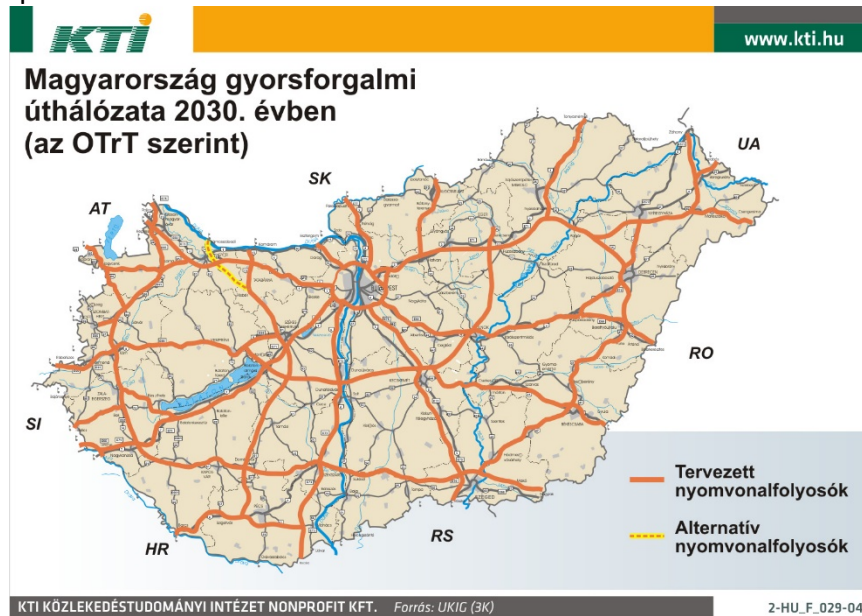


# Valóban „Egyértelmű, hogy az M9-es sztrádának Pécsen és Mohácson át kell futnia Szegedig”?

Dr. Rigó Mihály  
Ny. mérnök

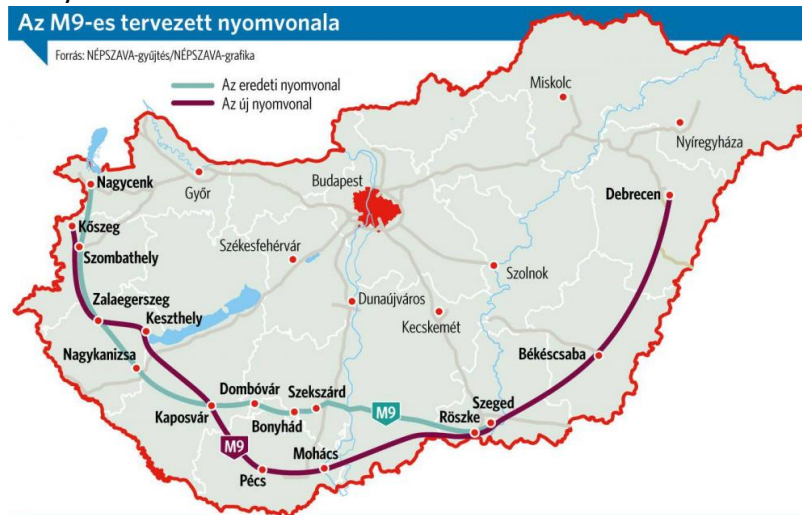
A tartalom megértését segítő térképi háttér

A kiinduló állapot:



<http://www.kti.hu/trendek-archivum/magyarorszag-gyorsforgalmi-uthalozata-2030-evben-az-otrt-szerint/>

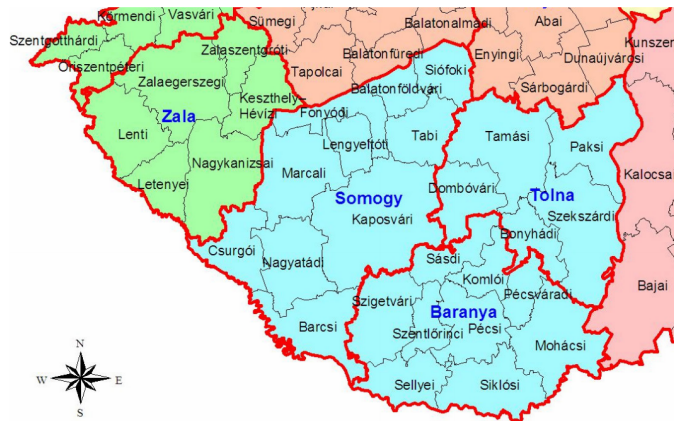
Az M9 régi és mai nyomvonala:



