A rácsos autópálya hálózat dél-alföldi elemei
Rengeteg dolog történt, de nem jutottunk semmire!

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:

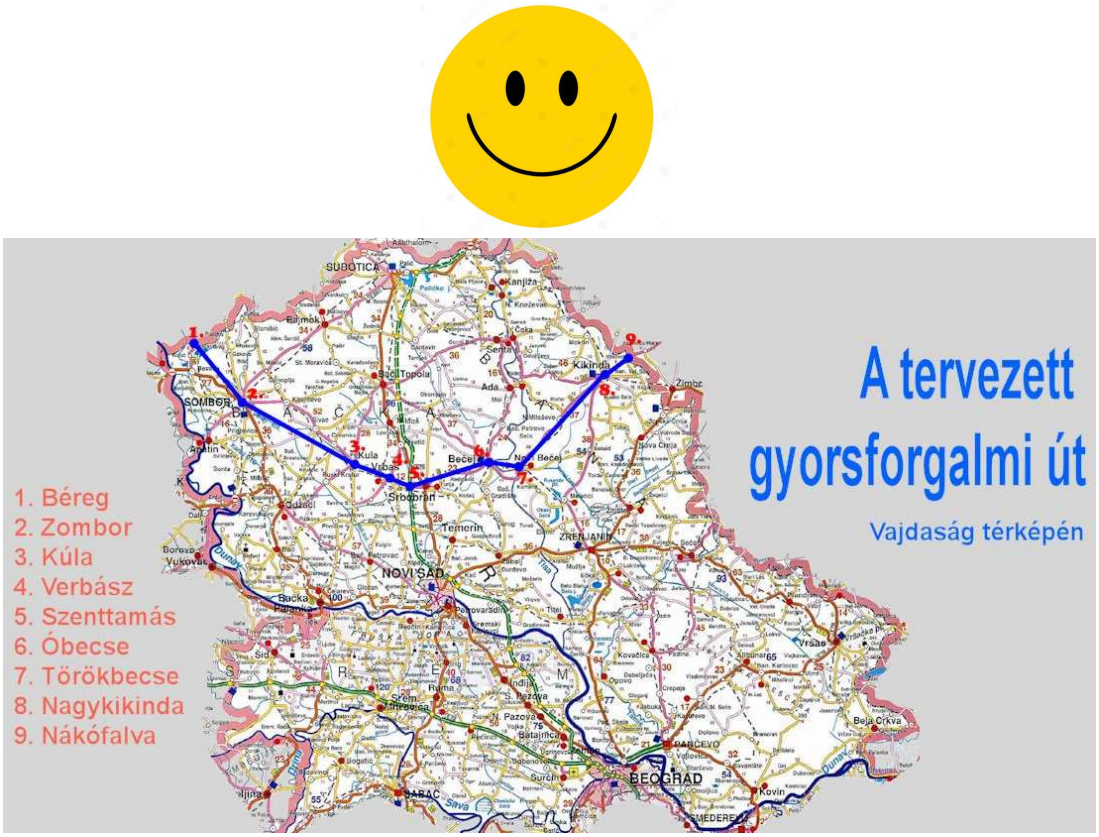
- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől,
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

1. Ami kiváltotta a dolgozatomat……2. old.
2. Az új vajdasági autópálya jellemzői……2.
3. A három szerb határállomás miatti magyar fejlesztési igények indoklása……4.
4. A három szerb határállomás miatti magyar fejlesztési igények……4.
5. A Lázár-féle minisztérium pénzpazarlása I……7.
6. Az M9 története, az M9 nyomvonalának változásai……15.
7. Az M9 kiépítésének minisztériumi akadályozása; benne a pénzpazarlás II……22.
8. Az M9 hálózati szerepe……41.
9. A Népszava, a Telex, a G7, a 444, a Blikk, az Index az Átlátszó
a szaklapok szerepkörében……43..

2. Ami kiváltotta a dolgozatomat

A kék vonal az új gyorsforgalmi út Szerbiában, a Vajdaságban, melyet az alakja miatt az újságírók a Vajdaság mosolyának neveztek el az ismert emojik smile jeléről.



https://cdn3.szmsz.press/wp-content/uploads/2023/02/Bereg-NakovoU2x1.jpg

2. Az új vajdasági autópálya jellemzői

2023. IV. 24.

„Vajdaság Mosolya – 430 millió euróból építenek négysávos utat Zombortól Nagykikindáig.”

„… a munkálatok már 2023 első felében megkezdődhetnek, és két-három évig tartanak majd.”

https://szmsz.press/2023/04/24/vajdasag-mosolya-430-millio-eurobol-epitenek-negysavos-utat-zombortol-nagykikindaig/

2023. XII. 4.

„December 13-án kezdődik a Béregtől Szerbcsernyéig vezető, Vajdaság mosolya elnevezésű gyorsforgalmi út építése, jelentette be Goran Vesić építési, közlekedési és infrastrukturális miniszter.”

https://www.vajma.info/cikk/vajdasag/29155/Nehany-napon-belul-megkezdodik-a-Vajdasag-mosolya-epitese.html

2026. 06. 01.

„A 185 és fél kilométer hosszú gyorsforgalmi út (a Vajdaság mosolya-RM) teljes egészében várhatóan 2028-ra készülhet el.”



„A munkálatokat Aleksandar Vučić is megtekintette, aki szerbül és kínaiul is köszöntötte a kivitelező cég dolgozóit, ugyanis a vasút és egyéb úthálózat fejlesztésekhez hasonlóan ezt a projektet is a kínai féllel együttműködve végzik majd el.”

https://pannonrtv.com/rovatok/tarsadalom/vajdasag-mosolya-2028-ra-keszulhet-el-fontos-gyorsforgalmi-ut





https://magyarepitok.hu/best-practices/2026/05/padlon-az-m5-os-autopalya-vajon-meg-tudja-e-menteni-az-m6-os

https://szegeder.hu/kulfold/2023-12-04/vajdasag-mosolya-uj-uttal-kotik-ossze-a-magyar-es-roman-hatart-szerbiaban/656dd8b047d3c02c8460ded4

Nagyon lényeges az, hogy Szerbia nekiáll három határállomás fejlesztéséhez!
Ezek:

- a hercegszántói, (Béreg)
- a tompai, (Kelebiai, Szabadka)
- a röszkei (Horgos) átkelők.

3. A három szerb határállomás miatti magyar fejlesztési igények indoklása 2026.06.01.

„Padlón az M5-ös autópálya – vajon meg tudja-e menteni az M6-os?”
„Megnéztük, milyen fejlesztések révén terelődhetne át a több mint kétszer akkora forgalmat cipelő M5-ös forgalma a hírhedten kihasználatlan M6-osra.”

„A pálya túlterheltségét főként a Balkánról és Törökországból érkező kamionok, illetve vendégmunkások okozzák.”

„A szerb A1-es és a magyar M5-ös autópályát összekötő átkelő (a röszkei-RM) napi forgalma a csúcsidőszakban a 30-40 ezer járművet is elérheti, szintén több kilométeres torlódásokat okozva.”

„A Vajdaság Mosolya nevű sztráda megépülése ugyanakkor nemcsak az M5-ös és Röszke túlterheltségének megszüntetése felé nyit új irányokat, hanem új értelmet adhat az M6-os autópályának is, amely jelenleg Magyarország egyik legkevésbé kihasznált sztrádája”

„2022-ben az M5-ös Budapesthez közeli szakaszán napi átlagban 76 ezer egységjármű haladt át; és ugyanez a szám még Szeged térségében is 44 ezer volt az M5-ösön. Ezzel szemben ugyanebben az évben az M6-os autópálya fővárosi bevezetőjén mindössze napi 35 ezer egységjárművet mértek; míg ugyanekkor Szekszárd, illetve Paks térségében már csak 13 ezret.”

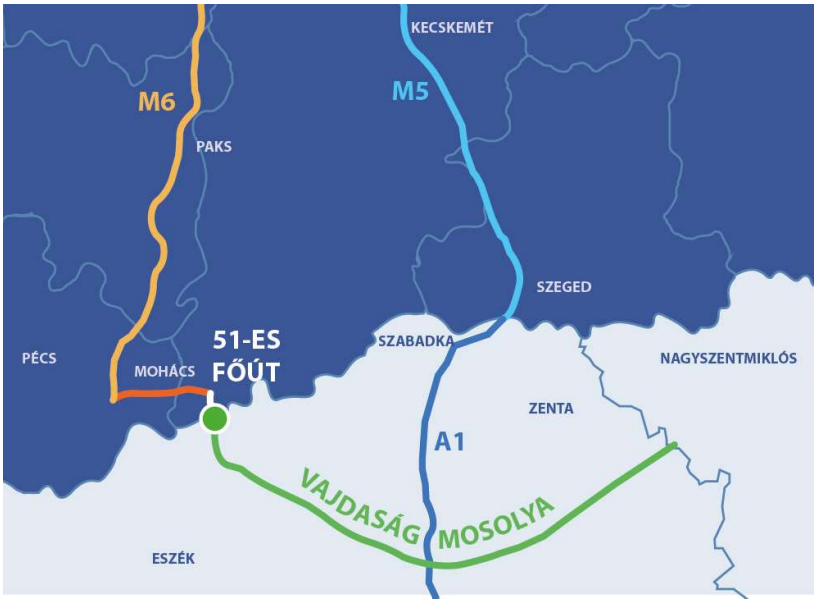
„… a KSH 2022-es statisztikája szerint Magyarországon a száz kilométernél hosszabb autópályákon száz kilométerre átlagosan 14,1 baleset jutott:
fajlagosan a legtöbb (21,7) az M5-ösre, a legkevesebb (4,0) pedig az M6-osra.”

„… Az M0-ásnak ugyanis jellemzően az M5-ös és az M6-os közötti szakasza küzd a legsűrűbben dugókkal…”. Ez szintén nagy fontosságú!
https://magyarepitok.hu/best-practices/2026/05/padlon-az-m5-os-autopalya-vajon-meg-tudja-e-menteni-az-m6-os

4. A három szerb határállomás miatti magyar fejlesztési igények

a) Hercegszántó

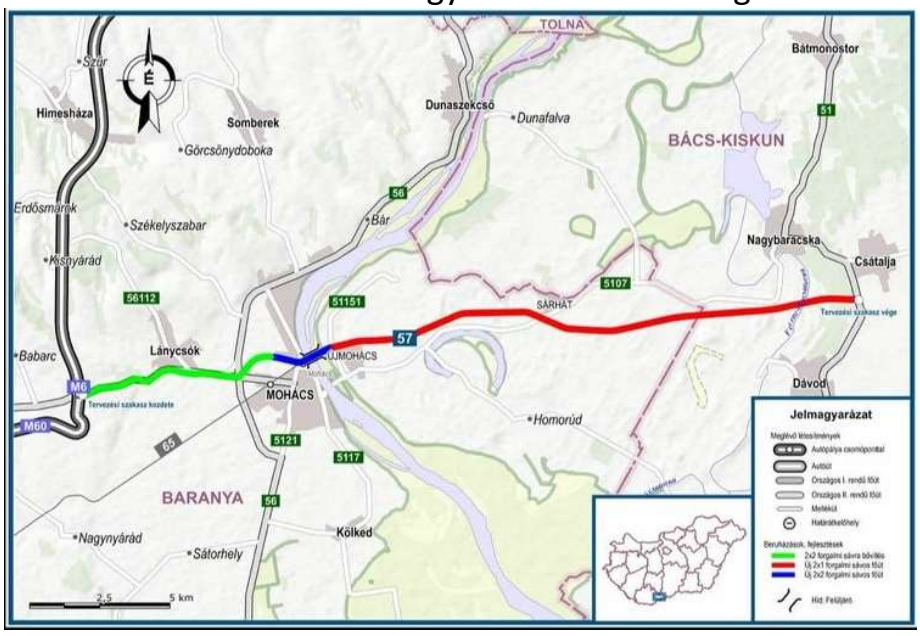
A zölddel jelölt Vajdaság mosolya gyorsforgalmi út nyugati vége illeszkedik a határállomáshoz, mely itt egy zöld pont. Ha megépül a piros vonal az új mohácsi hídon át, akkor a zöld út forgalma rájut a hazai M6-ra!



https://magyarepitok.hu/best-practices/2026/05/padlon-az-m5-os-autopalya-vajon-meg-tudja-e-menteni-az-m6-os
https://szegeder.hu/kulfold/2023-12-04/vajdasag-mosolya-uj-uttal-kotik-ossze-a-magyar-es-roman-hatart-szerbiaban/656dd8b047d3c02c8460ded4

A magyarok leckéje tehát

- az 57 sz. négysávos út építése egy új mohácsi híddal az 51 sz. főút és az M6 között, valamint
- az 51 sz. főút korszerűsítése Nagybaracska és Hercegszántó között.



b) Tompa



A vajdasági oldalon elkészült Szabadka nyugati elkerülő útja, mely a várostól keletre összeköti a szerb A1 autópályát, mely nálunk az M5, a kelebiai határállomással. Ez volt a néhai Dobosi Tivadar úr ötlete, elképzelése!
Így az A1-en kialakult egy „Y” csomópont, mellyel lehetővé válik, hogy a forgalom Röszke helyett Tompára menjen.
A magyar lecke ezt a forgalmat innen eljuttatni ismét az M6-ra.
A fentebbi ábrán a folytonos lila szín a meglévő M9 gyorsforgalmi út a szekszárdi Duna híddal. Ez létezik az 51 sz. főútig, mely itt sárga.
A lila szaggatott mutatja azt az M9 jövőbeni folytatást, amely az 51 és az 53 sz. főutak között fog megépülni. Az 53-as itt zöld.
Ezután már csak be kell zárni a vonalat az 53-ason, korszerűsítve azt a tompai határállomásig.

