Az M47 2026-ban,
avagy mégis elkészül a határ melletti román autópálya?

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 (vigyázat, hazudhat)
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

Amit nem hittünk eddig el.....2. old.
A román útkategóriák.....2.
A magyar útkategóriák.....2.
A javaslatom a valódi autóútra.....3.
Az épülő szakasz.....3.
Nem feledhetjük Trianon következményét.....4.
Az M47 története.....6.
Lázár János miniszter úr szerepe az M9-nél. .....9.
Megkezdődött az M47 helykeresése.....11.
A budapesti körvasút.....13.
Egy nemzetközi autópálya részeként épül.....14.
A jugoszláv utódállamok kikerülése.....15.
A magyar lehetőség.....16.
Az Alföldi autóútról.....18.
Az autópálya funkció teljes félreértelmezése.....18.
Milyen az itteni közlekedési folyosó jelentősége?.....18.
Kíváncsian figyelem, hogy az új kormány mit lép majd.....19.

Amit nem hittünk eddig el, autópálya épül a magyar-román határ román oldalán, attól néhány km-re

A román útkategóriák:

„Romániában a **DEx16** besorolása szerint **drum expres**, azaz magyarul **gyorsforgalmi út** (vagy autóút).”
https://gemini.google.com/app/c8fda7d7fa60393f?hl=hu

„Romániában a gyorsforgalmi hálózat alapvetően **két fő útkategóriára** oszlik:

1. Autópályák (*Autostradă* – A)

- **Jelölése:** zöld alapon fehér **A** betű és a szám (pl. **A1**, **A3**).
- **Kialakítása:** kétszer két forgalmi sáv, teljes fizikai elválasztás a két irány között, valamint **külön leállósáv** mindkét oldalon.
- **Sebességhatár:** személygépkocsik számára **130 km/h**.
- **Közlekedés:** kizárólag külön szintű csomópontokon (fel- és lehajtókon) keresztül lehet rájuk csatlakozni.

2. Gyorsforgalmi utak / Autóutak (*Drum expres* – DEx)

- **Jelölése:** piros vagy kék alapon fehér **DEx** jelzés (pl. **DEx12**, **DEx16**).
- **Kialakítása:** kétszer két forgalmi sáv fizikai elválasztással, **de leállósáv nélkül** (a leállósáv helyett csak keskenyebb padka/biztonsági sáv található).
- **Sebességhatár:** személygépkocsik számára **120 km/h**.
- **Közlekedés:** ugyanúgy csak külön szintű csomópontokkal rendelkeznek, mint az autópályák, így szintbeli kereszteződés vagy gyalogosforgalom ezeken sincs.”

„A nem gyorsforgalmi kategóriába tartozó főutakat Romániában **Drum național / DN** jelöléssel illetik, de ezek szintbeli kereszteződésekkel és lakott területen áthaladó szakaszokkal rendelkeznek.)”
https://gemini.google.com/app/c8fda7d7fa60393f?hl=hu

Lényegében ez az európai gyakorlat. Van a klasszikus autópálya, mindenütt azonos tartalommal.
Majd alatta van a „szegények autópályája”. A „majdnem autópálya”. a csökkentett műszaki tartalmú út. A különbség csak abban van, hogy mit engednek az autópálya előírásaiból. A szomszédos országokban „S”, azaz schnell=gyors, vagy az „E” tehát az express=gyors a jelzője.

A magyar útkategóriák:

A fentebbihez hasonló. Annyi különbséggel, hogy **az autóút körül nagy a zavar!** Ma nincs külön jele. Irányonként egysávos út is kijelölhető autóútnak. Valamikor volt S-út, az osztrák schnellstrasse mintájára. Volt már nekünk R-utunk is, a rapid= gyors jelzőre utalva. Ma sem S-, sem R-út nincs. Az R-út bevezetése még fokozta a káoszt, mert azt az autópálya és az autóút közé tették, 4. vagy 5.

útféleségként, meghagyva a zűrös autóút fogalmát is! Sőt még az R-útból is kétféle volt, a zöld R-út, és a kék R-út. Tetézték a bajt az ún. „kiemelt főút” kategóriával. Ma sok újságíró ezeket az autópályák közé számítja. **Mint az M47-nél kiderült, hogy az csak egy ilyen emelt sebességű főút lett volna, melynek nem lehetett volna az M-es nevet adni!**
Nem lehetett volna még gyorsforgalmi útról sem beszélni, mert abba csak az autópálya és az autóút tartozik a törvény szerint.
Az ilyen apróságok nem zavarták a jogász miniszter, Lázár urat!
Javaslom ennek a zűrös helyzetnek mielőbbi megszüntetését. Vegyük át az európai autópálya, autóút, főút, mellékút kategóriákat. Az autóútnak legyen jele az „R”, ahogy egyszer már bevezették, majd sajnos lefújták. Autóút csak az irányonként 2 sávos, osztottpályás utat lehessen nevezni, középső elválasztó sávvak, vadvédelmi kerítésekkel, szintben megengedve a többsávos körforgalmakat, legalább a csomópontok előtt sebességmérő kamerákkal felszerelve. Max. megengedett sebessége 110 km/óra lehetne.
Szűnjön meg a kiemelt főút kategória. A főutak között jelenlenek meg az előzési sávos főutak 2*2 sávval és a 1+2-2+1 (3 sávos) sávos utakkal.

Az épülő szakasz
2026. X. 7.



Oradea=Nagyvárad, Lot=építési szakasz

„A Nagyvárad–Arad gyorsforgalmi út (hivatalosan a DEx16) a Balti-tengert a Fekete- és az Égei-tengerrel összekötő európai közúti folyosó szerves része. A 120,47 kilométeres táv megépítését három szakaszra osztották:

- a Nagyvárad és Nagyszalonta közötti első szakasz 33,7 kilométer hosszú és hozzá tartozik az 5,3 kilométeres Nagyszalontáig vezető bekötőút is. Erre tavaly májusban írták alá a kivitelezési szerződést a Precon Transilvania vezette cégtársulással.
- a Nagyszalonta és Kisjenő közötti második szakasz 39,7 kilométer hosszú, és a román-magyar határhoz vezető 10 kilométeres bekötőutat is. Erre tavaly szeptemberben írták alá a kivitelezési szerződést Onur Taahhut Tasimacilik és Straco Holding alkotta cégtársulással. Lényegében ennek a kivitelezője közölte a nagyszalontai önkormányzatnak, hogy nekifognak az előkészítésnek.
- a Kisjenő és Arad közötti harmadik szakasz 47,07 kilométer hosszú, és része az Arad nyugati részén kialakított ipari parkhoz vezető bekötőút is. Erre a kivitelezési szerződést idén januárban írták alá a török Nurol vezette társulással.”

