala, mely nagyjából párhozamos a magyar M9-M43-as vonallal!

A magyar vonalát vonakodik a magyar hatalmasság megépíteni, mert szerintük ez felesleges, de a szerbek betervezték! Megvan a normális rendszerhez igazodásuk, mivel azt tovább akarják így fejleszteni.



44. ábra
(saját szerkesztésű ábra)

<u>Vádolható-e következetességgel a hatalmasság?</u>
Még véletlenül sem! Hiszen:
Ismernünk kellene a főszereplőket
a)
Geometriailag az út egy vonal, a híd pedig egy pont. Ha egymás után pontokat potyogtatnak, azt mitől hihetik hálózatfejlesztésnek? A dunaújvárosi, szekszárdi, a bajai híd hálózati szempontból egy-egy csőd, mely kihasználatlanul rozsdásodik, korrodál. Így az építése kidobott pénz, miközben erre a pénzre ezer helyen várnak.
Miért készítik ugyanígy ezután a mohácsit? **Hiszen minden egy kaptafára megy: út nem vezet rájuk, az útjaik az első kukoricaföldnél koppannak.** Más a helyzet a kalocsainál, ahol a meglévő hálózatba igyekeznek bekötni.
b)
Hogyan lehet következmény nélkül megúszni a Miniszterelnök elvárásának szabotálását?
Sehogy sem lesz így ebből Hunnia és Pannónia összekötése!
Hogyan lehet a Pénzügyminiszter által meghatározott M9 építésére vonatkozó döntést a most megismert silány valamivel letudni?
c)
Miért kapnak bele újabb tehermentestő útba, pl. a Pécs-szegedi autópályába - ha a korábbit, a komáromi kezdetűt, is maszatolva intézik. Hogyan gondolhatná bárki is, hogy ez a szándék komoly?
d)
Miért nem a vasutat fejlesztik inkább ott, ahol az párhuzamosan fut az autópályával, mely szállítási feladatot lenne képes a közúttól átvenni, mint az M1 és az M7 mentén? Hogyan lehet az, hogy ennek elemzése is elmaradhatott, pedig bizonyos szervezetek ezt elvárták volna, talán még az EU is.
e)

Miért épülnek a soha meg nem térülő autópályák, azaz hogyan pazarolhatják a közpénzt mindenféle megtérülési számítás NÉLKÜL?

f)

Meddig húzható még az M0 leválasztása az állami hálózatról?

g)

Mikor készül végre elemzés a sugaras-gyűrűs ostobaság és a sakktábla-szerű, négyzethálós hálózat összevetésére?

h)

Amíg az előbbi folyamat lezajlott Magyarországon 3 minisztérium uralkodott: a GKM, az ITM és a ÉKM.

Mindhárom elvárta, hogy a szakma, mint a szakmaiság csúcsát ünnepelje őket, a szakmaiságát elismerje, a döntéseiket pedig azonnal mindig helyeselje.

A szakma sajnos így is tett, hiszen mindhárom hatalmasság képviselőit megtapsolta az aktuális igehirdető konferenciákon!

Annak ellenére, hogy pl. az ITM a GKM döntését megtagadva 30 év nyugalom után 180 fokos fordulatot tett az M9 ügyében. Nem fog-e ugyanekkorát fordulni az ÉKM is? Nem furcsa az, hogy a paradigma-szerű változtatás egy bemondásra, csettintésre elindult. Döntéselőkészítő, a döntést alátámasztó anyaguk vélhetően nincs is, hiszen az interneten ilyent elérni sem lehet. Térképből is csak azt mutogatják, mely a 17. ábrán látható.

Megtudhatjuk-e egyszer, hogy mekkora lobbierő állt a váltás kierőszakolójaként, mely képes volt elérni, hogy a magasságos hatalmasság minden korábbit eldobva, egyből mögéjük állt, akik máskor az ilyesmiben nem szokták összetörni magukat.

Várható-e ilyen váltás az ÉKM esetén? Most mit fognak megtapsolni?

Leírhatná-e végre a folyamatos változások időszakában valahol a döntésekből kihagyott szakma, a mérnökség, hogy mi a többségi véleménye egy olyan fontos ügyben?

<u>A „tudományos” szervezeteink lapítása, meghunyászkodása</u>

Ismernünk kellene a főszereplőket

Sem a Közlekedéstudományi Intézet (a KTI), sem a Közlekedéstudományi Egyesület (a KTE) sem szólalt meg eddig a sugaras-gyűrűs szerkezet kontra „vitában”.

Legalább 30 éve hallgatnak!

A hallgatás pedig beleegyezés. Így védik a félelmükben magukat?

Továbbra is egyetértenek a sugaras-gyűrűs hálózatszerkezettel legalább 30 éve?

Bízhatunk bennük? Szó sem lehet róla!

Csak azt lehetne tudni, hogy mitől tudományosak! És még meddig?

Vannak bizonyos fontos fogalmaink, mint az átláthatóság és az összeférhetetlenség.

Tudjuk, hogy a mérnökség tudományos és érdekképviseleti szervezeteinek sok olyan vezetője van, aki vagy részei az államapparátusnak, vagy akik mellesleg állami munkára, állami megbízásra ácsingóznak.

Vajon ez így rendben van?

Nem kellene ennek lehetőségét a tudományos és érdekképviseleti szerbezetek alapszabályaiban normatívan megtiltani? Nem kellene a kettős szerepet vállalókat rávenni a kettősség megszüntetésére.

Az előbbiek miatt tehát állítható:
kell egy M9 konferencia, pontosabban kellene, bár nem tudom, hogy az ellenérdekeltektől elvárható-e a megszervezése?

2023. XI. 22-én az Országházban Navracsics miniszter úr bejelentette egy dél-dunántúli általános fejlesztési koncepció készítését. Immár a sokadikat. Nagy kár lenne, ha az előbb leírt káosz bele tudna kerülni! Tehát nem sok az időnk.

Szeged, 2023. XI. 23.