HA A HATÁRÁLLOMÁSOKRÓL NEM KÖTNÉK BE AZ M6-BA A FORGALMAT, AKKOR AZ 51-ES ÉS AZ 53-AS UTAKON ÁLLNA ELŐ NEHEZEN KEZELHETŐ HELYZET. AZ M0-RÓL SEM FELEDKEZVE MEG.

2026.05.26.
Az M9-es meghosszabbítása Tompa felé. Az M6-os és az 51-es főút között már kiépült M9-es (a szekszárdi Szent László híddal) kaphatna folytatást az 53-as főútig egy 60 kilométeres új szakaszon, egy új tompai határátkelővel.”
https://index.hu/belfold/2026/05/26/kozlekedes-auto-kamion-autopalya-fout-utepites-kozlekedesfejlesztes-magyar-utak-vajdasag-mosolya/?token=9830469282cbb6ae17d7bbb97a4d7e47

„A tompai határátkelő és a szerb A1-es autópálya között ugyanis van még egy 24 km-es kétsávos szakasz: a 2020-ban átadott (közel 30 év alatt megépülő (!) – a szerk.) szabadkai elkerülő út **jelentős előrelépést jelent a város** és az áthaladó forgalom számára, ugyanakkor egyelőre nem biztosít gyorsforgalmi kapcsolatot

a szerb sztráda és a magyar határ között. Mindazonáltal a korábbi sajtóhírek szerint a szerb kormány tervezi a félautópályaként megépült útvonal teljes értékű autópályává történő fejlesztését.”

A kiépítendő M9 szakasz:



https://beruhazas.gov.hu/projektek/m9-gyorsforgalmi-ut-tervezese-51-sz-es-53-sz-foutak-kozott-lekotessel-tompa-iranyaba-engedelyezesi-es-kiviteli-terv/45697

c) Röszke

Ez a határállomás már ma egyesítette a korábbi 5 sz. főútit és az M5 autópálya új csomópontját A mai forgalma akkora, hogy ennyi sem elég, ezért azt ismét bővíteni kell.

„A horgosi lesz Európa legnagyobb határátkelője, ennek bővítésére a két ország mintegy 200 millió eurót fordít majd.”

https://pannonrtv.com/rovatok/tarsadalom/vajdasag-mosolya-2028-ra-keszulhet-el-fontos-gyorsforgalmi-ut

5. A Lázár-féle minisztérium pénzpazarlása I.

Súlyos hatékonysági problémák a G7 szerint. Volt itt pénz!

2026. 06.03.

A G7 állításai:

- „Az ezermilliárdokért épült sztrádahálózat több mint **felén 20 százalék alatti** a kihasználtság, ezek helyett elég lett volna kétszer egysávos főút is.”
- „… legendásan üres M6-os autópálya …”

- „Az M3-as Nyíregyháza után vagy az M35-ös és M4-es Debrecen és a román határ közti szakasza nemcsak érzésre kong az ürességtől, ezek teljesen feleslegesen épültek ki kétszer kétsávos sztrádaként.”
- „A 2020-as forgalomszámlálási adatok szerint a gyorsforgalmi utak csupán 25 százaléka esetében éri el a kihasználtság az 50 százalékot.”
- „Az ezermilliárdokért épült sztrádahálózat 12 százalékán a kihasználtság 10 százalék alatti”
- „… 39 százalékán 20 százalék alatti. Ezt a 671 kilométert biztosan feleslegesen vagy túlzó paraméterekkel építették ki, magyarán autópálya vagy autóút helyett akár egy kétszer egysávos főút is elég lett volna.”
- „Az elmúlt évtized átlagáraival kalkulálva ez azt jelenti, hogy
- **„1500 milliárd forintot költött a magyar állam felesleges vagy túl korán megépült sztrádákra.**
- **„Ész nélküli fejlesztés”**
- „A magyarok kedvenc bezzegországa, Ausztria azonban jó példa arra, hogy ez mennyire nincs így: nyugati szomszédunk és Csehország között például a mai napig nincs autópálya-kapcsolat, és ebben az évtizedben sem terveznek ilyet építeni. Az általában figyelembe vett fejlettségi mutatók alapján mindkét ország sikeresebb, mint hazánk – talán az is szerepet játszhat ebben, hogy nem hiedelmek alapján költenek el több száz milliárd forintot beruházásokra, hanem tények és alapos vizsgálatok alapján.”
- „Az anyagiakban nem szűkölködő Svájcban is az A4-es autópálya Schaffhausen után egy széles főútként ér át Németországba. Nem azért, mert nincs rá pénzük: jól tudják, hogy nincs értelme kiépíteni.
- „Svájc és Ausztria között sincsen autópálya-kapcsolat, de ettől még egyik országban sem érzik úgy, hogy fejletlenek lennének, és ne lenne megfelelő infrastruktúrakapcsolat a két ország között.”
- „A 2010 és 2020 között átadott autópályák és autóutak esetében mintha az idő előrehaladtával növekedett volna a feleslegesen korán megépített utak aránya.”
- „**350 milliárdot költött az állam olyan sztrádák építésére, ahol a kapacitás 10 százalékát sem éri el a forgalom.”**
- **„**A 2020-ban a kapacitás 20 százaléka alatti forgalmat felmutató, 2010 és 2020 között átadott sztrádák építésére 956 milliárdot fordított az állam, ez a teljes beruházási összeg 73 százaléka.”
- „A 2020-ban átadott, az M7-es autópályát Zalaegerszeggel és Keszthellyel összekötő M76-os első szakasza a legrosszabb ebben a mutatóban.”
- „A négyszer nagyobb Lengyelországnál is több sztráda van hazánkban, de a jóval fejlettebb és közel egymillióval népesebb Csehországhoz képest is másfélszer hosszabb a hazai hálózat. A világ egyik leggazdagabb

országában, Svájcban is 15 százalékkal kisebb a gyorsforgalmi úthálózat, mint nálunk.”

Hogyan lehetséges, hogy ezek a számok a Közlekedéstudományi Szemlében sem jelenhettek meg? Hogyan lehetett a rengeteg pénzt ennyire alacsony hatékonysággal használni. Hogyan lehetséges az, hogy egy minisztérium elhanyagolhatta a gazdaságosság kimutatását, a megtérülés számítást, a költség-haszon elemzést? Miféle kapitalizmus ez?

A 2010 és 2020 között átadott gyorsforgalmi utak forgalmi jellemzői

Útszakasz	Átadás éve	Átlagos forgalom (egységjármű/nap az átadás évében)	Átlagos forgalom (egységjármű/nap, 2020)	Kapacitáskihasználtság, 2020	Forgalon éves átlagos növeked
M31 autópálya gödöllői átkötés 0+000-12+410 km között	2010	19.903	27.546	36%	4%
M43 5. sz. főút - 47. sz. főút (3+000-9+700 km sz. között)	2010	15.701	30.008	31%	7%
M6 Dunaújváros - Szekszárd közötti szakasz	2010	10.042	13.073	17%	3%
M6/M60 Szekszárd - Pécs	2010	5.860	8.189	11%	4%
M85 Enese elkerülő szakasz	2011	13.384	18.221	26%	4%
M43 18+400 - 34+600 km sz. között	2011	13.731	20.778	23%	5%
M43 47. sz. főút - 4413 j. ök. út (9+700 - 18+400 km sz. között) új Tisza-híddal	2011	13.731	27.350	28%	9%

M43 47. sz. főút - 4413 j. ök. út (9+700 - 18+400 km sz. között) új Tisza-híddal	2011	13.731	27.350	28%	9%
M3 Nyíregyáza - 49. sz. főút közötti szakasz	2013	7.594	11.155	13%	6%
M3 autópálya 49. sz. főút - Vásárosnamény (268+000-279+900)	2014	3.150	4.606	5%	7%
86. sz. főút 80+775-89+980 km. sz. között (Szombathely-Vát)	2014	13.398	14.387	20%	1%

86. sz. főút 80+775-89+980 km. sz. között (Szombathely-Vát)	2014	13.398	14.387	20%	1%

85. sz. főút Győr-Kóny szakasz 0+000-16+100 km sz. között (távlati M85 Enese elkerülő nélkül)	2015	14.048	17.143	24%	4%
M43 gyorsforgalmi út Makó-Csanádpalota/Nagylak (országhatár) közti szakasz	2015	11.215	17.065	20%	9%

M43 gyorsforgalmi út Makó-Csanádpalota/Nagylak (országhatár) közti szakasz	2015	11.215	17.065	20%	9%

M60 autóút Pécs délnyugati elkerülő az 58 és 5826 sz. utak között	2015	4.371	6.652	9%	9%
85. sz. főút Kóny-Csorna szakasz 16+100-20+800 km sz. között (távlati M85)	2015	11.094	17.138	23%	9%
85. sz. főút Csorna elkerülő szakasz I. ütem (távlati M85-M86)	2015	6.760	15.626	17%	18%

M86 Csorna-Hegyfalu szakasz	2016	12.891	12.229	17%	-1%
8. sz. főút Székesfehérvár-Feketehegy elkerülő	2016	7.092	10.754	17%	11%

A 2010 és 2020 között átadott gyorsforgalmi utak forgalmi jellemzői

Útszakasz	Átadás éve	Átlagos forgalom (egységjármű/nap az átadás évében)	Átlagos forgalom (egységjármű/nap, 2020)	Kapacitáskihasználtság, 2020	Forgalom éves átlagos növeked
M86 gyorsforgalmi út Szeleste - Csorna szakasz I. ütem: Szeleste-Hegyfalu szakasz	2015	12.024	12.229	17%	0%
M86 Csorna-Hegyfalu szakasz	2016	12.891	12.229	17%	-1%
8. sz. főút Székesfehérvár-Feketehegy elkerülő	2016	7.092	10.754	17%	11%
M35 autópálya (I. ütem) 4. sz. főút-481. sz. főút közötti szakasz	2017	6.111	10.019	13%	28%
Sopron megközelítése M85 autóút Csorna elkerülő (II. ütem)	2017	2.617	5.275	7%	26%
M30 Tornyosnémeti-országhatár	2018	5.548	7.477	15%	16%
8. sz. főút Várpalota elkerülő	2018	17.420	13.650	24%	-11%

M30 Tornyosnémeti-országhatár	2018	5.548	7.477	15%	16%
8. sz. főút Várpalota elkerülő	2018	17.420	13.650	24%	-11%

M35 autópálya (II. ütem) 481. sz. főút - Berettyóújfalu	2018	9.775	9.544	13%	-2%

M35 autópálya (II. ütem) 481. sz. főút - Berettyóújfalu	2018	9.775	9.544	13%	-2%
M4 autópálya Berettyóújfalu-Nagykereki országhatár: Berettyóújfalu-47. sz. főút (2+550-5+500)	2018	8.419	5.171	7%	-39%
Eger megközelítése M25 autóút északi ütem	2018	9.706	9.017	13%	-7%
Békéscsaba megközelítése M44 Tiszakürt-Kondoros	2019	6.017	5.929	8%	-1%
M4 M0-Abony	2020	29.074	29.074	36%	-
M4 autópálya Berettyóújfalu-Nagykereki országhatár: 47. sz. főút-Nagykereki oh. (5+500 - 32+038)	2020	2.915	2.915	4%	-
Eger megközelítése M25 déli ütem	2020	5.946	5.946	8%	-

Eger megközelítése M25 autóút északi ütem	2018	9.706	9.017	13%	-7%
Békéscsaba megközelítése M44 Tiszakürt-Kondoros	2019	6.017	5.929	8%	-1%
M4 M0-Abony	2020	29.074	29.074	36%	-
M4 autópálya Berettyóújfalu-Nagykereki országhatár: 47. sz. főút-Nagykereki oh. (5+500 - 32+038)	2020	2.915	2.915	4%	-

https://telex.hu/g7/adat/2022/06/30/a-rezsivedelem-aranak-duplajat-szorta-el-a-kormany-felesleges-autopalyakra

Jó lett volna elolvasni az előbbiek cáfolatát, de sajnos ez nem sikerült!