Transtelex: Hamarosan kezdődnek az előkészítő munkálatok az Arad és Nagyvárad közötti gyorsforgalmi út egyik szakaszán

2026. X. 08.

„Október végén kezdődhet az Arad–Nagyvárad gyorsforgalmi út második szakaszának előkészítése

Ha az egész beruházás elkészül, elméletileg Romániám keresztül gyorsabban el lehet majd jutni Szegedről Debrecenbe, mint a magyarországi közúti vagy vasúti útvonalakon.”

„A hivatalosan DEx16 jelzésű Nagyvárad–Arad gyorsforgalmi út a Balti-tengert a Fekete- és az Égei-tengerrel összekötő európai közúti folyosó része.”

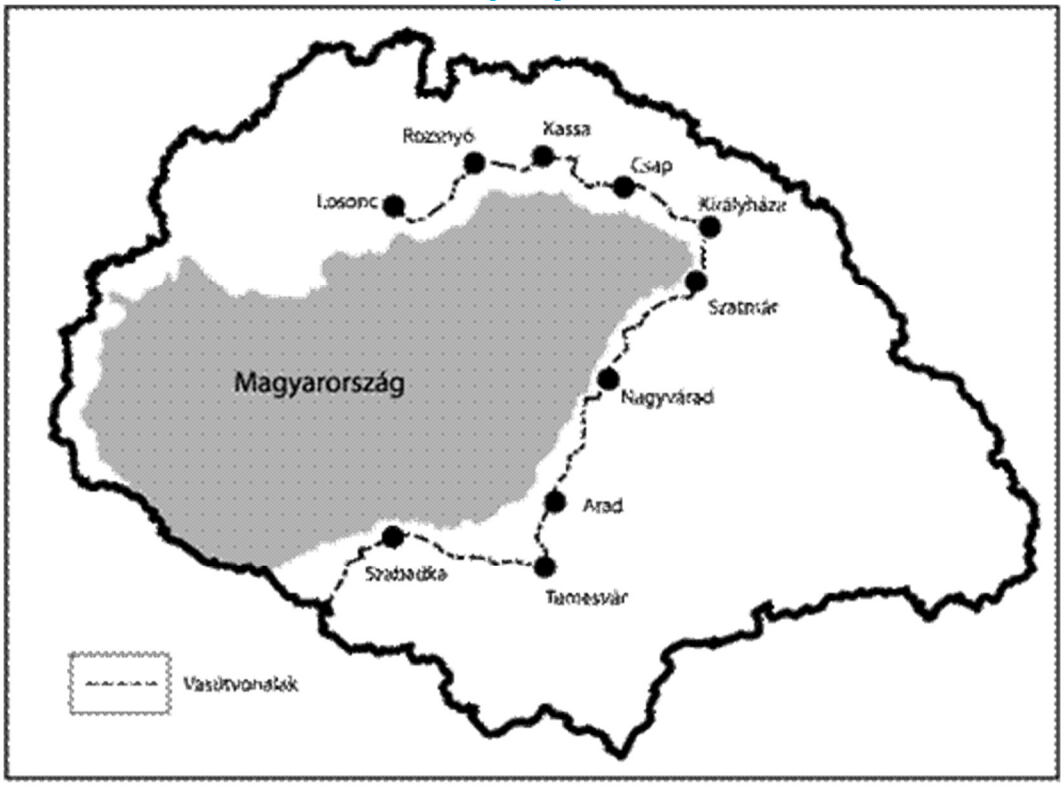
Október végén kezdődhet az Arad–Nagyvárad gyorsforgalmi út második szakaszának előkészítése – Szegeder

Nem feledhetjük, hogy a román-magyar határvonalat Trianon kényszerítette ránk!

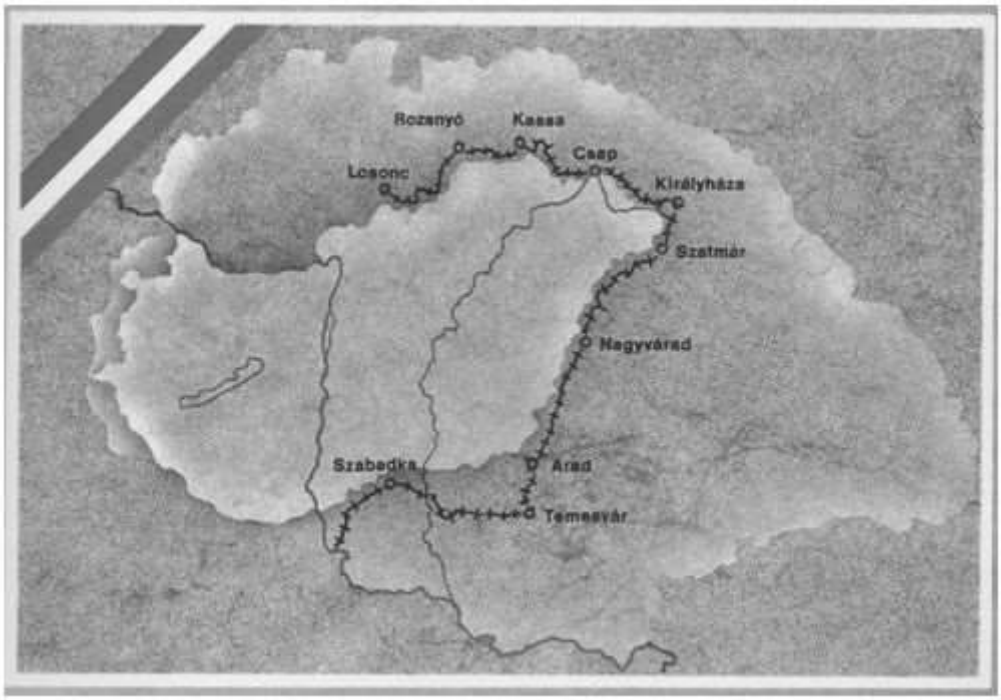
Egy nagy karéj a Dunától a Dunáig körben Magyarország keleti szélén. A folytonos vastag vonal az 1920 előtti magyar határ vonala. A szürke terület a ma magyar terület, melyet Trianon után a pénzuralom meghagyott nekünk. Az elválasztó egy vasútvonal, melynek a maradék Magyarország bekeríthetősége

miatt az ellenségnek kellett jutni! A keleti határunk tehát egy mesterséges, egy diktátum által kikényszerített vonal.