[https://nepszava.hu/3107078\\_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek](https://nepszava.hu/3107078_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek)

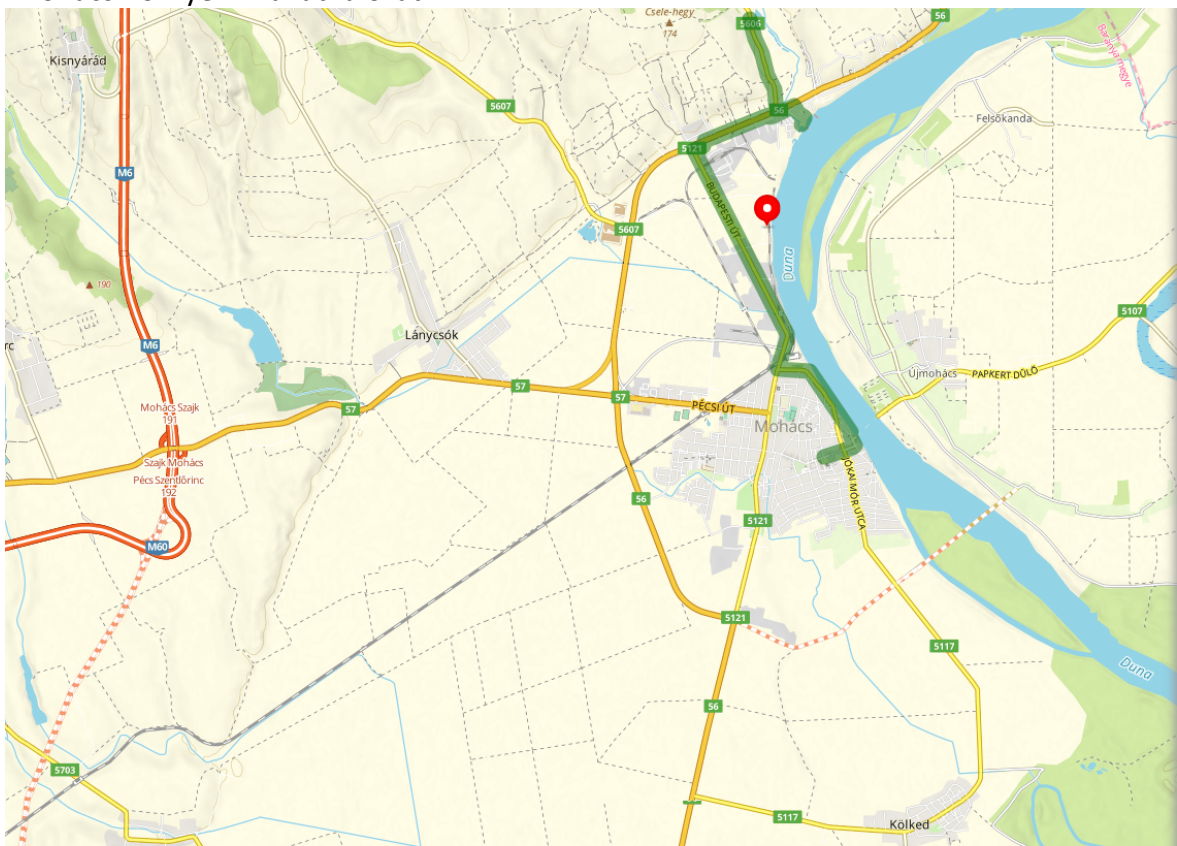
A dél-dunántúli térségek:

4. ábra: A Dél-dunántúli Régió, megyéi, statisztikai kistérségei (2004. január 1-től)