Hasonló megállapításokra jut Ajtay Szilárd úr, az egykori minisztériumi adminisztráció mérnöke. Lényegében tehát két tartalmilag összecsengő cikket találtam!

2026. V. 30.

Méregdrága fantomutak, kátyúk és túl sok áldozat: új közlekedéspolitika kell!

„Különösen szembetűnő Budapest és agglomerációjának stagnálása: miközben Bécs, Prága, Varsó vagy akár Bukarest közlekedési rendszere dinamikusan fejlődik, a magyar fővárosban egy évtizede jóformán egyetlen fejlesztési típusú beruházás se történt. Ez a vidéknek se jó hír, mert az egész ország versenyképességére nézve kockázatot jelent."
Ez a mondat mutatja, hogy a szerző az egyre terjeszkedő Budapest, a metropolisszá váló elképzelés híve. Közben a vidék kiürül, végképp nem érdekli. Híve annak, hogy **Budapestet kell csak fejleszteni, aztán majd lecsorog az a vidékre is. Ez elmúlt 150 azonban azt igazolja, hogy ez egy nagy hazugság, mégis nagyon elevenen nyomatják**.

Erre a lecsorgós dumára volt 100-150 év! Hogy mire vezetett az mindannyian láthatjuk. Lett egy élhetetlenné vált vidék, miközben a pénzükből az EU átlaga fölé ment fel Budapest. Pénzéhsége kielégíthetetlen ma is. Meddig hisszük még el?
„Ami az elmúlt időszak döntéshozatalában a szakmaiságot, a konstruktív vita lehetőségeit illeti, lényegében csak a vélemények elnyomásáról beszélhetünk."
Emiatt sokan meg fognak orrolni rá!

Egy konkrét helyzet megítélése is sajátos:
„… az alaphelyzetben soha meg nem térülő mohácsi Duna-híd projekt, amit az utolsó pillanatban hozott felsővezetői döntéssel terveztek át 2x2 sávosra, hogy teljes magabiztossággal hozza el Magyarországnak az Európa legkihasználatlanabb hídja címet."

A Lázár-minisztérium munkamódszeréről írja:
„Kevésbé ismert állatorvosi ló az Építési és Közlekedési Minisztérium **2025 augusztusában mindössze egyhetes időkerettel megvitatás-ra közreadott** – szakértői megalapozás, forgalmi modellezés, költség-haszon–elemzés, rangsorolás nélkül összeállított „2035-ig szóló állami beruházási keretprogram" tervezete."
Érezhető, hogy a minisztérium m ennyire vágyta a külső véleményeket.

Erről ír Bucsky úr is, mely most megerősítést is kapott:
mellékúti forgalmú autópályák!
„A közúti projekt jó része indokolatlan méretűre – például mellékúti forgalomnagyságnál 2x2 sávosra – volt tervezve."

Egy mondat, melynek az eleje igaz, a vége viszont nem:
„**A szakmai szervezetek hallgatása** miatt egyre több tenni akaró szakember érezte **morálisan tarthatatlannak a passzivitást.”**

„… szakpolitikai küzdőterek…” – ugyan hol látott ilyesmit?
„… felületességre kényszerítő vitái …” – érez ilyen kényszereket?
„… transzparencia, az érlelő véleményütköztetés, az érintettek bevonása, a minimális vizsgálati alaposság és adatalapúság, az élhetőség, a környezeti és gazdasági fenntarthatóság, a forrásfelhasználás hatékonysága, valamint a kiegyenlített és méltányos forráselosztás …” – újraélednének az utópisták?

A valószínűen ezerszer leírt óhaj, melyet kétezerszer hagytak figyelmen kívül:
„Legyen az is alapvető elvárás, hogy a projektrangsorokat és a programjavaslatot minden elemében nyilvános szakmai és társadalmi megvitatásra kell bocsátani.”

„Végre ne csak autópályákban és folyami hidakban gondolkodjunk!” Ez ismét az a logika, amely szerint egy előző kormány minden intézkedését a követtő kormánynak azonnal fel kell számolni, pedig minden korábbit folytatni kellene. Előrébb lennénk.

Egy mondat, amely konkrétan kapcsolódik a dolgozatom témájához, az M9-hez:
„Ilyen például a transzparencia ügye: a lakosságot érintő változatelemzések eddig jobbára **a nyilvánosság kizárásával készültek**. Ilyen volt a Szeged-Zalaegerszeg útkapcsolat tanulmánya – a gyorsforgalmi nyomvonal Szekszárdot vagy Pécset érintse? – amit **a lakosság nem ismerhetett meg**. Ráadásul a közlekedésfejlesztési célokat a hírek szerint titkos kormányhatározatokban rögzítették.”
Mégis ismerték, mert a helyi sajtó részletesen leírta. Igaz ez a nagyon demokratikus húzás semmit sem változtatott meg! Erről nem tud Ajtay úr?

Mintha értené a social media szerepét:
„A közösségi média korszakában egy pillanat alatt erős ellentábor szerveződhet bármilyen jó cél ellen is, így **az érintettek előkészületekbe való bevonása nélkül ma már semmilyen döntés nem képzelhető el.**”
Sajnos dehogy nem! Ma ugyanúgy használják az agyonhallgatást, mint az Aczél-korszakban, a 3T-vel együtt!

„Másrészt csakis **a kompetens szakértői kör** közel engedésével érhető el az **alkotó véleményütköztetés**, illetve a döntés kellő érlelése.”

Erről még a Magyar Mérnöki Kamara (MMK) elnöke is arról írt, hogy ezeket a káderekt karanténba zárták!

„A közszféra hierarchikus rendszereiben a „tekintély torzítás” (authority bias) károsan hat a kreatív energiákra, ezért az ország jövője szempontjából **kulcskérdés a magas szintű szaktudás szélesre nyitott bevonása**, a kompetencia és **szuverén gondolat felszabadítása**, gyámolító intézményesítése.”
Erről írta a MMK elnöke, hogy a szakmai döntéseket a jogászi túlsúly uralja. A gondolkodók meghunyászkodásra vannak kényszerítve. Évtizedek óta „fegyelmezik” őket, rájuk szájkosarat rakva.

Hogyan lehetséges az, hogy sem a Közlekedésitudományi Egyesület „tudósainak”, sem a szerkesztő bizottságoknak nem tűnt fel az előbbi pazarlás, amikor az elégetett pénzekre a minisztérium más területein, ahonnan pénzt vontak ki, is nagy szükség lett volna? Lapítottak?

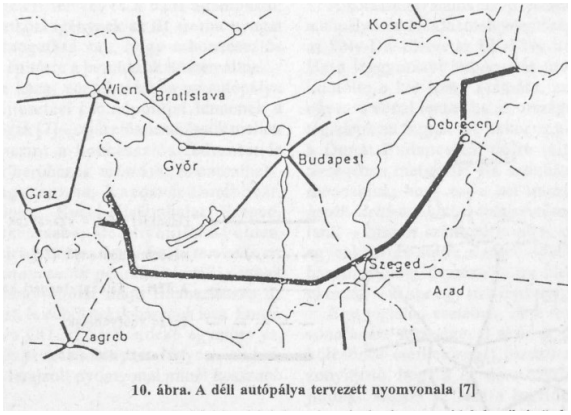
Amivel nagyon egyetértek:
„… a szakmai vitát nem kiiktatni, hanem végre intézményesíteni kellene.”

Erre ajánlom én a szakmai újságok online változatait kinyitni a sok kiváló szakemberünk digitális fórumaként, melyre Ajtay úr sajnos még nem jött rá.

https://telex.hu/g7/kozelet/2026/05/30/kozlekedesi-minimum-fantomutak-katyuk-balesetek-uj-kozlekedespolitika

6. Az M9 története, az M9 nyomvonalának változásai

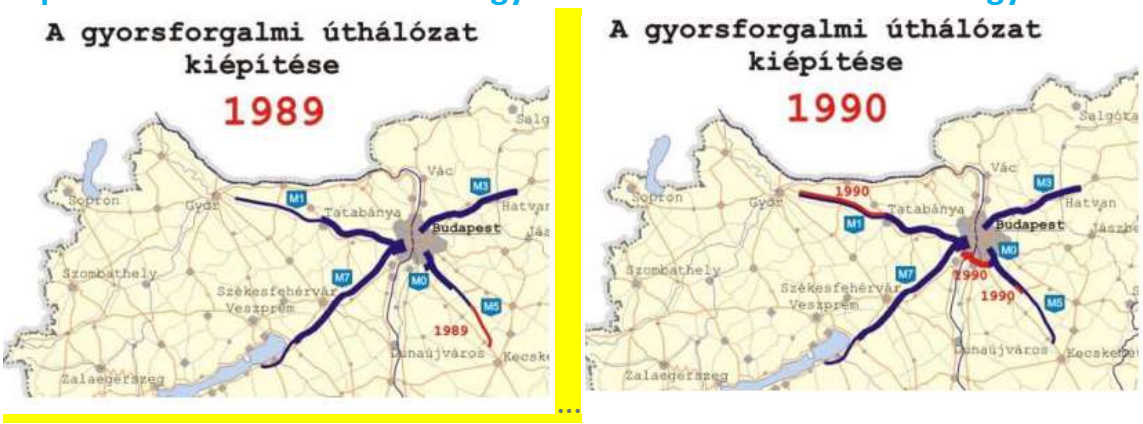
6.1 Megjelent a Déli Autópálya, a DAP, ötlete a Co-Nexus Rt. által, amely 700 km hosszú autópályát javasolt körben a magyar határ mellett, a periférián.
1989.



10. ábra. A déli autópálya tervezett nyomvonala [7]

https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf
https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf
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

Rendkívül figyelemre méltónak találom, hogy gondoltak a grazi és az aradi kapcsolatra! Abban az időben egyetlen vonal sem ment át a magyar határon!



Kókai Péter úr (NIF) rajzai

Akkoriban az állami autópálya hálózat még a fentebbi szakaszokból állt. Látható, hogy a minisztérium a sugár irányúakat helyezte előtérbe. Abban a sávban belátható időben remény sem volt autópálya építésre. Ezt jól érezték a DAP közeli polgármesterek, akik nagy számban csatlakoztak az ötlethez.

A minisztérium mindent elkövetett, hogy ebből semmi sem legyen. Engedélyt a tervére nem kapott, rövid időn belül elbukott!

6.2 1991. Megjelent a DAP minisztériumi változata, majdnem a DAP nyomvonalán.

Figyelemre méltó, hogy ezen jelenik meg először a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged vonal!



4. ábra: A gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési programja 1991 [4].

https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf

https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf

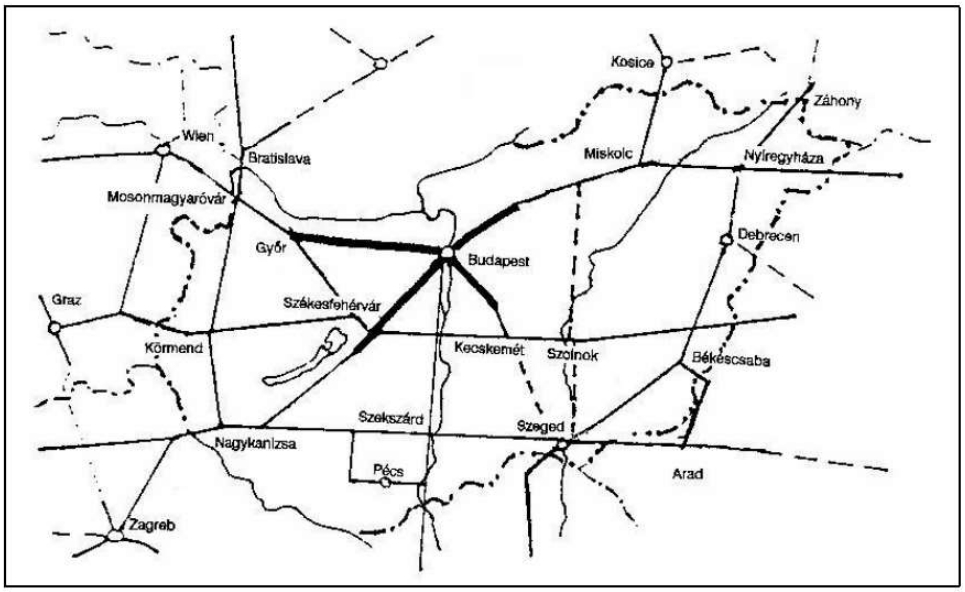
6.3 1994 Itt jelenik meg először a rácsos autópálya hálózat!