Nem erősíthetünk erre rá egy ugyanilyen vonalú autópályával!



Vasútvonal elvesztése az Utód-államokkal szemben (Palotás)
13.sz. térkép

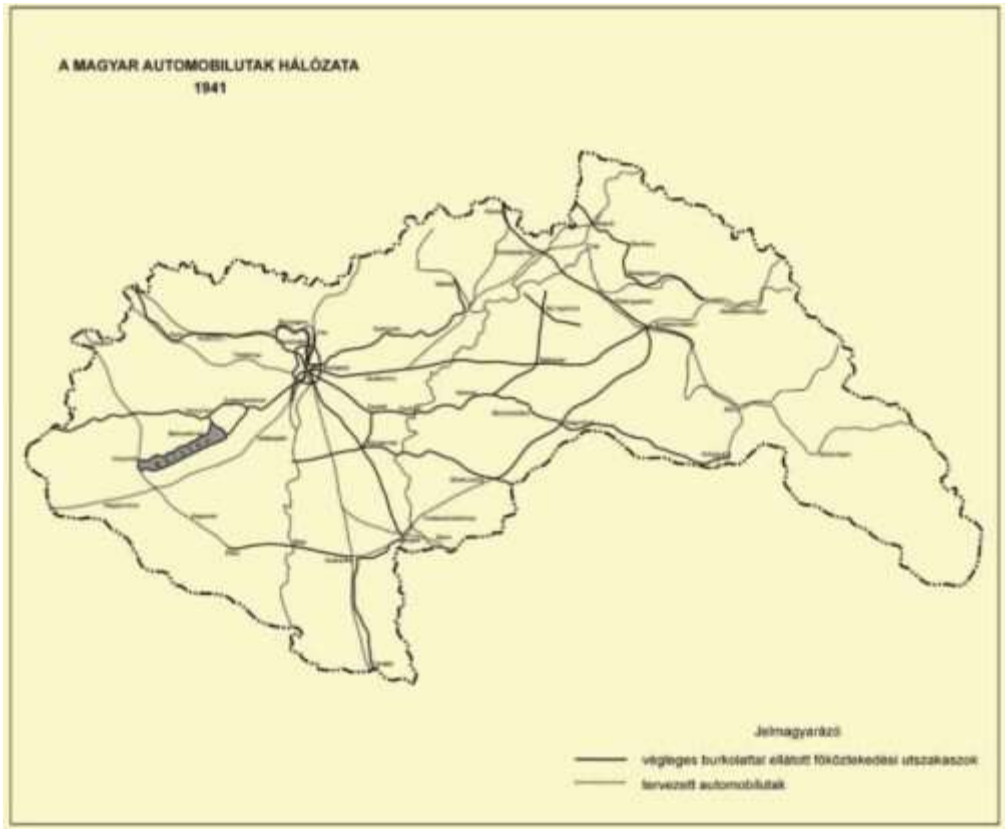


2. kép: Elcsatolt vasúti körgyűrű része az utódállamok területén
https://elsovilaghaboru.com/tortenete/cikk/a_trianon_trauma_ii

Az M47 története.

Az M47 vonala a sugaras-gyűrűs úthálózat egyenes következménye!

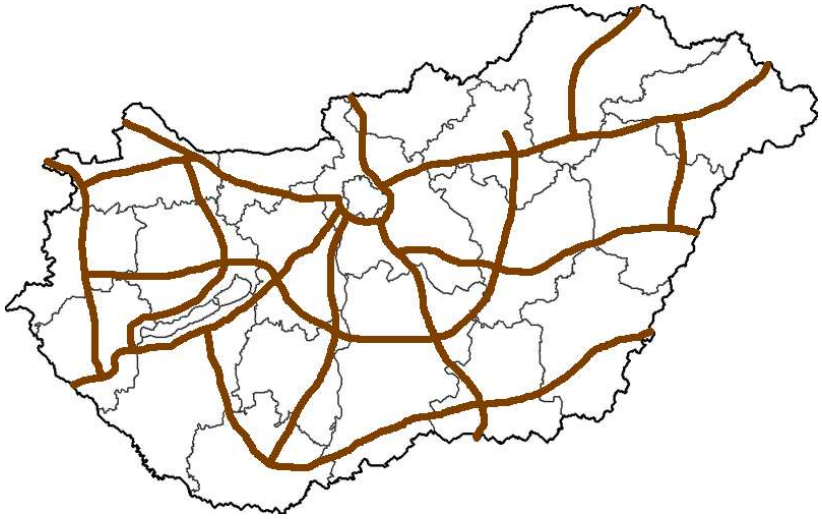
1941. Vásárhelyi Boldizsár első hálózata, az első sugaras-gyűrűs hálózat.



https://utugyilapok.hu/cikkek/autopalya-halozat-fejlesztesi-tervek-magyarorszagon/

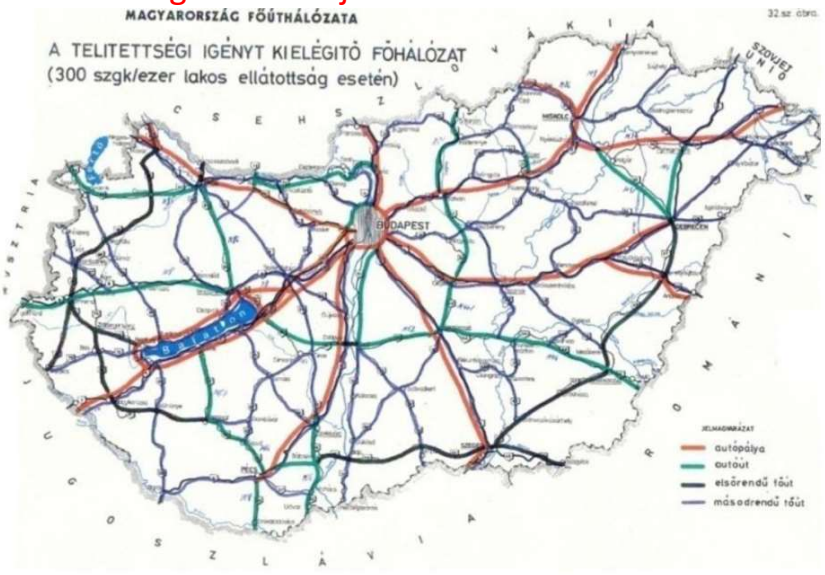
Sopron-Keszthely-Kaposvár-Pécs-Baja-Szeged-Hódmezővásárhely-Békéscsaba-Nagyvárd (nem Debrecen!) nyomvonal már ekkor megjelent, mint a déli határra simuló vonal.