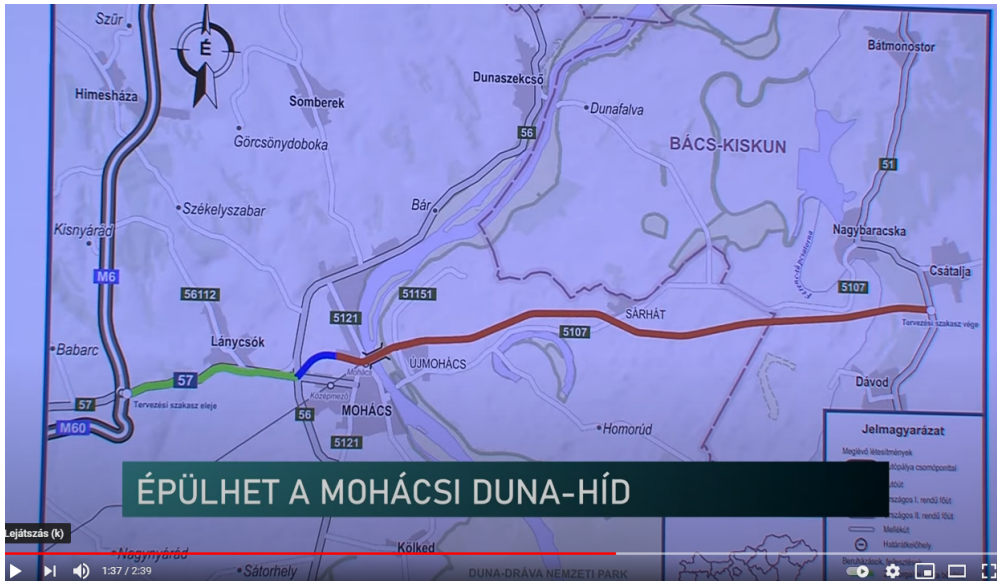
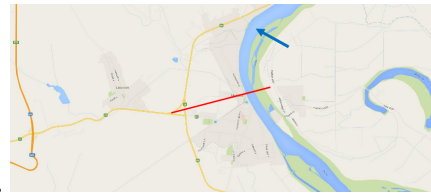
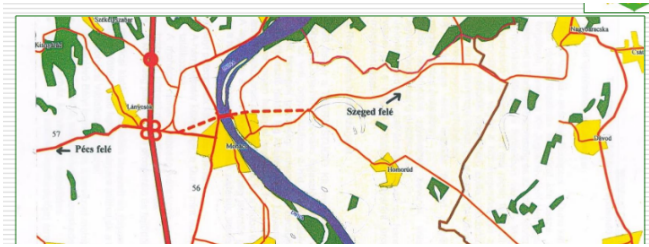
Forrás: <http://www.deldunantul.com>

A Mohács-környéki mai úthálózat:



<https://funig.hu/2325-malom-t%C3%B0Ara-moh%C3%A1cson>

A mohácsi híd helye a városon belül:



<https://docplayer.hu/105517233-Mohacsi-duna-hid-megvalosithatosagi-tanulmanyterv-hidasz-napok-balatonfured-junius-gilyen-elemer-pont-terv-zrt.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=R5EetWiqd8M>

### Botrányos fejlesztési térség

Már az M6 nyomvonalát is rosszul sikerült meghatározni azzal, hogy végig rátapasztották a Duna vonalára, és ezzel féloldalassá lett, elvesztette a Duna, mint fal miatt, a kiszolgálható terület egyik felét.

Ezen a nyomvonalon idő előtt építettek ki teljes keresztmetszetű autópályát, amely egy hatalmas tőke holtta válásával volt egyenlő. Mint a legkevésbé kihasznált autópálya vált ismertté. A pazarlás szinonimája lett.

Hasonló a helyzet az M60-nal.

Tehát Pécs nem tudja kihasználni a nagy lehetőséget, most mégis új autópályát kényszerít ki magának.

„... az M6/M60 déli szakaszaival versenyez a legüresebb autópálya címért.”

„M6

Tíz éve folyamatosan hangos a közlekedési szakma, hogy az M6 jelenlegi formájában erősen kihasználatlan. Míg Dunaújvárosig még úgy-ahogy elfogadható számokat ad, addig a bátaszéki OMV-kutat már sajnálni lehet, hogy kihasználatlanság miatt előbb-utóbb lehúzza a rolót.”

„Az M6-os autópálya építésére 560 milliárd Ft (!) ment el, miközben a híresen drága négyes metró csak 452 milliárdba került.”