Vastag vonalak mutatják, hogy akkoriban még embrionális állapotban volt a hazai autópálya hálózat. A sugaras helyett a rácsost választani felszólítás még nagyon időben volt!

XLIV. ÉVFOLYAM 1. SZÁM

A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről[1]

FLEISCHER TAMÁS



13. ábra. A rácsszerkezetű gyorsforgalmi hálózat sémája térképen

https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf
https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf

Figyelemre méltó a Miskolc-Szeged vonal megjelenése!

6.4 1995. A Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged vonal először került be az állami hálózatfejlesztési tervbe.

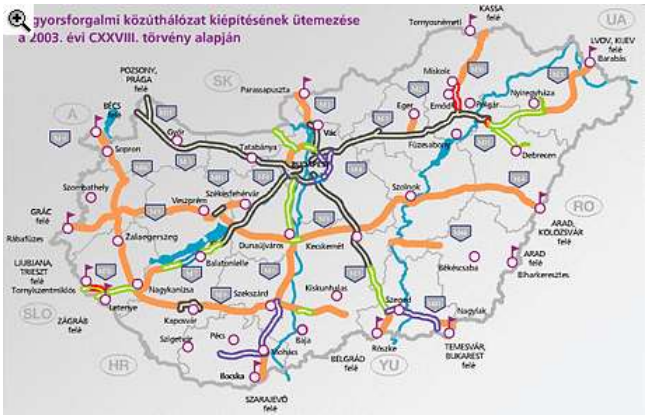


http://www.uvaterv.hu/uploads//referenciak/pdf/095.pdf
http://www.uvaterv.hu/uploads/referenciak/pdf/097.pdf

6.5 2003. Világosan látszanak a kelet-nyugat irányú hálózati elemek:

- M1-M3
- M8-M4
- Mö-M43.

Később mindent elkövettek a hatalmasságok ezen irányok ellehetetlenítésére, széttörésére!



https://www.portfolio.hu/gazdasag/20050627/ujabb-pofon-a-balatoni-idegenforgalomnak-autopalyak-hazankban-es-horvatorszagban-55688

6.6 2019. Pécsi-mohácsi laikusik felrúgták azt a rendet, amely 1991-2019. között, azaz közel 30 évig fennállt, amely eddig általánosan elfogadott volt!

Kaposvárnál elváltak az M9 eddigi vonalától, és bevitték a vonalat Pécsre és Mohácsra. Ez az autópálya vonalvezetési elveivel ütközik az, melyet a szakembereknek tanítanak, hogy egy autópálya városokat kössön össze. Ez a főutak dolga!

Az autópályák régiókat, országokat kötnek össze. Ha Pécsnek kevés a már ott lévő M6, és az M60 valamint az eredeti M9, ami által egy autópálya négyszög közepén lenne, akkor a gazdasági fejlettség ELMARADÁSA nem az autópályákon múlik!

2019.08.18.

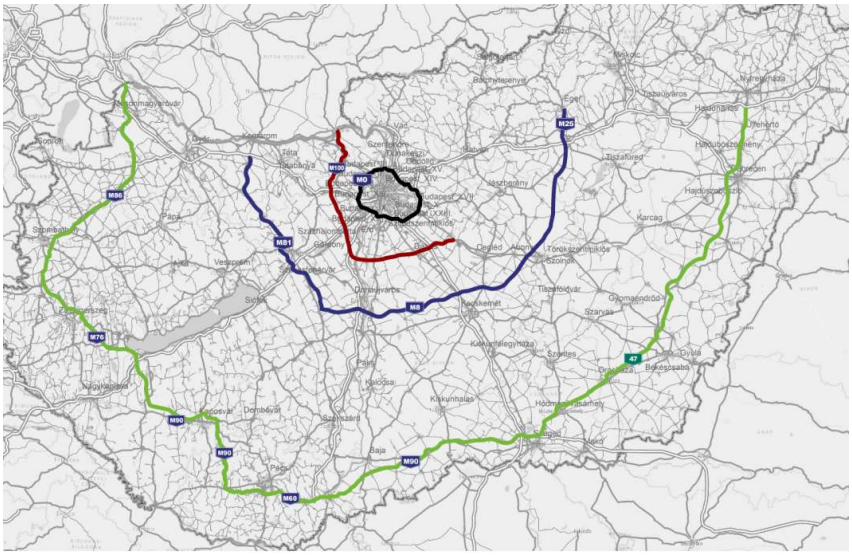


„Kaposvár és Pécs is akarja magának az M9-es autópályát

„Az M9-es autópálya tervét márciusban mutatták be, amely szerint - a korábbi elképzelésekkel ellentétben - a nyomvonal érintené Pécset is …

https://hvg.hu/cegauto/20190818_Kaposvar_es_Pecs_is_akarja_az_M9es_autopalyat

6.7 2020. 08.A laikusok módosítási javaslatát a minisztérium azonnal elfogadta!



dr. Mosóczi László államtitkár úr által tartott, 2020. augusztusi, székesfehérvári sajtótájékoztatója 2020. augusztusban
https://www.szekesfehervar.hu/m81-negyedik-fehervari-m7-es-csomopont-epitese-is-resze-a-81-es-negysavositasanak

Furcsa és érthetetlen módon szinte a politikusok egytelen füttyentésre, minden indoklás, alátámasztás NÉLKÜL, és a máskor olyan nagyon lassan mozduló minisztériumban azonnal behúzták a fentebbi színes vonalakat. Az M9 tárgyalt szakasz a zöld vonalnak a része.
A minisztérium kukába dobta, leértékelte ezzel a szekszárdi hidat, amelyet 2003-ban adtak át és nekiállta mohácsi híd előkészítésének.
Elkövették azt a súlyos hibát is, hogy Mohács és Szeged között az autópálya vonalát a határ mellé tették volna, ezzel előállt volna az M6-Duna, M43-Maros, egy újabb féloldalas magyar autópálya, melyet a szakembernek tilos elkövetni.

6.8 2021. megadták a kontárok gyülekezetét is, akik így döntöttek
2021. 02. 10.

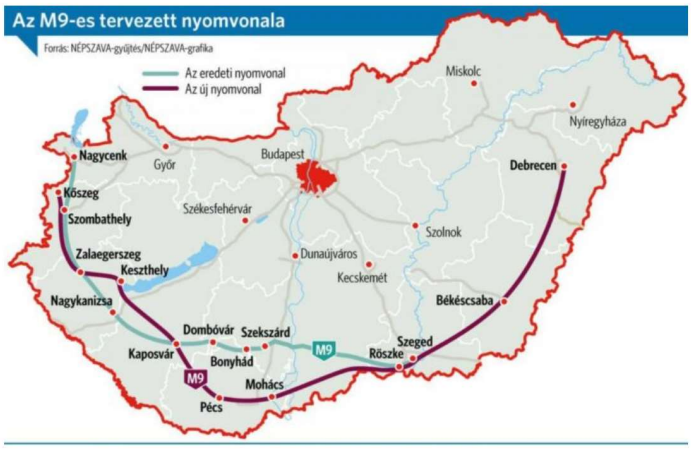


https://www.pecsiujsag.hu/pecs/hir/helyi-hireink/hargitai-janos-egyertelmu-hogy-az-m9-es-sztradanak-pecsen-es-mohacson-at-kell-futnia-szegedig

„A kormány döntéseket előkészítő szerve, a Varga Mihály pénzügyminiszter vezette Nemzeti Versenyképességi Tanács már 2019-ben javaslatot tett az M9-es autópálya nyomvonalának módosítására úgy, hogy az országot kelet-nyugati irányban átszelő sztráda Pécset is érintse, majd onnan a mohácsi Duna-hídon keresztül Szegedig fusson."
Persze rendre születtek még ostobábbnál ostobább további torzók is!

6.9 2022. Feltámadtak a nyomvonal módosítás ellenzői is!
2022. 10. 14.
„Szeged felé hoznák az M9-es autópályát."
„MÁR A 80-AS ÉVEKBEN TÉMA VOLT AZ M9-ES"

- 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**."
  Most 2026 van és a szakasz sehol sincs!
- „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."**
  Na, ez aztán végképp sehol sincs!
- „Kóka János gazdasági miniszterként 2005-ben újabb ígéretet tett: öt év múlva Kaposvár és Szekszárd már összeér."
  Egy újabb hazudozó! Semmi sem ér össze semmivel!
- „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, majd, kormányra kerülve 2011-ben 2027-es megvalósulás került szóba, igaz, a Kaposvár-Szekszárd szakaszt 2018-ra harangozták be."**
  Ez is füstbe ment!
- A 2019-es önkormányzati választások előtt bemutatott Program a versenyképesebb Magyarországért anyagban megváltozott a nyomvonal, 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."



https://szeged365.hu/2022/10/14/szeged-fele-hoznak-az-m9-es-autopalyat/

Az M9 újra előadta DAP-os eredetét a Kaposvár-Szeged szakasz módosításával (a lila vonal szerint.

6.10 Az egészséges néplélek megpróbálta túlélni a hazug politikus garnitúrát!
2025.01.24.

„Akkor jön majd erre az M9-es sztráda, amikor reptér épül Hőgyészen – legyintett dühösen István a tolnai nagyközség egyik vegyesboltja előtt. – Paks kivételével Tolna mindig is elfelejtett megyének számított, s így lesz ez most is: az erősebb politikai és gazdasági lobbi eltéríti az utat, minket elkerülve tervezik majd a nyomvonalat. **Mi pedig itt maradunk ezekkel a zergebaszta, kanyargós útjainkkal a dombok között. Csoda, hogy aki teheti, megpróbál elmenni a megyéből?”**

„Az utat ígérték már 2019-re, 2027-re és 2030-ra is.”

„A térségben évek óta tartja magát az a magyarázat, hogy a délebbi nyomvonalterv előretörésében **szerepe lehetett az OTP-vezér Csányi Sándornak**. Neki ugyanis jelentős élelmiszeripari és mezőgazdasági érdekeltségei vannak Pécsen, a baranyai megyeszékhelyhez közeli Bólyban, Mohácson és Szegeden.”

„Lázár János építési és közlekedési miniszter bejelentette: 389 milliárd forintért új sztrádahíd épül Mohácsnál a Dunán. Ezt a térségben élők közül jó néhányan úgy értelmezték: a kormány a Kaposvár-Pécs-Mohács vonal mellett tette le a voksát. Lázár mostani bejelentése azért is lepett meg sokakat, mert 2023-ban ő volt az, aki még a Dunát Szekszárdnál átszelő M9-es autópályát favorizálta.”

Lehet, hogy neki is szóltak, hogy váltania kell?