1974-es állami útépítési programban már megjelent az M9 vonal zöme, megszakításokkal. Nagy szakadása van Nagykanizsánál. Békéscsabáról nem megy Debrecenbe.



https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:1974_Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i.png

1977-es főúthálózat még közelebb jutott az M9 vonalához.



3. ábra

UVATERV: Országos Közúthálózat Fejlesztési Keretterv 1977 [3].

https://utugyilapok.hu/cikkek/autopalya-halozat-fejlesztesi-tervek-magyarorszagon/

Déli Autópálya ötlete:1989-1990.

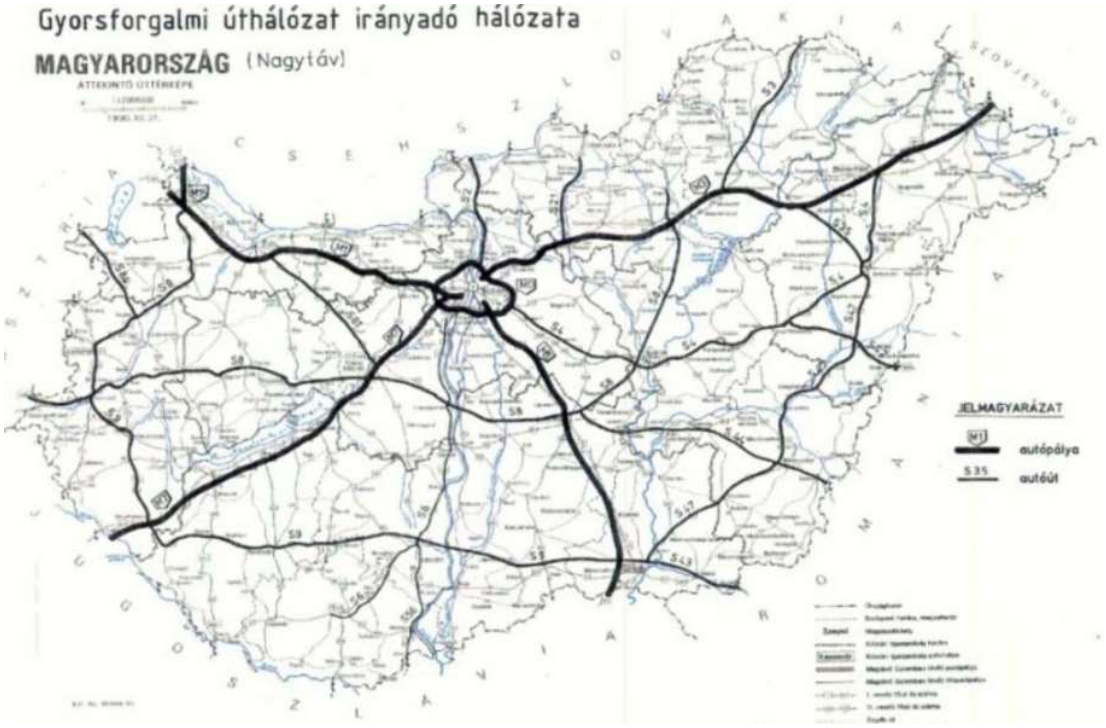


https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li_aut%C3%B3p%C3%A1lya#/media/F%C3%A1jl:D%C3%A9li_Aut%C3%B3p%C3%A1lya_1991-2003.png

Miközben minden pénz a főváros érdekű sugaras hálózatba ment, az országhatár mentén lévőknek reménytelen volt az autópályához jutás. Ezt érezte meg a Co-Nexus nevű vállalkozás. A főváros ellenességet a fővárosi döntéshozók azonnal felismerték, és pillanatok alatt eltakarították.

1991.

Nem sokkal később megjelent azonban ugyanaz, mint egy saját ötlet.



4. ábra

A gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési programja 1991 [4].

https://utugyilapok.hu/cikkek/autopalya-halozat-fejlesztesi-tervek-magyarorszagon/

Ez a sugaras-gyűrűs hálózat első megjelenési formája. A sugaras vonalak mind autópályák, a gyűrűsek pedig egy fokkal lentebbiek, azaz autóutak. Már rajta van az M0, a Székesfehérvárra, Dunaújvárosra-Kecskemétre illeszkedő középső gyűrű, valamint a nyugat-déli-keleti határra simuló küldő gyűrű Soprontól Nyíregyházáig.

Az autóút S-útként már megjelent! Minden S-út volt, mely ezen vékony. A vastagok az autópályák.

S9 és S47 is volt.

1991-2003. **M9 a teljes gyűrű!**



https://www.nyugat.hu/cikk/tervezes_dunantul_eszak_deli_osszekoto_gyorsforgalmi_ut

Ami ma van: a 47 sz. másodrendű főút:



3 megye 24 települését fűzi fel. 1934 óta főút.
https://hu.wikipedia.org/wiki/47-es_f%C5%91%C3%BAt_%28Magyarorsz%C3%A1g%29
Volt más S9 és R47 gyorsút is mielőtt M47-é lett!