„M60

És akkor rá is térhetünk a még az M6-osnál is kihasználatlanabb M60-ra. Lehet erre azt mondani, hogy Miskolcra is járt az M30, csak hát Pécs olyan szerencsétlen helyen fekszik, hogy a két autópálya forgalmát össze se lehet mérni a fentebb sorolt okok miatt. Erre tényleg csak az jár, aki Ausztriában szeretné érezni magát a Tolnai-dombságban, vagy Mohács felől ingázik Pécsre.”

[https://kozlekedesiklub.blog.hu/2017/07/20/mi\\_a\\_baj\\_a\\_mai\\_magyar\\_gyorsforgalmi\\_uthalozat\\_fejlesztesevel](https://kozlekedesiklub.blog.hu/2017/07/20/mi_a_baj_a_mai_magyar_gyorsforgalmi_uthalozat_fejlesztesevel)

Molnár László Aurél, volt minisztériumi főmérnök úr megfontolandó szösszenete:

„... mélységesen megdöbbenett, hogy újraélesztették a Sopron-Nyíregyháza M9 tervét, mintha Magyarország egy Trianonban körzövel-vonalzóval megszerkesztett sziget lenne valahol az Óperenciás tenger közepén, s akkor - mint Izlandon - valóban lenne értelme egy, a part mentén körbefutó főútnak. De Közép-Európában, a Kárpát-medencében ez teljes értelmetlenség ...”

Napjaink hivatkozási alapja

**A VERSENYKÉPESEBB MAGYARORSZÁGÉRT CÍMŰ PROGRAM  
A NEMZETI VERSENYKÉPESSÉGI TANÁCS JAVASLATA ALAPJÁN KÉSZÜLT.**

A Nemzeti Versenyképességi Tanácsot (NVT) a kormány 2016 októberében alapította, fő feladata Magyarország versenyképességének erősítése, az állami szolgáltatások javítása.

Elnöke:  
**Varga Mihály,**  
pénzügyminiszter

Tagjai:  
**Bárony Farkas,**  
az Amerikai Kereskedelmi Kamara Magyarországon (AmCham) elnöke,  
a PwC Magyarország cégtársa

**Csath Magdolna,**  
a Szent István Egyetem emeritus professzora,  
a Nemzeti Közszolgálati Egyetem magántanára

**Ésik Róbert,**  
a Nemzeti Befektetési Ügynökség (HIPA) elnöke

**Hernádi Zsolt,**  
a MOL-csoport elnök-vezérigazgatója

**Jánoskúti Levente,**  
a McKinsey & Company budapesti irodavezetője

**Dale A. Martin,**  
a Német-Magyar Ipari és Kereskedelmi Kamara (DUIHK) elnöke,  
a Siemens Zrt. elnök-vezérigazgatója

**Palkovics László,**  
innovációs és technológiai miniszter

**Parragh László,**  
az Magyar Kereskedelmi és Iparkamara (MKIK) elnöke



PROGRAM:

## Mobilitás elősegítése



AKCIÓ:

### M9-es autópálya megépítése: gazdaságfejlesztés a Dél-dunántúli régió és Nyugat-Európa közötti kapcsolat megteremtésével

#### AKCIÓ KIFEJTÉSE:

- ▶ **HÁTTÉR:** A javaslat célja a továbbra is jelentős munkaerő-tartalékokkal és gazdaságfejlesztési kapacitással rendelkező Dél-Dunántúl nyugati határral való közúti közlekedési kapcsolatainak javítása. Az M9-es autópálya dunántúli nyomvonala (Kőszeg-Szombathely-Körmend-Zalaegerszeg-Nagykanizsa-Kaposvár-Pécs-Szekszárd) a régió nagyobb városainak biztosítaná a nemzetközi gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódást. A korábbi M9-nyomvonaltervek Pécsset nem érintették. Ugyanakkor Pécs, mint másfél-százezer lakosú, széles felsőoktatási spektrummal rendelkező megyeszékhely bekötése az egész térség vonzerejét megnövelné, valamint hozzájárulna a régió humántőke-állományának fejlesztéséhez és helyben tartásához.
- ▶ A megfelelően megtervezett autópálya-nyomvonal megvalósítása az ország jelenleg legnagyobb munkaerő-potenciállal rendelkező területeit juttatná gazdasági lehetőségekhez. A közlekedési infrastruktúra javításával mintegy 22-44 ezer fővel emelkedhetne a foglalkoztatás, amely átlagos adóintenzitással számolva évi 50-100 milliárd Ft-tal növelné a költségvetés egyenlegét. Az M9-es megépítése továbbá a beruházásokat vonzó beruházások elve alapján a beruházás ösztönzésen keresztül is kedvező hatást gyakorolna a térség gazdasági fejlődésére.
- ▶ Az új közlekedési folyosó megteremtésével Dél-Dunántúlon is megvalósulhat az M1-es autópálya hatókörzetében már végbement erős ipari, gazdasági aktivitás növekedés.