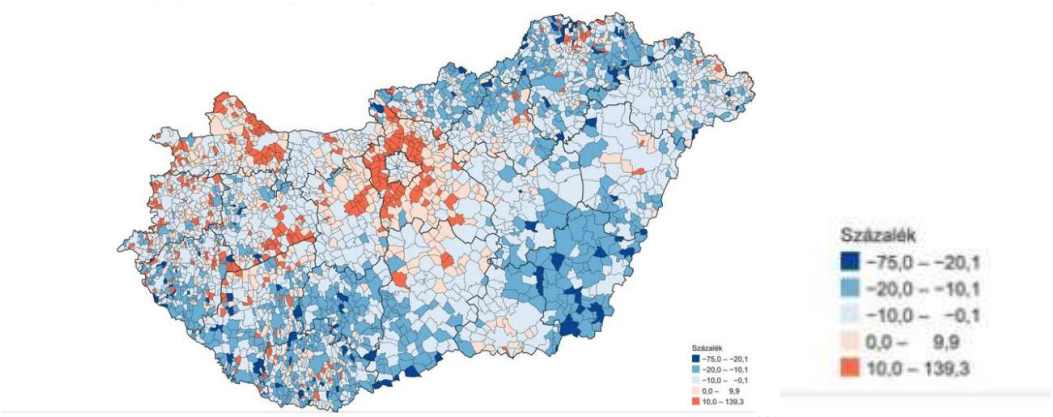
https://nepszava.hu/3266092_nyomvonal-m9-es-gyorsforgalmi-ut-lazar-janos-epitesi-es-kozlekedesi-miniszterium

6.11 2026. Lehet, hogy véget ért a 2019-2026 közötti szakasz? Lehet, hogy visszazökkenünk végre a Nagykanizsa-Szekszárd -Szeged vonalra? De óvok mindenkit a korai örömtől!
2026.02.17
„A 60 kilométeres szakasz tervei 2027-re készülhetnek el, az építkezés 2028-ban indulhat. Az M9-es gyorsforgalmi út Magyarország egyik legnagyobb értékű és leghosszabb hálózati fejlesztése.”
„A tervezett szakasz a szekszárdi Duna-híd térségétől indul, és Tompán keresztül a szerb határig tart.
A projekt mintegy 60 kilométernyi gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését öleli fel.”
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2026/02/m9-es-gyorsforgalmi-ut-epitkezes-banyai-gabor
2026. IV. 12-én a nép elküldte a Lázár-minisztériumot, így talán megint semmi sem épül.

Ami rendkívül érdekes:
az előbb vázolt folyamatból sem a Közlekedéstudományi Egyesület, sem az egyetemek, sem a Magyar Mérnöki Kamara semmit sem vett részre, vagy mindent éppen így tartottak jónak. Az évtizedek során lezavart számtalan konferencia közül egy sem talált ebből semmit megvitatandónak.
Ez szerintem szégyen!

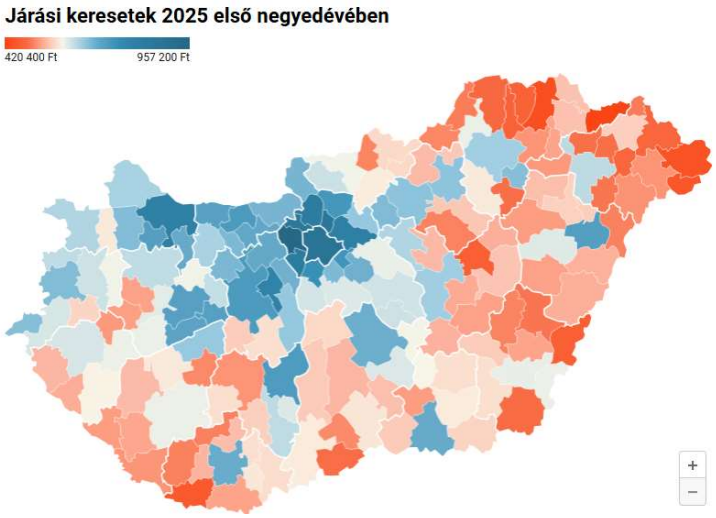
7. Az M9 kiépítésének minisztériumi akadályozása
7.1 A Dél-Magyarország statisztikai jellemzői

A lakónépesség változása a 2011. évi népszámlálás óta településenként, 2022
(a kék a csökkenés, a sárga a növekedés színe)

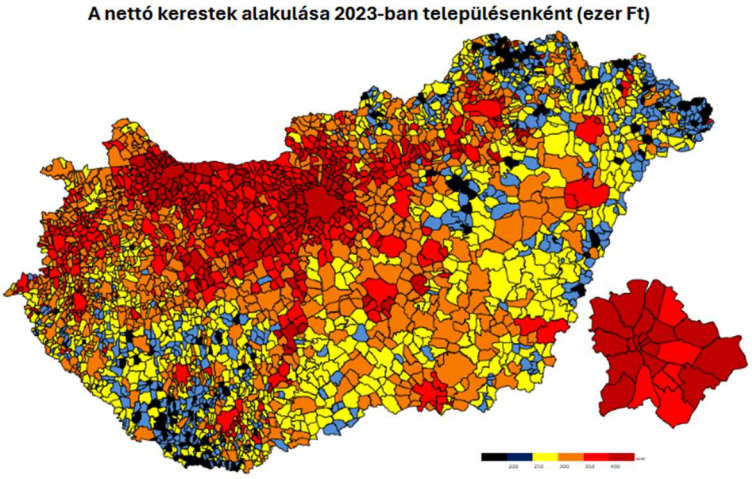


...

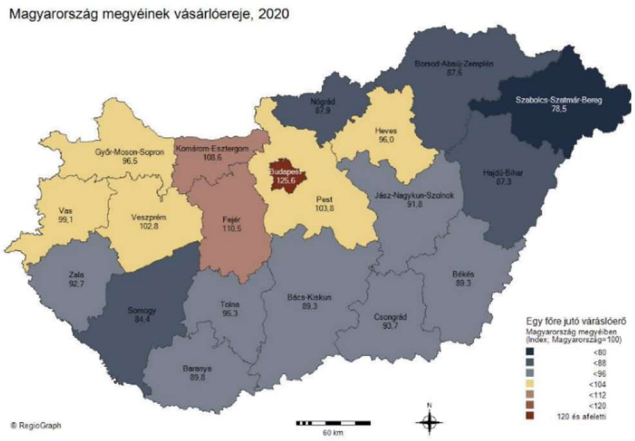
https://www.facebook.com/vitezydavid/posts/k%C3%A9t-mai-h%C3%ADr1-el%C3%A9rhet%C5%91-a-ksh-tavalyi-n%C3%A9psz%C3%A1ml%C3%A1l%C3%A1s%C3%A1nak-%C3%BAjabb-adatsora-a-t%C3%A9rk%C3%A9pen-a/807907434024616/



https://bankmonitor.hu/mediatar/cikk/terkepen-brutto-740-ezer-forintos-berkulonbsegek-vannak-magyarorszag-jarasai-kozott/



https://szeged.hu/cikk/nem-mindegy-ki-melyik-orszagreszben-dolgozik-a-telepulesek-atlagberei-kozott-egy-minimalber-is-lehet-havonta-a-kulonbseg



https://novekedes.hu/hirek/ez-magyarorszag-10-legvagyonosabb-megyeje

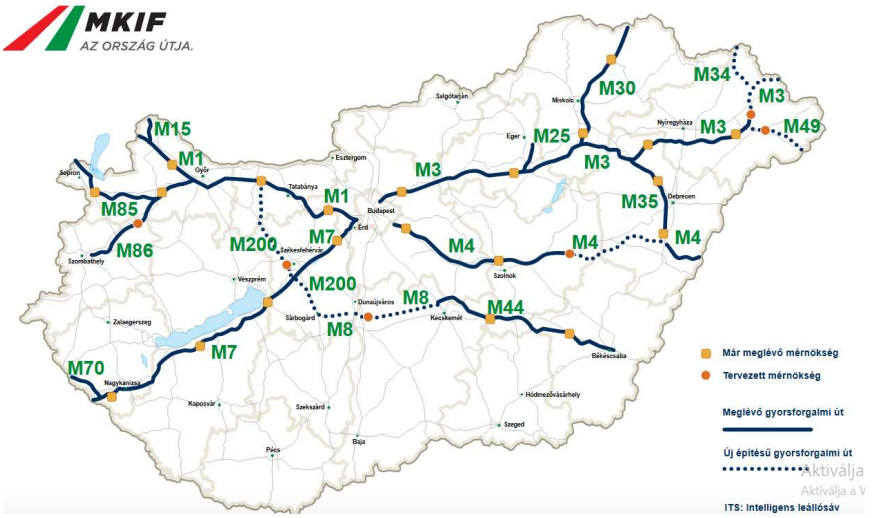
Látható, hogy

- **sok statisztikai jellemzőben ez a sáv az ország egyik legjobban leszakadt, elmaradt térsége,**
- **éles törésvonal van az ország északi és a déli része között,**
- **ha többet néznénk, több hasonlót találnánk!**

7.2 A keresztben elfelezett ország

„Az **MKIF** (Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.) hivatalosan **2022-ben** alakult meg.”
https://gemini.google.com/app/7a21dd78d14b32ef?hl=hu

A Kormány kettévágta az országot. A pénz egy nagy része az északi félre ment. A délről lemondtak! Főleg az M1-re, tehát Budapest érdek szerint. De a szándék szerint ment volna az M3-ra és az M7-re is.



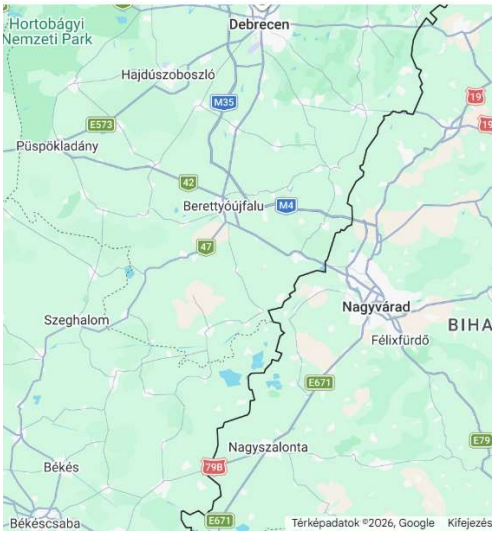
...



https://mkif.hu/terkep/

7.3 A másik pénznyelő a „Debrecen, mint társfőváros” ideológia

Debrecen, Békéscsaba és a 47-es főút. Ne feledjük, hogy ezt sokszor M9-nek mondták!





…



A bal alsó sarokban Békéscsaba, A felső szél közepén Debrecen. A kettőt Szeghalmon, Berettyóújfalun köti össze 47 sz. másodrendű főút, nagyon tekergős tengellyel. A ferde. kemény fekete vonal a magyar-román határ. A határral párhuzamosan út az E671 jelű romániai út, melyet kinéztek a Via Carpatia egy szakaszának. Ez a román 19 sz. főút, mely átmegy Szatmárnémetin, Nagyváradon, Aradon és Temesváron.



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

Debrecen, mint társfőváros fejlesztése. A pénzpazarlás II.

„Debrecen régóta a Fidesz egyik legerősebb politikai bástyája **(fideszes fellegvár)**. A kormány célja az volt, hogy létrehozzon egy olyan vidéki gazdasági, kulturális és oktatási központot, amely **ellensúlyozni képes Budapest egyeduralmát** az országban. **Lázár János építési és közlekedési miniszter úgy fogalmazott, hogy a kormány Debrecenre mint a nemzet társfővárosára tekint**, és a cél az, hogy a város gazdasági ereje és jelentősége idővel megközelítse, vagy akár meg is előzze Budapestet.

Hogyan akarták ezt elérni?

- **Hatalmas ipari beruházások:** több száz milliárd forintos állami támogatással fejlesztették a debreceni ipari parkokat, idecsábítva a BMW gyárat, valamint a hatalmas (és sok lakossági tiltakozást kiváltó) kínai akkumulátorgyárakat (pl. CATL).
- **Kulturális és tudományos intézmények vidékre költöztetése:** a „társfővárosi" státusz részeként a kormány elhatározta, hogy Budapestről Debrecenbe költöztet két kiemelt fontosságú országos múzeumot is:
  - A Magyar Természettudományi Múzeum**ot**
  - és a Magyar Közlekedési Múzeumot
- **Infrastruktúra: nagyszabású vasút- és közútfejlesztéseket indítottak el a régióban** (például a Debrecen–Nyíregyháza vasútvonal teljes újjáépítését), hogy a város valódi regionális központtá váljon.2

Összességében tehát jogilag nem vették el Budapest fővárosi rangját, de politikai és gazdasági értelemben a Fidesz valóban egyfajta alternatív, keleti „pót- vagy társfővárost" akart (és akar)."