Lázár János miniszter úr szerepe az M9-nél. Szerepe példa nélküli!

a) korábban az M9 Sopronból indult Nagykanizsáig, majd innen Szekszárdon át elment Szegedig, végül innen Debrecenig, Nyíregyházáig haladt. De senki sem gondolta, hogy Sopronból Debrecenbe ezen az íven fognak majd menni az autók. Lázár úr uralkodása alatt gyakorlatilag lebontotta, felszámolta ezt az M9-es ívet!
b) Ez elkezdődött a nyugati végeken. Az M9 **HELYETT** M86-ot, majd M87-et terveztetett.
c) a pécsi és a mohácsi polgármestereknek engedve Kaposvár után Pécsre és Mohácsra kanyarította az M9-et. Minden műszaki indoklás nélkül. Jogászként nyilván nem tudta, hogy az autópályák nem kanyarognak egyik várostól a másikig, mint a főutak. De a környezte sem figyelmeztette erre a tévedésre.
d) A választást megelőző Lázárinfók dél-dunántúli állomásain követhető az, hogy megpróbálta lebeszélni a résztvevőket arról, hogy az M9 Kaposváróól Szekszárdre menjen. Mondván, nincs pénz, ami nem volt igaz, mert milliárdok mentek a főváros érdekű M1 sávbővítéseire. Gyakorlatilag azt kínálgatta, hogy Kaposvár és Szekszárd között fogadják el az autópálya **HELYETT** a kétsávos főutat, különben még azt sem fognak kapni.
e) A Szekszárd-Szeged közötti szakaszt is elkaszálta, mivel Kisszállásnál, félúton Tompa, azaz Szabadka felé, délre fordította az M9-et. Úgy, hogy még véletlenül az OTrT – mely magyar törvény – előzetes macerás módosításáról is megfeledkezett!



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

Egy magyar autópályát, melynek nagyon nagy hálózati szerepe lenne, lealacsonyított egy határállomás bekötő útjává! Megtehette! Ilyen még nem volt: határállomási bekötő út autópályából. A szaktudástól nem zavartatva. A hatalmas minisztériumi apparátus pedig mindezt végig asszisztálta. Ők bizonyára ugyanazzal a gerinccel jól fogják majd az új minisztert is kiszolgálni!

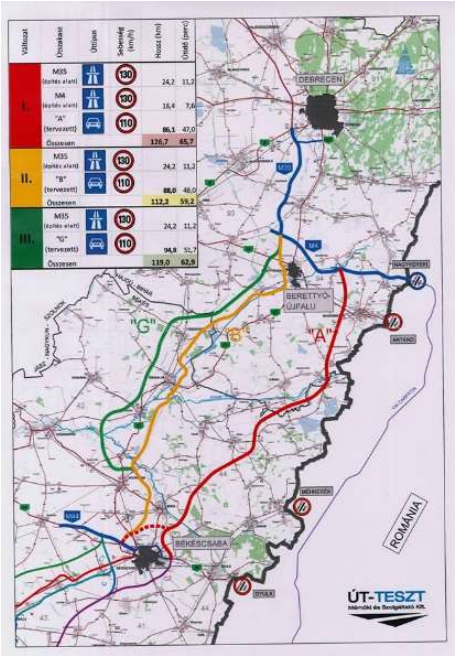
f) Az M9 keleti szektoráról Szeged és Debrecen között leválasztotta az M47-et! Ezzel eltörölte, felszámolta az M9 külső autópálya gyűrűt! Akaratlanul is megszüntette a térségünkben a több évtizede fennálló sugara-gyűrűs gyorsforgalmi hálózatot. **Kisszállás és Szeged között szétszakította az M9-et!**

e) De: autópálya lesz a 47-es útból, jelentette ki Lázár miniszter úr:



Csakhogy az autópálya HELYETT agy főutat terveztett, az ún. kiemelt főutat. A főút jele nem lehetett volna „M”, mert az a magyar törvény szerint csak az autópályának és az autóútnak, aza a gyorsforgalmi utaknak jár, a főút pedig – szintén a magyar törvény szerint - nem tartozik ebbe a kategóriába! De mi ez egy jogásznak!

Megkezdődött az M47 helykeresése:

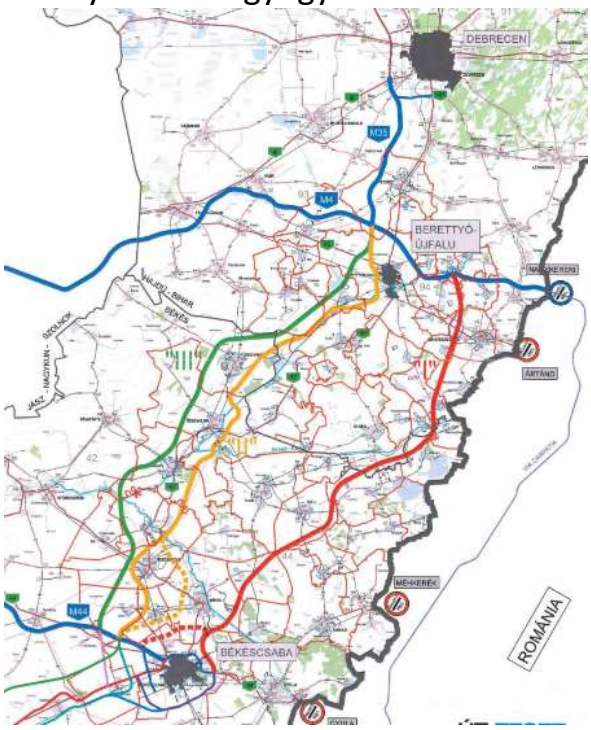


https://www.skyscrapercity.com/threads/hungary-gyorsforgalmi-utak-motorways-ii.1018071/page-663

Láthatóan itt még minden nyomvonal változat autópálya volt! Érdekes, hogy a mérnökök akkor még a mai 47-es főút és a magyar-román határ KÖZÖTT képzelték el az új nyomvonalat.

2019. III.

„Egyhangúlag döntött a közgyűlés az M47-es nyomvonaláról" … A pirosat választották! – melyet pár évvel később Lázár úr figyelmen kívül hagyott és nekiállt volna a meglévő nyomvonal gyógyításának.



https://hbmo.hu/portal/2019/03/egyhangulag-dontott-a-kozgyules-az-m47-es-nyomvonalarol/

A sötét színű ferde vonal a román-magyar határ mai nyomvonala.

2025. X. 24

„Gőzerővel zajlik, az **M47-es sztráda** fejlesztése, amelynek következő szakaszában négysávosra bővítik az utat és emelik a megengedett sebességet.”

Sztrádáról szólt a mese végig, de csak főút lett volna!

„Folytatódik az M47-es autópálya tervezése. Lázár János építési és közlekedési miniszter az egyik kiemelt programjának nevezte, hogy ne csak Budapest felé vigyenek sztrádák, hanem Magyarország keleti részén egy észak–déli folyosót nyissanak Debrecen–Békéscsaba–Szeged között.”