erő-tartalékok  
aktiválása

<http://www.vosz.hu/rovat/file?id=iCnurP-uykhFKbo8lAtwe7cCUx6h3jHfyWhETps9.u68WDvXnjV.AouRxNZhJ5APehOJGoh2zepJNwks1pSw>  
<https://www.youtube.com/watch?v=R5EetWiqd8M>

Ami nyilvánvaló:

1. A Tanácsnak sem közúti, sem autópálya hálózatfejlesztési ismerettel rendelkező tagja nincs! Kimondható: a tagok a klasszikus értelemben a hálózatfejlesztésben laikusok.
2. A javaslat alapja a térség munkaerő tartaléka, azaz a helyi munkanélküliség. Ez lehet az oka annak, hogy az M9-et nem a közlekedési fejezetben tárgyalják az M9-et, hanem a munkaerősben.
3. Először itt jelenik meg az M9 új nyomvonala, mely átmegy Pécsen, anélkül, hogy az évtizede elfogadott régi nyomvonalra pár mondatot is pazarolna. Egyetlen szóval sem mondják el, hogy mennyivel jobb az új a réginél! Minden pozitívumot egyedül az új nyomvonalnak tud be!
4. Elhallgatja a dokumentum, hogy az M9 régi nyomvonala ugyanúgy bekapcsolná a régiót a „nemzetközi gazdasági vérkeringésbe”.
5. Az állítással ellentétben Pécs már ma is be van kötve a hazai és a nemzetközi autópálya hálózatba, hiszen készen van az M6, az M60 pálya és ígéretként ott van a szekszárdi hídon átvezető M9, néhány 10 km-re a várostól.
6. Nem bajlódnak azzal, hogy az eddigi autópályák miért nem elegendők Pécs felemelkedéséhez! A nem fejlődésnek nem lehet valami más oka is?
7. Pécs a régi M9 nyomvonal mellett is képes a „térség vonzerejének növelésére” és a „humántőke-állomány fejlesztésére”. Mégis mintha azt akarnák sugallni, hogy erre csak az új nyomvonal képes.
8. Ha három autópálya nem képes Pécs helyzetén javítani, akkor mi a garancia arra, hogy egy kifecsközött autópályával ez sikerülni fog?
9. „A megfelelően megtervezett autópálya-nyomvonal” feltételezéshez: az egész Dél-Dunántúlra jellemző a hatalmas munkaerő tartalék nem változik 30 km-en belül, tehát a nyomvonalak között ebből a szempontból sincs különbség. Az anyag mintha ismét azt sugallná, hogy erre is csak az új nyomvonal lenne képes.
10. Az anyag szerint megint mintha csak az új nyomvonal sajátossága lenne a „beruházások ösztönzése”, a „beruházások vonzása”.
- 11. „Az új közlekedési folyosó megteremtésével Dél-Dunántúlon is megvalósulhat az M1-es autópálya hatókörzetében már végbement erős ipari, gazdasági aktivitás növekedés.”** Már megint a csodatevő új nyomvonal ígérete. Ennek sincs semmi reális alapja! Ami nyilvánvaló hazugság. Aki Magyarországon telephelyet akart, az már letelepült az M1 mellé. Addig más autópályát építeni sem engedtek, amíg ez a helyzet elő nem állt! A letelepülteken túliak már átlépik az országot, és mennek eggyel tovább. Jól követhető ez Szeged mellett az M5 mentén. Nem lehet csoda, ha laikus Tanács támogatta az az M9 új nyomvonalát. **Valakik mintha nagyon megvezették volna a Tanácsot! Jó lenne egyszer valahogy kideríteni!**

A minisztérium?