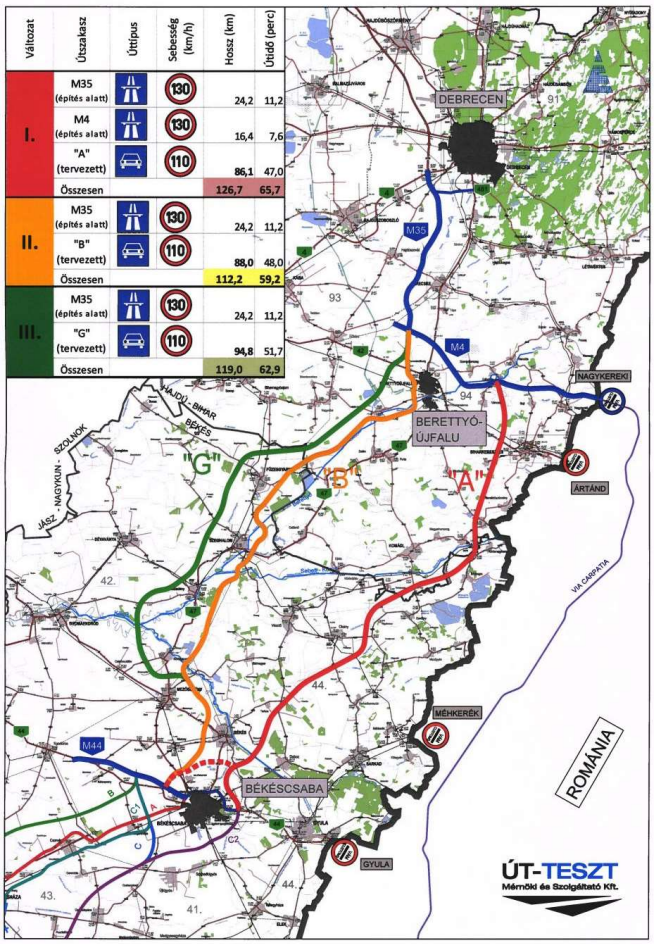
https://gemini.google.com/app/306506ee065a2b43?hl=hu

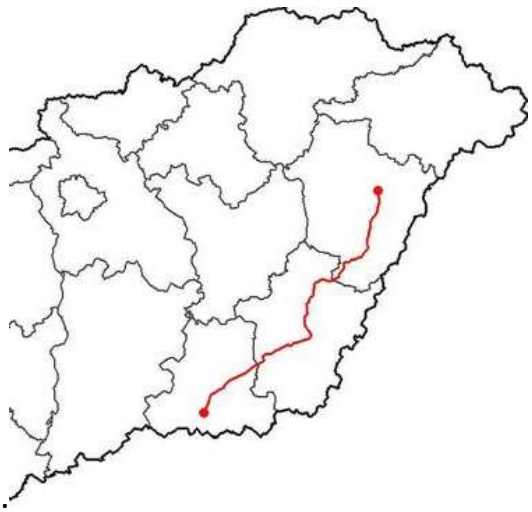
Az M47 fejlesztési elképzelése

2023.09.27.

„Hamarosan négysávosra bővül Magyarország leghosszabb másodrendű útja, így pár éven belül már kétszer két sávon lehet autózni Debrecen és Szeged között."

„Pár éve még nagy elánnal hirdette a kormány, hogy három nyomvonalat is számba vettek az M47-es autóút megépítésére.”





…

https://keleten.hu/belfold/ismet-a-del-kelet-magyarorszagiakon-sporol-a-kormany-nem-lesz-m47-es-autout/
https://www.vitalap.hu/index.fcgi?rx=&nyelv=hu&menuparam5=1&menuparam_6=15673

A korabeli újsághírek közül kezdetben itt is a román-magyar határhoz legközelebbi nyomvonalat akarták a laikusok elfogadni. Így majdnem ez is féloldalas gyorsforgalmi út lett.
A felsőbb nyomásra végül is a mai nyomvonalból lett a fejlesztendő nyomvonal.

Az Alföldi autóút gondolata **2007-ből, tehát 19 évvel korábbról!**
Ezt 2009-ben, tehát 17 évvel ezelőtt megjelentettem
Molnár László Aurél minisztériumi főtanácsos, főmérnök úr hálózatfejlesztési javaslata:
https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf

Ezt a két alapvető jelentőségű írást a szerző a Közúti és Mélyépítési Szemle **2007. augusztusi és a novemberi** lapszámaiban tette közzé.

GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZATUNK SZERKEZETE ÉS SZÁMOZÁSA

MOLNÁR LÁSZLÓ AURÉL[1]

és

KELET-KÖZÉP-EURÓPA ÚTHÁLÓZATA, MINT A FELZÁRKÓZÁS ESZKÖZE

MOLNÁR LÁSZLÓ AURÉL[1]

Hogyan volt lehetséges az, hogy a minisztériumban jól ismert szakember azon javaslatai, melyek mindenben szembe mentek a minisztériumi elképzelésekkel egyetlen pisszenést sem váltottak ki?

Ez egy igazi paradigma váltás lehetett volna!

Mindenki kussolt?
(bocsánat, de a lényeget ez fejezi ki a legjobban)

Senki sem olvasta? Mindenki egyetértett, vagy éppen senki sem értett egyet? Nem kellett volna minisztériumnak azonnal megrendelni egy elemzést megrendelni? nem kellett volna a sok száz konferenciát erre ráállítani?

Ha ilyen volt az akkori hangulat, ha egy szakember megszólalása szóra sem volt érdemes, akkor egy alacsonyabb beosztású mérnök mit érhetett, és mit ér ma is?

A kiinduló ábra kis módosítása, melyet 17 éve teljesen figyelmen kívül hagynak/hagytak!

Ezek az elhallgatási, agyonhallgatási taktikák ma is ugyanezek!





…

Dr. Rigó Mihály (a volt Csongrád megyei közúti főmérnök) kismérvű javítási javaslata az M47 nevetséges, a gyorsforgalmi úthoz méltatlan vonalvezetése miatt, fentebb szaggatottal jelölve.

A 2009. májusi Közúti és Mélyépítési Szemle júniusi 2009számában ezt a vonalat be is mutattam

KÖZLEKEDÉSÉPÍTÉSI SZEMLE 59. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM 2009. MÁJUS

AZ ALFÖLDI AUTÓÚT

DR. RIGÓ MIHÁLY[1]

https://www.szemle.pms2000.hu/docs/2009_05.pdf



Az Alföld közepén halad a meglévő M5 magyar autópálya.

E kettő közé tettem be az Alföldi autóutat, közelítően a Miskolc és a szeged melletti (a kübekházi) hármas határpont köz. Sárga színnel jelöltem. A sárga vonal jól illeszkedik az előbbi két vonal közé.

Nyilvánvaló, hogy ezt szántam a Via Karpatia, azaz a nemzetközi forgalom számára!

Kivettem az autópályák közül az M47-est, megtartottam a nagya mezőgazdasági forgalomnak kétsávos főútként, mint eddig is volt.

Még nem késő ezt építeni, a rettenetes nyomvonalú M47 helyett, mert végül is a meglévő girbe-görbe vonalat fogadták el fejlesztendőként!

A sárga vonal nyomvonala ma könnyebban kijelölhető lenn az Alföld kiszáradása miatt. A tény: vizes élőhelyek sokasága szűnt meg, a

védettségük okafogyottá, értelmetlenné vált, de ezt nem merik meglátni! Akinek a védettségek alóli felszabadítást kezdeményezni kellene az a Közlekedési Minisztérium, de neki erre nincs joga. Akinek joga lenne az a Környezetvédelmi Minisztérium, de neki meg ez nem érdeke. Ki van ez lebénítás rendesen találva!

Ha lenne lehetőség ezek védettségét felszámolni, akkor csökkennének a kötöttségei a tervező mérnöknek. De mintha nem lenne ehhez elég bátorság, mivel a védetté nyilvánítás csak egy eszköz volt a mezőgazdaságilag művelhető területek CSÖKKENRÉSÉRE!

2. Távlati kiemelt szolgáltatást nyújtó főutak

	A	B	C
1.		Meglévő szakasz	Tervezett szakasz
2. *	R21:	Hatvan (M3) – Mátraverebély –	– Mátraverebély – Salgótarján – Somoskőújfalu – (Szlovákia)
3.	R44:		Békéscsaba – Gyula – (Románia)
4.	R47:		Berettyóújfalu térsége (M4) – Békéscsaba – Hódmezővásárhely – Szeged (M43)

https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1800139.tv#

Az M47 fejlesztése tovább a Lázár miniszter úr által kijelölt elképzelés szerint
2024. X. 25.



„Lázár János építési és közlekedési miniszter tájékoztatója elején arra emlékeztetett, hogy **a kormány 2010 óta Alföld-fejlesztési programot** folytat annak érdekében, hogy a korábban kevesebb lehetőséghez jutó térségek és régiók felzárkózzanak.”

„A tájékoztatón az is elhangzott, hogy a megyeszékhely és Szeghalom között indul el először az M47-es út négysávosítása, 2026-2027-ben.”

https://behir.hu/sajtotajekoztatot-tartott-lazar-janos-miniszter-es-szarvas-peter-polgarmester

2025. 04. 15.

„Orbán Viktor miniszterelnök mondta: „… a kormány célja, hogy az M44-es és az M47-es autóutak fejlesztésével **a Békéscsaba-Debrecen-Nagyszalonta háromszögben egy új gazdasági teret** hozzon létre.”
https://kormany.hu/hirek/orban-viktor-gazdasagfejlesztesrol-targyalt-szarvas-peter-polgarmesterrel-bekescsaban

2025.11.27.
„Most mutatták meg először Magyarország új négysávos gyorsforgalmi útját: két régiót kötnek össze vele – itt hasítja majd át a Tiszántúlt.”
Az M47-es projektje egyébként majdnem napra pontosan egy éve is kiemelt téma volt Békéscsabán, **amikor Lázár János ott járt.**
Akkor arról beszélt, hogy Békéscsaba nem lehet „B” kategóriás város, és nem szorulhat be Debrecen és Szeged közé. Ezen a ponton jelentette be az új út építését, az M47-es négysávosítását. Arról is egyezség született, hogy amikor ezt megkezdik, valamikor 2026–2027-ben, akkor először

1. Békéscsaba és Szeghalom között indul a bővítés,
2. majd a második etapban Szeghalom és Berettyóújfalu között.”

„Októberben Lázár János új részleteket árult el. Az építési és közlekedési miniszter felidézte, hogy 2022-ben az volt a személyes célkitűzése,

azért ment a kormányba, hogy áttörést érjen el a 47-es négysávosításában. Az M44-esét akkor már elrendelték, de az M47-esét még nem.”
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/11/tiszantul-gyorsforgalmi-bekescsaba-berettyoujfalu-m47

Ekkora jelentéséget tekintett a korábbi miniszter úr ennek az ügynek!

7.4 Az M9 felszámolása. A minisztériumi jogászok törvénysértése?
Az M9 szekszárdi híd (az 51 sz. főúti Nemesnádudvar) illetve Kisszállás (53 sz. főút) közötti szakaszának örültünk! Hiszen ez a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged vonal egy újabb darabkája lenne, amelyet majd folytatnak Szeged felé, ha az úri kedvüknek ez lesz megfelelő. Ehhez az M9-53 sz. főúti csomópontnak derékszögű hagyományos csomópontnak kellene lenie. Normál eseteben ebből indulna dél felé Tompáig, a tompai keleti elkerülő útig a határállomás bekötése.



...



De nem ez történt!
Mint a kinagyított ábrarészen nyilvánvaló:

- **egy ferde kiágazást indítottak Kisszállás előtt Tompa felé,**
- **jól láthatóan ezt kinevezték M9-nek,**
- **A Kisszállás utáni szakaszt – megszüntették, mint M9 – és elnevezték M91-nek,**
- **majd ezt malacfarknyi szakaszt lekötötték a meglévő 55 sz. főútba**

Mi volt az országos területrendezési terv, az OTrT, értelme

Az **Országos Területrendezési Terv (OTrT)** értelme és lényege leginkább úgy foglalható össze, hogy ez a dokumentum az ország **„nagymesterterve”** (vagy **térbeli alkotmánya**). Nem gazdasági vagy pénzügyi terveket fektet le, hanem azt határozza meg törvényi szinten, hogy **Magyarország területét hosszú távon mire és hogyan szabad használni**.

Az OTrT lényegét a következő főbb pontokban lehet megérteni:

1. A rend és az összhang megteremtése

Képzeld el, hogy egy autópályát akarnak építeni, de pontosan ott egy ritka madárfaj fészkelőhelye van, miközben a helyi gazdák kiváló minőségű búzát termesztenek. Ki dönt? Az OTrT értelme pontosan az, hogy az ilyen **érdekütközéseket előre feloldja**. Összehangolja a természetvédelmi, gazdasági, közlekedési és lakossági szempontokat.