„A fejlesztés célja, hogy a szakasz kétszer két sávos, emelt sebességű, helyenként 110 kilométer per órás haladásra alkalmas főúttá váljon.”

https://www.origo.hu/gazdasag/2025/10/folytatodnak-az-utfejlesztesek-a-budapest-centrikussag-enyhitesere

2025. X. 9.

„Elkezdődött az M47-es tervezése, és elmondta a további menetrendet Elmondta, hogy immár el is kezdődött az M47-es tervezése, amelyre 13 milliárd forintot szánnak.”

- „Berettyóújfalu és Debrecen között megvan a négysávú kapcsolat, tehát most Békéscsaba és Berettyóújfalu között épül ki a kétszer kétsávos.
- **Alapvetően a 47-es mostani nyomvonalán lesz az M47-es**, természetesen településeket elkerülő szakaszokkal.
- Békéscsaba felől kezdik az építkezést, így először Békéscsaba és Mezőberény között épül meg az M47-es.
- Amint elkészül Békéscsaba és Berettyóújfalu között a négysávos, indul a munka Békéscsaba és Orosháza, majd Orosháza és Hódmezővásárhely között, aztán pedig egészen Szegedig – vetítette előre a további menetrendet Lázár János építési és közlekedési miniszter.”

https://www.beol.hu/helyi-gazdasag/2025/04/m47-lazar-janos-bekescsaba

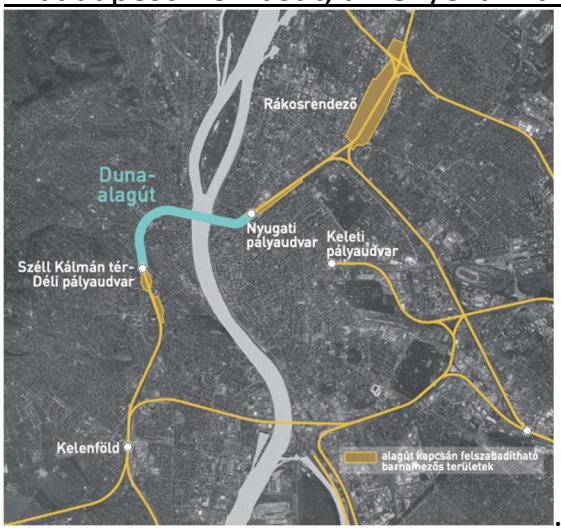
2025. X. 24.

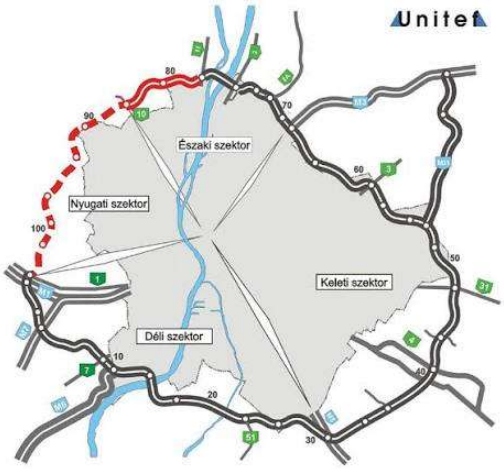
„…a szakasz kétszer két sávos, emelt sebességű, helyenként 110 kilométer per órás haladásra alkalmas **főúttá** váljon.”

https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/10/autopalya-negysavossa-epitik-at-az-m47-est-bekescsaba

Ez volt az utolsó hírek egyike, majd jött 2026. IV. 12.

A budapesti körvasút, amellyel a múlt kísért





...

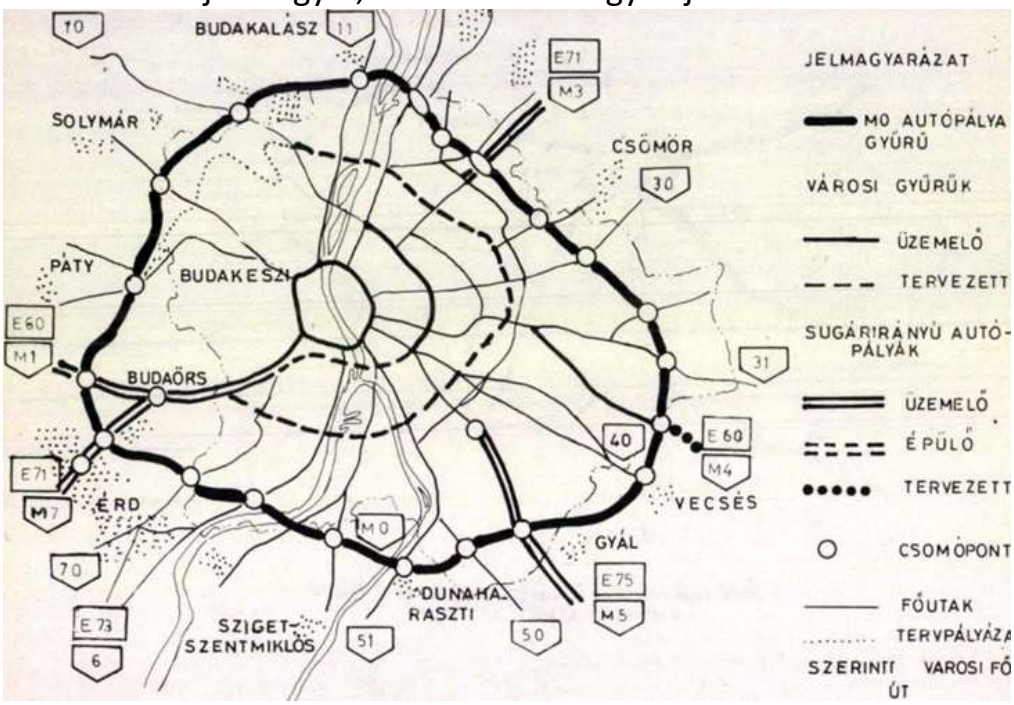
https://ketfarkukutya.mkkp.party/2023/12/11/deli-korvasut-tervek-bavs-lazar-janos/

https://www.innoteka.hu/cikk/az_m0_tervezesenek_harom_evtizede.2592.html

a körvasút és a hiányzó szakasza az M0 és a hiányzó szakasza

Az egyikhez sincs pénzük! Még mindig a sugaras-gyűrűs világban botladoznak! Miközben ezt a helyzetet ők állítottál elő maguknak. A sugarassággal maguknak szereztek előnyt, mely ma az ellenkezőjére fordult. Miért akarhatják ezt az egész országnak?