Ők korábban általában minden változással szemben rendkívül ellenállóak voltak. A változással szembeni inerciájuk hatalmas volt. Aztán jött egy pillanat és azonnal mindennel egyetértének, képesek elemi szakmai előírásokkal is szembe menni. Azonnal elfelejtének kételkedni is. Egy csettintésre terveztetik az újat!

Elvégre ez egy mérnöki szakma! A jogászoknak természetes a mérnökség lemosása. Az érdekképviselőink is hallgatnak! Fordítva mennyire visítanak?  
Hogyan lehetséges ekkora változás egyik napról a másikra? Mely erők képesek a minisztériumot ilyen hirtelen változásra rávenni? Természetesen szó sincs valamilyen alulról jövő hatásról.

A legutóbbi önkormányzati választások ideje alatt jelentek meg a változtatási igények. A helyiek szerint a pécsi, a mohácsi polgármester jelöltek, továbbá Lázár János úr részéről lehetett erre utaló mondatokat hallani.

Nem szabad elfeledni: ők jogászok, sportvezetők, tehát megint semmi közük a hálózatfejlesztéshez.

Valószínű azonban egy nagy gazdasági erő léte a háttérben, az előbb említettek pedig csak felkapták a témát. Ez már tiszta Amerika. A minisztérium pedig egzisztenciális okból ennek a nagy gazdasági erőnek igyekezett nagyon gyorsan megfelelni.

A hazai szakmainak mondott szervezetek, mint a Közlekedéstudományi Egyesületként emlegetett rendezvényszervező cég, melyre ráült a minisztérium, mely egy az előző rendszerből itt felejtett kövület, illetve a Magyar Mérnöki Kamara pedig csak némán lapít.

### Mit mondanak az országgyűlési képviselők, a politikusok?

„Egyértelmű, hogy az M9-es sztrádának Pécsen és Mohácson át kell futnia Szegedig” – Hargitai János. Persze, miért ne? Alátámasztása kb. ennyi: CSAK.

„Hargitai János kereszténydemokrata országgyűlési képviselő szerint ez a Dél-Dunántúl gazdaságára igen kedvező hatást gyakorló lépés lenne, mivel a már meglévő és a tervezett baranyai sztrádaszakaszok révén gyakorlatilag az ország bármelyik pontja gyorsan elérhetővé válna, s az általa feltárt térségekben lakók is munkára lelhetnének, ami azért is fontos, mert a gazdaság további fejlődésének gátja éppen a munkaerő hiánya.” Ugyanezt tudja a régi nyomvonal is!

„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 Pécsset is érintse, majd onnan a mohácsi Duna-hídon keresztül Szegedig fusson.” Egy intézményre mutogatva sem nagyobb hitelessége az ügynök!

„Sajnálom, hogy baranyai országgyűlési képviselőként nem hívtak meg az eseményre, mert azzal érveltem volna, hogy Kaposvár, Dombóvár és Szekszárd között is nagy szükség van az úthálózat korszerűsítésére – szögezte le a nemzeti oldal politikusa. – Már csak azért is, mert a kérdés a választókerületemben is fontos, a megépítendő út ugyanis Baranya északi részét is érinti. Szó sincs tehát arról, hogy ne támogatónk az ottani fejlesztéseket, azonban megítélésem szerint a szóban fogó térség nyugat–kelet irányú átszeléséhez gyorsforgalmi útra van szükség.” megint mintha csak az M9 új nyomvonala lenne mindenre képes. Ezt a régi is tudja!

„Hozzátette: az M9-es sztrádának földrajzi, gazdasági szempontból is egyértelműen Pécsset érintve Mohácson, az ott megépülő autópályahídon át keresztül kell Szegedig vezetnie.”

Ez is a levegőben lóg!

Erre megítélése szerint azért is szükség van, mert ennek egyik kedvező hozadéaként a térségben lakók közül azok is munkához juthatnak, akik ma még nem dolgoznak. A szabad munkaerő hiánya pedig jelenleg az egyik legnagyobb akadálya a gazdaság további fejlődésének. A sztráda által feltárt baranyai térségek segítik majd az új cégek betelepülését,

melyek így támaszkodhatnak az ott elhelyezkedni vágyókra is.” Mint ahogyan a régi nyomvonal is!