2. Szigorú keretek az alacsonyabb szintű terveknek

Magyarországon a tervezés hierarchikus. Az **OTrT a piramis csúcsa (törvényi szintű)**. Ez azt jelenti, hogy:

- A **vármegyei** területrendezési tervek,
- és a **települési** rendezési tervek (pl. hogy egy faluban hova épülhet lakópark vagy gyár)

  nem mondhatnak ellent az OTrT-nek. Ha az OTrT egy területet kiemelten védett övezetté nyilvánít, ott a helyi polgármester sem engedélyezhet ipari parkot.

3. Nemzeti szintű védelmi övezetek kijelölése

Az OTrT határozza meg az országos jelentőségű **övezeteket**, amelyekre különleges szabályok vonatkoznak. Ilyenek például:

4. Az infrastruktúra gerincének kijelölése
Az OTrT-ben rögzítik a nagy, országos jelentőségű műszaki hálózatok (autópályák, vasúti fővonalak, gázvezetékek, nagyfeszültségű áramvonalak) távlati nyomvonalait. Ezzel biztosítják, hogy ezeknek a jövőbeli fejlesztéseknek a helyét senki ne építse be idő közben.
Összegezve: Az OTrT azért felel, hogy az ország fejlődése ne kaotikus legyen, hanem fenntartható. Biztosítja, hogy miközben utak és gyárak épülnek, a természeti kincseink, a jó termőföldjeink és a tiszta ivóvizünk is megmaradjanak a következő generációknak.
https://gemini.google.com/app/5b70b09ed844f6ce?hl=hu

Mi lett at OTrT sorsa?

„Az OTrT-t mint önálló törvényt (a korábbi 2003. évi XXVI. törvényt) **2019. március 15-ével hatályon kívül helyezték**.
Nem tűnt el azonban nyomtalanul, hanem **beolvadt egy sokkal átfogóbb szabályozásba**. Az Országgyűlés összevonta az OTrT-t és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervét (BATrT), és létrehozta a **2018. évi CXXXIX. törvényt, amelynek hivatalos neve: *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvény* (röviden: MATrT).**”
https://gemini.google.com/app/6a93ca288c799be3?hl=hu

Az M9 meghatározása az egyesített törvényben

4/1. melléklet a 2018. évi CXXXIX. törvényhez

Az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak

(A térség e mellékletben a település közigazgatási területét és annak 10 kilométeres környezetét jelenti)

1. Távlati gyorsforgalmi utak

32.	M9:	– Szekszárd – Dusnok –	Nagycenk (M85) – Szombathely – Vasvár Rábahídvég (M80) Vasvár (M80) – Zalaegerszeg – Nagykanizsa – Kaposvár – Dombóvár – Szekszárd Dusnok – Szeged (M5)

*

https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1800139.tv#

Ez egyértelműen a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged vonal!

Hogyan lehet az OTrT-t módosítani?

„Mivel a MATrT egy **törvény**, a szöveges részét vagy az országos strukturális és övezeti térképi mellékleteit (pl. ha egy országos jelentőségű vasútvonal nyomvonalát vagy egy teljes ökológiai folyosót átrajzolnak) **csak az Országgyűlés módosíthatja** törvénymódosítás útján.”
https://gemini.google.com/app/6a93ca288c799be3?hl=hu

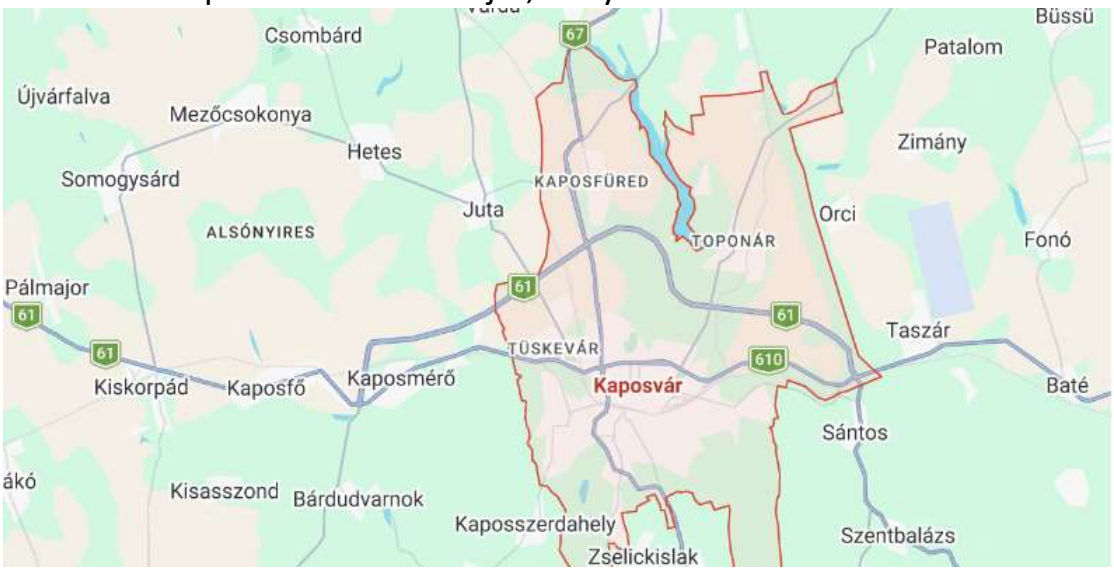
Tudtommal törvénymódosítás nem történt, tehát az M9 tompai lekötése csak egy elbocsátott minisztérium és miniszter rémálma. Remélem, hogy így is marad!

7.5 Tényleg legyőztük, lehagytuk Ausztriát, ami alább látható az a rendszerváltó Magyarország eddigi kormányainak a szégyene!
Íme, amit elértek!



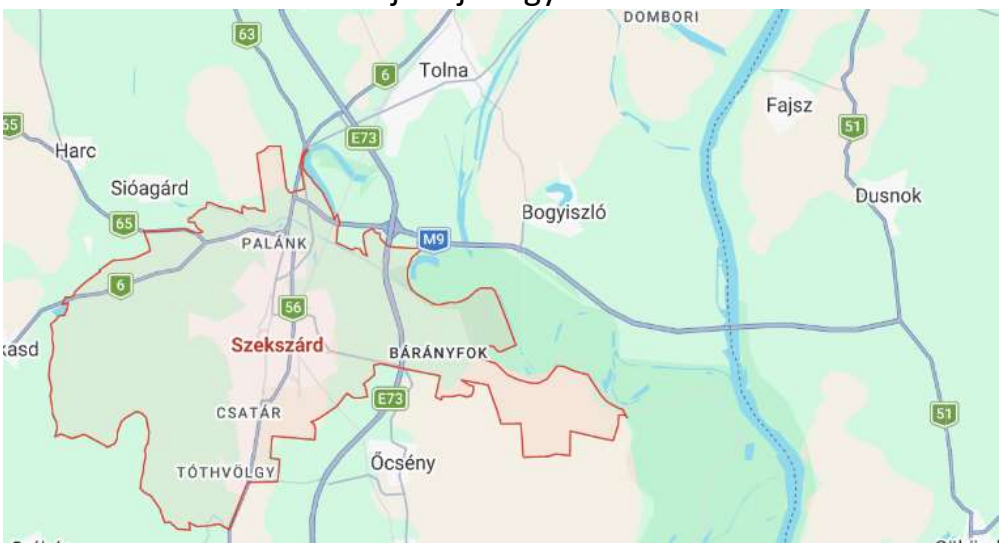
7.6 Mit építettek az M9-en a közel 40 év alatt?

a) 61 sz. főút kaposvári elkerülő útját, mely kb. 11-12 km hosszú



Az északi elkerülő a 610-től a 610-ig!

b) az M9 szekszárdi Duna hídja rajta egy rövid úttal



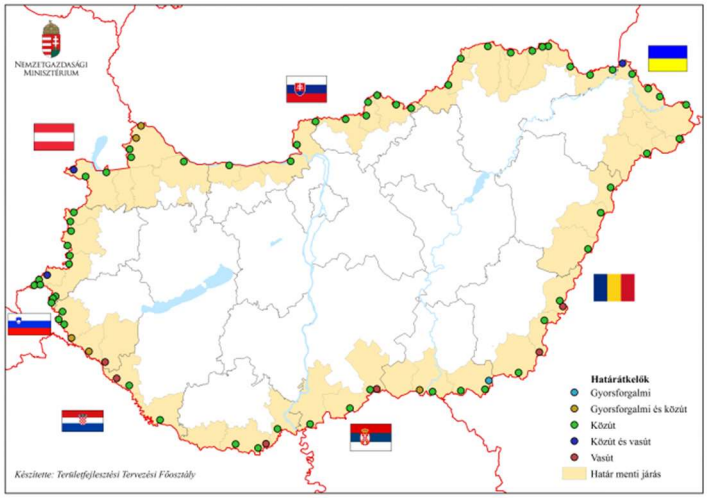
A 6-os és az 51-es főutak között.

Az M9 Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged szakasz hossz kb. 270 km. Ebből a közel 40 év alatt elkészült: csak 100(12+21)/270=12 %!

Mindkét szakaszocska kétsávos, ami nem rossz. Bárcsak a 270 már ilyen lenne!

A kaposvári elkerülőn, melyet 2002-ben adtak át, a kétsávos út felett különszintű autópálya csomópontok épültek, ami erős túlzás! 2026-2002=24 éve ez egy értelmetlen tőke lekötés! Veszteség, mert másutt ez a pénz jobban hasznosult volna! Egyértelmű pénzkidobás, pénzégetés! Hogy nem látják ezt a mérnökök? Ha az M9 vonalán végig megépülhetne nulladik ütemként a kétsávos út, az sokkal kedvezőbb helyzet lenne, mint a mai!

A déli határunkon sok határállomás működik. Megkönnyítenénk a helyzetüket, ha ezeket bekötnénk az M9-M43, illetve M60 vonalba.



http://www.terport.hu/tematikus-terkepek/hatar-menti-tersegek-es-hataratkelok.html

2025. 06. 21.

„Van itt pénz: sehova nem vezető hidak…”

Mindben közös:

„… közlekedési szakértők segítségével több száz milliárd forint értékben találtunk olyan teljesen értelmetlennek tűnő beruházásokat, amelyek helyett tényleg bárhol máshol jobb helyen lennének az adóforintok.”

„… tökéletes pénzégetésnek tűnik az egész.”

A 4 híd intő példája

A 2007-ben átadott Pentele híd a 6-os és az 51-es főút közötti kurta utacskával:



„8 éve 54 milliárd forintból készült átkelő az M0-st tehermentesítő M8-as autópályagyűrű része lenne, de az M6 és az 51-es út közötti 7,5 kilométeren túl egy mét**er** sem készült el belőle, így nem sok értelme van”

„A korán megépült Pentele-híd

De nemcsak ezt építették túlságosan korán, hanem a dunaújvárosi Pentele-hidat is, 2007-ben még Gyurcsány Ferenc akkori miniszterelnök adta át. A 18 éve 54 milliárd forintból készült átkelő az M0-st tehermentesítő M8-as autópályagyűrű része lenne, de **az M6 és az 51-es út közötti** 7,5 kilométeren túl egy méter sem készült el belőle. Addig pedig sok értelme nincs ennek a hídnak, amíg **nem vezet sehonnan sehová** Dorner Lajos, a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) elnöke szerint. Viszont a hídszerkezet javítására már idén költeni kellett, olyan régen áll.”

Szintén a 6-os és az 51-es közé tették be 2003-ban a szekszárdi Szent László nevű Duna hidat, az előbbiből semmit sem tanulva.

„Szekszárd értelmetlen hídja

Szekszárdnál is van már egy híd 2003 óta, Szent László nevét viseli. A Dunántúlt kapcsolná össze az Alfölddel ez is, az M9-es gyorsforgalmi út részeként, de **a 6-os**

főutat az 51-essel összekötő 20,5 kilométer itt sem vezet sehová, ez az átkelő is csak pazar látványosság a Duna fölött, közlekedési szempontból nincs értelme. Mindenesetre 22 évvel ezelőtt 23 milliárd forintba került.



„Szekszárdnál is van már egy híd 2003 óta, Szent László nevét viseli, 22 évvel ezelőtt 23 milliárd forintba került."