Abba sem bírják hagyni, csak a budai hegyek jelentenek némi akadályt:



https://pestbuda.hu/cikk/20190912_domonkos_csaba_megtelt_az_m0

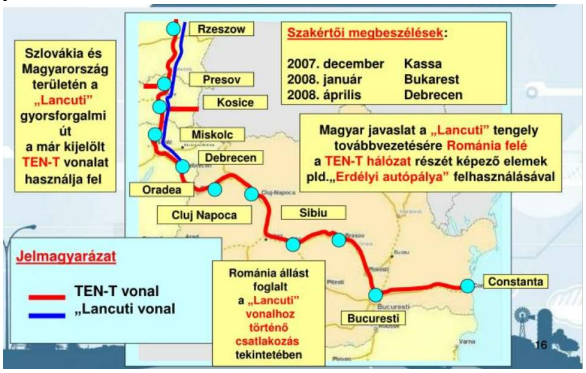
Nekik még több gyűrű kell mind a közúton, mind a vasúton! 150 évvel ezelőtti ideológia foglyai vagyunk!

<u>Egy nemzetközi autópálya részeként épül a Nagyvárad-aradi szakasz</u>
A vonal érdekében 7 ország fogott össze.



https://magyarepitok.hu/utepites/2020/02/harom-tengert-kothet-majd-ossze-ez-a-kozlekedesi-folyoso
Magyarország azonnal elfogadta a nyomvonal kinyomását Romániába.

Berg Tamás úr a KKK osztályvezetője szerint a magyar delegáció - a koncepció lényegéből semmit sem értve – 2009-ben azt javasolta, hogy a tervezett észak-dáéi irányú tengelyt derékszögben törjék meg és Debrecen után fordítsák Erdélybe.

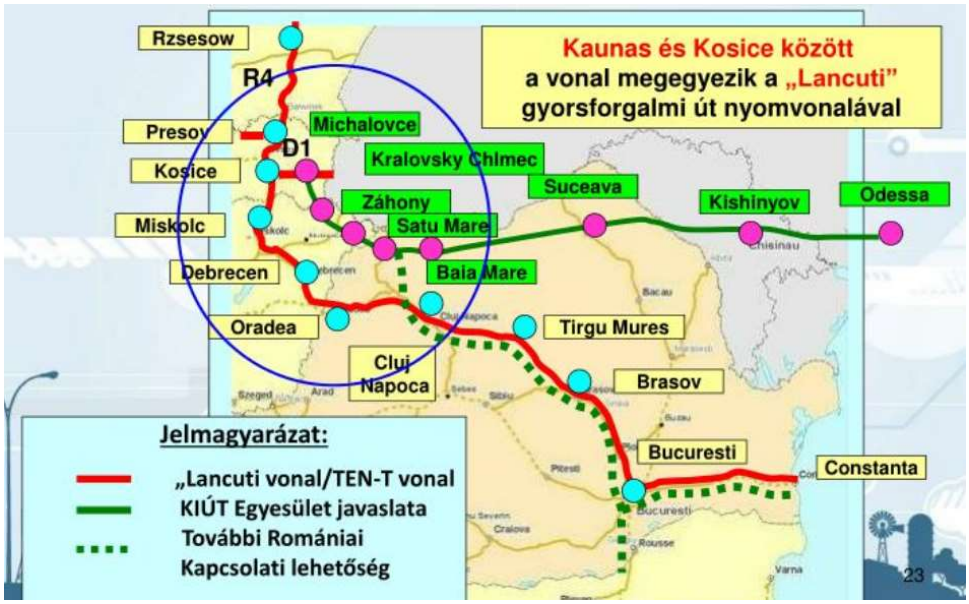




...

Erre fejelt rá a „KIÚT" Egyesület:





https://www.slideserve.com/nalani/berg-tam-s-oszt-lyvezet-kkk-h-l-zatfejleszt-si-s-d-nt-s-el-k-sz-t-si-oszt-ly

Ilyen nagy dolgokra voltak képesek a hazai hálózatfejlesztők! Ezt mindet el lehetett adni hálózatfejlesztésként! Szégyen! **Csoda, hogy nincs foganatja itthon a rácsos, a sakk-tábla-szerű, vagy grid hálózatnak?**



...

https://magyarepitok.hu/utepites/2020/02/harom-tengert-kothet-majd-ossze-ez-a-kozlekedesi-folyoso

7 ország fogott össze! Ez volt az első összefogás az észak-déli elhelyezkedésű köztes államokkapcsolatának javítására.

A jugoszláv utódállamok kikerülése

Láthatóan, hogy szándékosan kikerüli a volt Jugoszlávia utódállamait, mintha ez egy terra incognita, azaz feltérképezetlen, ismeretlen föld lenne. Európa közepén ismeretlen föld?

Mintha az EU kutyáztatná, büntetné a volt Jugoszláv utódállamokat!

A volt Jugoszlávia utódállamok csak úgy kerülhetők ki, hogy átugranak az egyik észak-déli vonalról a következő, keletebbre lévő észak-déli vonalra:

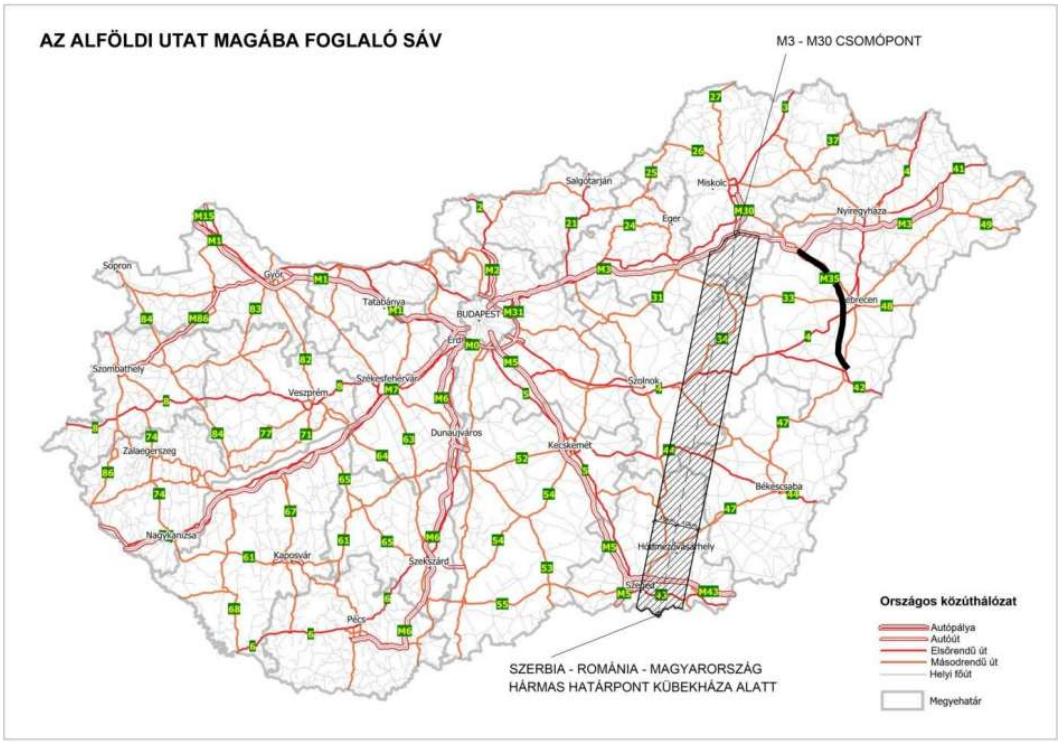


https://3si.politic.edu.pl/via-carptahia/

(A rajz kiegészítését a párhuzamossokkal köszönöm dr. Csüllög Imre úrnak!)

<u>A magyar lehetőség</u>

Ha maradtak volna az első irányon, akkor nem kellett volna kimenni Romániába, hanem a Miskolc-szerb-román-magyar hármashatár Kübekháza mellett felé lehetne haladni ebben a sávban:



A folyószabályozás előtt itt a Tisza mocsarai terültek el. De sajnos hol van az már!

Sokat segítene a nyomvonal megtalálásában az, ha klímaváltozás hatásait komolyan véve annak hatásait át lehetne vezetni a földhivatali nyilvántartásokon, a rengeteg vizes élőhely megszűnése, az Alföld kiszáradása miatt.
Ha elfogadnák a zöldek, hogy élettelenné vált vizes élőhelyeket nem kellene fenntartani valami csodára várva. Sokat olcsóbbítana az útépítéseken, ha nem kellene ezeket kerülgetni! Ez állami érdek!

A következő sárga vonal a fentebbi sáv egy vonala, mely a vizes élőhelyek megszűnését tudomásul véve még szebb lehetne:



(Molnár László Aurél úr rácsos hálózati ábra elképzelésének kiegészítésével. A kékek a kelet-nyugati, a pirosak az észak-déli autópályáink, a meglévők felhasználásával.)
A sárga vonalat én Alföldi autóútnak neveztem.
Ez az ábra mutatja a javasolt minimális méretű rácsos, azaz grid autópálya hálózatot, mely megfele a mai gazdasági és politikai elvárásoknak.

Jól illik a sárga vonal a román szaggatott piroshoz, és az M5 folytonos piros vonalához! Éppen a kettőjük szögfelezőjére esik!

Ehhez el kellen felejteni az M47-et. Az megmaradhatna főútnak, ha kell helyi négysávostásokkal.

Az Alföldi autóútról

Az Alföldi autóút költsége kisebb lenne, mint az M47-é lett volna!
Hiszen ha a meglévő 47-es főútból lesz autópálya, akkor

- jelentkezik egyszer ennek a költsége, és
- jelentkezik egy új főút építési költsége a lassú mezőgazdasági járművek részére!

Az Alföldi autóútról nem kell kitiltani a lassú járműveket, mert itt ezek nincsenek.
Az Alföldi autóút a gyorsaknak teremt egy új lehetőséget.
Kassa Szlovákia, Temesvár pedig Románia 2. legnagyobb városa, melyeket az Alföldi autóút közvetlenül kötne össze. és még felfűzne közben magyar kisvárosokat, középvárosokat.
A 47 sz. főút fő funkciója a termőföldek kiszolgálása, a mezőgazdaságban használt nagy testű és lassú járművek forgalmával. Ez összeegyeztethetetlen az autópálya nagy sebességű forgalmával, mely állandó előzésekre lenne kényszerülve. Ha azM47 a meglévő 47-es nyomvonalára épülne, akkor kellene építeni egy külön kétsávos utat a mezőgazdasági járműveknek, mivel párhuzamos út nincs.

Az autópálya funkció teljes félreértelmezése a hazai „fejlesztőknél”

Nagy akadálya fenti gondolatnak, hogy még ma is sokan félreértelmezik az autópálya szerepét. Összetévesztve azt a főútéval.
A főutak feladata a városok felfűzése és nem az autópályáké. Láthattuk, hogy ők az M9-et be akarték vinni Kaposvár után Pécsre és Mohácsra is, hogy ezeket is felfűzzék, ettől remélve Pécs más okú gazdasági elmaradottságát.
Pedig az autópálya nem városokat fűz fel, hanem a régiókat, az országrészeket, az országokat. Ideje lenne már ezt is tudomásul venni!

Milyen az itteni közlekedési folyosó jelentősége?

Nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a román magyar határ egy közlekedési folyosó iránya is.



A folyosóban benne van

- a világos zöld vonalú vasútvonal,
- a mai 47 sz. főút,
- az épülő román autóút (sötét zölddel)
- és tervezett M)=M47.

Ez rettenetes nagy szállítási kapacitást jelent. Miközben a német-török irány, mely Magyarország legnagyobb teherforgalma, erre éppen MERŐLEGES! A román-magyar határ tehát rossz irányban van ehhez, semmit sem ad a szükségletnek, és ugyanakkor értelmetlen fölös kapacitást hoz létre sok pénzből!

Kíváncsian figyelem, hogy az új kormány

- **szolgaian igazodik a Lázár úr által elképzelt M47-hez**, és ezzel a sugaras-gyűrűs világhoz, megvalósítja-e, befejezi-e azt, mintegy második M1 szélesítésként produkálva,
- hogy meg akarja-e autópályával erősíteni a trianoni határvonalat, vagy húz egy egyértelmű cezúrát? Cezúra=határozott választóvonal, éles határ, törés vagy megszakítás két korszak, esemény vagy folyamat között.
- **Hogy az új kormány kíváncsi-e, megvizsgálja-e a rácsos autópálya hálózat előnyeit a sugaras-gyűrűssel szemben, vagy nem.**

Itt ez olcsón befejezhető, lezárható!

Szeged, 2026. X. 12.