Amiben világelsők lehetünk

„A szekszárdi Duna-hidat (hivatalos nevén **Szent László hidat**) a politikai csatározások és az akkori kormányváltás miatt rendhagyó módon **egyetlen hét alatt háromszor is átadták 2003 nyarán.**

A három különböző eseményen más-más szereplők játszották a főszerepet:

- **1. Az „ellenzéki/civil" átadás (2003. június 28.)** A legelső esemény egy nagyszabású népünnepély volt, amelyet **az SZDSZ** Tolna megyei szervezeteinek ötlete alapján rendeztek meg. Ezen a „bejáráson" közel 30 000 civil vett részt.
- **2. A „polgári" átadás (2003. július 2.)** Mivel a híd építése még az előző kormány idején, 2001-ben kezdődött, a jobboldali ellenzék is saját ünnepséget szervezett „Híd az emberek között" címmel. Ennek a rendezvénynek a főszónoka **Orbán Viktor** volt.
- **3. A hivatalos állami átadás (2003. július 4.)** A hidat végül hivatalosan, a nemzeti színű szalag átvágásával a regnáló kormány részéről **Medgyessy Péter miniszterelnök és Csillag István gazdasági miniszter** adta át a forgalomnak.

Érdekesség: az átadása idején egyébként ez volt Magyarország leghosszabb közúti hídja (919,6 méter).

https://gemini.google.com/app/eefd88448eb97a7a?hl=hu

Érdekesség, hogy az egykor ennyire fontosnak vélt hidat a Lázár-minisztérium gond nélkül dobta volna a kukába, amikor a pécsi és a mohácsi politikusok behozták a mohácsi hidat! A kontároknak semmi sem drága!

Helyi forgalomra 92 milliárd
2024 nyarán adták át Kalocsánál a Tomori Pál hidat, amely ismételten csak az M6-os és az 51-es utakat köti össze, ezenkívül máshova nem vezet. 92 milliárdba került. Ilyen drágán helyi forgalomra még nem épült semmi az országban.



https://www.blikk.hu/gazdasag/penz/hidak-vasutallomasok-ertelmetlen-beruhazasok/nm6rywc

„Miközben sem a dunaújvárosi, sem a szekszárdi híd nem tölti be a funkcióját 18-22 éve, és a kalocsai is csak helyi forgalomra jó, Mohácson már épül a negyedik ugyanilyen, ezúttal több mint 300 milliárd forintért, amely szintén nem vezet sehonnan sehová, még csak most ötletelnek az odavezető utakról - jegyezte meg Dorner."

Most épül ugyanezen elvek szerint a 4. Mohácsnál!
„**Gigaépítkezésbe kezdenének Mohácsnál: Lázár János bejelentette**, hogy végre megépülhet a régóta tervezett mohácsi Duna-híd. A beruházás azonban nem „csak" egy hidat jelent, hanem a hozzá kapcsolódó infrastruktúrát is fejleszteni tervezik. Ennek során újjáépítik az utat, amely a Duna-hidat **és az 51-es utat köti össze, de az M6-ost is összekötnék** a hercegszántói határátkelővel …"
https://www.blikk.hu/aktualis/belfold/mohacs-duna-hid-gigaberuhazas/77jqw74

„Óriás fejlesztések, amely forrásairól döntött a kormány. Az **51-es számú főút és az M6 autópálya között** 28,8 km hosszon főutat építünk, melynek a 756 méter hosszú új Mohácsi Duna-híd is része lesz.
Idén áprilisban nyerte meg a Duna Aszfalt Zrt. az új Mohácsi Duna-híd kivitelezését és mára a munkák elkezdéséhez szükséges 389 milliárd forint hazai forrás is rendelkezésre áll. A kivitelezés október végéig elindul, és várhatóan

2028 őszéig tart majd” – ezt még augusztusban írta ezt **közösségi oldalán Lázár János.”**



https://atlatszo.hu/orszagszerte/2024/11/11/lazar-miniszteriuma-10-evig-titkolna-hogy-miert-epitik-a-294-milliardos-mohacsi-hidat/

A négy remek híd nagyszerű lehetőséget jelent. A két országrész összekötésének a lehetőségét.

Ez sem fontos Budapestnek, melyet igazol az, hogy nincsenek is bekötve az úthálózatba, ahogy azt elképzelték.
A nagy centralizáció miatt bármit ennél előbbre valóbbnak tartottak, előrébb soroltak.

Miért nem lehet azt programmá tenni, hogy ezek megtörténjenek, legalább kétsávos utakkal, szintbeni csomópontokkal.

Rejtély, hogy a jogászok miért akarnak sok olyan hidat építeni, amelyet nem használ m ajd senki!

Állítólag a centralizáció olyan mértékű volt, hogy a MÁV járműjavítónak egy anyacsavarhoz minisztériumi engedélyt kellett a „beszerzés” előtt kiküzdenie.
A négy gyönyörű híd semmit sem tehet a minisztériumi műhibákról, akik még a saját korábbi hibáikból sem voltak képesek tanulni! A hálózatba be nem kapcsold híd olyan, mintha ott sem lenne, csak az a baj, hogy közben rozsdásodik!

A bemutatott példák a mindenkori minisztérium súlyos hibájára mutatnak rá.
Nem írtam a vasút lepusztulni hagyásáról, mert az nem az én szakterületem, de ahogy hallom annyi pénz kellene még az infúzióra is, amennyit lehetetlen megszerezni.

Ez a pénz szerepének a lebecslése, figyelmen kívül hagyása. Ezt még egy falusi kocsmáros sem teheti meg!

Nekik „Magas ez neki, mint kecskének a templomtorony.”

Rendkívül hatékony lenne végre egy megtérülést számoló, a hatékonyságra odafigyelő osztály szervezésére, mely minden döntést MEGELŐZNE. Különben megy ugyanez tovább.

Az a döntési mód, amit a minisztériumok rendre előadtak/előadnak az a pancserek döntési módja.

A jogászok uralta minisztériumban a pénz dolgai a jogászoknak is ismeretlenek.

Nekik „Magas ez neki, mint kecskének a templomtorony.”

Ha mégis nekiállnak döntögetni, akkor ugyanúgy elkövetik ugyanazokat a nagy hibákat, amelyeket a teljesen iskolázatlan rétegek is elkövetnének.

Ha ugyanott, ugyanakkor mondjuk a cipészek döntögethetnének, azok sem követnének el ennél súlyosabb hibákat!

Elképzelni sem tudom, hogy az állam erre fenntartott pénzügyi hatóságai ezt hogyan engedik, engedték meg.

A nagy európai infrastruktúra beruházásoknál pénzügyesek, bankok szakértelmét használják fel, ha el kell dönteni egy elképzelt beruházás gazdasági életképességét.

Elképzelhetetlen a gyakorlatukban, hogy ne készítsenek költség-hatékonyság elemzést, ne számolnák ki a megtérülést.

Ha pl. át akarnak vinni évente pár millió embert a Gibraltárnál Európa és Afrika között, akkor a döntés előtt SZÁMOLNAK. Mennyiért lehetne ezt megoldani komphajókkal, híddal, vagy alagúttal.
Annak ellenére, hogy nekik sokkal több a pénzünk, mint nekünk. A mi esetünk sokkal egyszerűbb lenne, hiszen ha ki akarnánk számolni, hogy ugyanazt az árumennyiséget Győr és Budapest között mennyiért lehet elvinni autópályán, és mennyiért vonattal, az csak két eset az előbbi néggyel szembe! Ők kiszámolták a

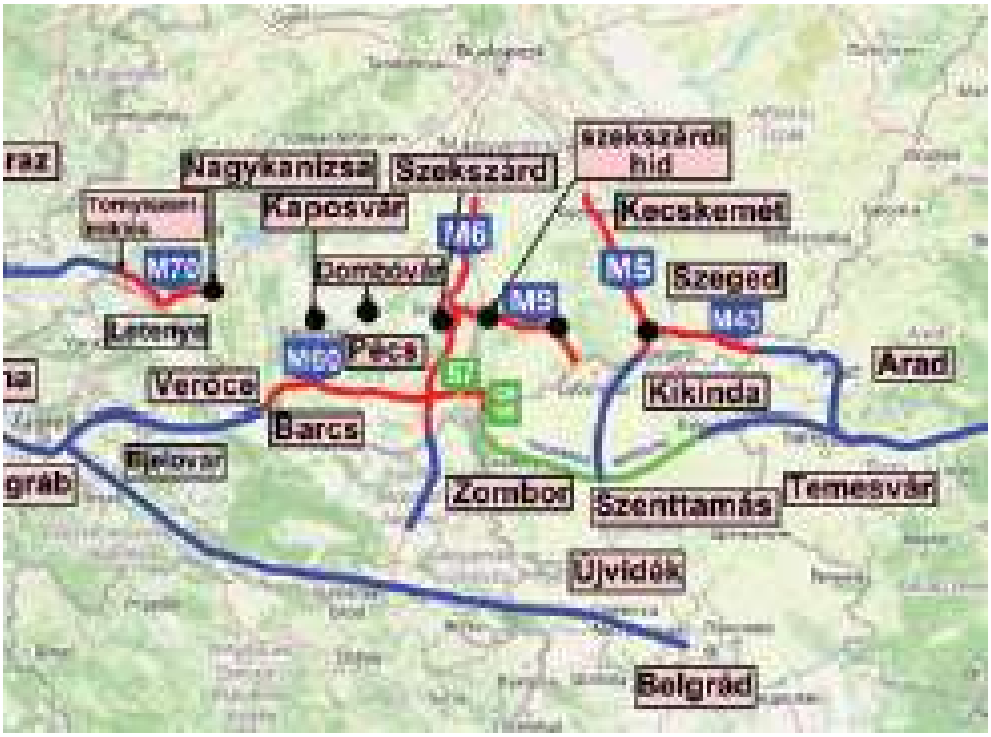
négyre, mi viszont kettőre SEM, és ezek még fizetést is kapnak! De a mi minisztériumunk még ennyire sem képes!
Ja, és még használjál az infrastruktúrafejlesztésre szakosodott European Investment Bank szakértelmét is! Persze, ahol tudják a pénz értékét, szerepét!
https://reaktor.hu/2026/06/06/atjaro_europa_es_afrika_kozott_tervek_a_gibraltari-szoroson

8. Az M9 hálózati szerepe

Az M9 Magyarországot képes összekötni, Ausztriával, Svájccal, Franciaországgal, Olaszországgal, Romániával. Én értem, hogy ez Budapestnek nem érdeke, de déli országrész mai mostoha helyzetén sokat javítana.



A következő rajz azt mutatja, hogy mennyire helytelen, milyen károkat okoz a centralizált döntés, a ”mindent Budapestnek” elvű döntés! A fekete pöttyök nincsenek összekötve!



Jól látható a fekete pontok alkotta vonal szétszakítottsága!

A Dél-Alföld, egyben Dél-Magyarország két meghatározó nyugat-kelet irányú autópályája

Az M9 mértékadó városainak földrajzi szélesség adatai:

Arad:	46,19 fok, északi szélesség
Szeged:	46,25
Szekszárd:	46,35
Dombóvár:	46,37
Kaposvár:	46,37
Nagykanizsa:	46,45
Lienz:	46,83
Innsbruck:	47,27
Zürich:	47,37
Basel:	47,55

Az M60 városai:

Nagyszeben:	45,80 fok, északi szélesség
Temesvár:	45,75
Nagykikinda:	45,83
Törökbecse:	45,60
Óbecse:	45,61
Verbász:	45,58
Zombor:	45,77
Hercegszántó:	45,95
Mohács:	46,00
Pécs:	46,07
Barcs:	45,96
Bjelovár:	45,90

Zágráb: 45,81

A fenti földrajzi koordináták igazolják, hogy a mértékadó városok majdnem egy szélességi körön fekszenek, vagy egy elég keskeny sávban egy széleségi kör körül, azaz jól lettek kiválasztva!

9. A Népszava, a Telex, a G7, a 444, a Blikk, az Index az Átlátszó a szaklapok szerepkörében

Nem az erős cenzúra létét igazolja ez? Milyen furcsa, hogy a kritikus hangú cikkek csak ezekben jelenhetnek meg? Nem jelenti ez a tény a szaklapok csődjét?

Hogy lehetnek annyira ostobák, ha azt sem látják be, hogy ez a minisztériumnak is káros.

Nyilván ezeket a fórumokat azok használták, akiket az ún. szaklapok elhárító lakájhadai elutasítottak, mondjuk a nem megfelelő betűnagyságra hivatkozva.
Vajon miért menekültek ezekhez a szerzők a szakmai tartalmú cikkekkel? Lehet, hogy ők sem jelenhettek meg?
Fényes példák igazolja a súlyos következményeket!
Minél előbb online fórum kell a mérnöki véleményeknek!

Szeged, 2026. VI. 8.