<https://magyarnemzet.hu/belfold/hargitai-janos-egyertelmu-hogy-az-m9-es-sztradanak-pecsen-es-mohacson-at-kell-futnia-szegedig-9354644/>

„A kabinet folyamatosan azon dolgozott és dolgozik, hogy a nagyvárosok gyorsforgalmi kapcsolatát biztosítsa, a határok ilyen módon való elérését megoldja, és hogy bármelyik településről fél óra alatt elérhetővé váljék egy-egy gyorsforgalmi út.”

<https://index.hu/belfold/2020/09/24/palkovics-akar-masfel-ke-t-even-belul-megkezdodhet-a-mohacsi-duna-hid-epitese/>

Megint kisajátítják az új nyomvonalnak azt, amit a régi is tud!

### „Rádásul az áttevezés suba alatt történt.”

Ez az előbbieken alapján teljesen nyilvánvaló!

"Ezzel eltemetnek bennünket, Dél-Somogyról végleg lemond a kormány – jegyezte meg indulatosan az egyik térségbeli település polgármestere, miután meghallotta, hogy az eredeti tervekkel ellentétben az M9-es autópálya Zalaegerszegről nem Nagykanizsán, hanem az M76-os nyomvonalán, Holládön át folytatódik Kaposvár felé. De a nyomvonallal nemcsak az a gond, hogy a legfrissebb bejelentés szerint a pálya elkerüli majd a gazdaságilag elmaradott dél-somogyi térséget, hanem az is, hogy a kormány már jó ideje egy olyan megoldásban gondolkodik, amely Tolnát sem érintené kihagyva Szekszárdot, Bonyhádöt és Dombóvárt.

<https://www.facebook.com/1150260698330276/posts/3828711447151841/>

„A több évtizede ígért, Nyugat-Magyarországot a Dél-Dunántúlon keresztül az Alfölddel összekötő **gyorsforgalmi út vonalának újabb módosítását hivatalosan nem jelentette be sem a kormány, sem a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.**, ám a Zalaegerszeget az M7-es sztrádával összekötő M76-os első, Balatonszentgyörgyig vezető szakaszának őszi átadóján Ágostházy Szabolcs, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) államtitkára a leendő M9-es egyik részeként emlegette először az új utat.”

„A Pécs és Mohács felé kerülő nyomvonal **a szekszárdi Szent László híd kukába dobását jelentené** – állította lapunknak Bomba Gábor, a tolnai megyeszékhely gazdasági és városfejlesztési bizottságának ellenzéki elnöke. – Tudtommal az új nyomvonalat még az előző, kormánypárti pécsi polgármester javasolta, s azon az egyeztetésen Szekszárd akkori Fidesz-KDNP-s vezetése nem vett részt. Amióta a közgyűlésünkben többségbe került az ellenzék, többször is jeleztük, a régi nyomvonalat akarjuk, ám nem kapunk meghívást a kormányzati vagy térségi egyeztetésekre. Az ellenzéki politikus szerint nemcsak Szekszárdnak, de a térségnek is komoly hátrányt jelenten, ha nem érintené az M9-es”

„Ha a Duna és Hollád között ennyire délre vinnék a nyomvonalat, egyoldalassá válna az új sztráda, hiszen az országhatár felöli oldalán nem lenne valódi vonzáskörzete – tette hozzá Bomba Gábor. – Rádásul nemcsak Tolna megye járna rosszul, de Bács-Kiskun is, hiszen ott is egy hatalmas terület maradna le az M9-es előnyeiről.”

„A zalai város közgyűlésében többséggel rendelkező, ellenzéki Éljen Városunk! Egyesület szerint viszont felháborító, ahogyan a kormány elbánt a településükkel. „Nagykanizsa igazi csomóponttá válhatott volna a Dunántúlon, annak minden előnyével, hiszen két autópálya találkozott volna a városonál – mondta Fodor Csaba, az ÉVE frakcióvezetője. – Ezzel szemben most a térség kormánypárti képviselője, Cseresnyés Péter vezette lobbizt azt próbálja lenyomni a torkunkon, hogy örüljünk egy, a korábban ígértnél alacsonyabb szintű útnak,”

„A lapunk által megkeresett szakemberek úgy vélték, ha valóban a versenyképességre helyezné a hangsúlyt a kormány, akkor a Kaposvár-Szekszárd nyomvonal lenne előnyösebb, hiszen az M9-es lehetőséget ad a „jelentős munkaerő-tartalékokkal és gazdaságfejlesztési kapacitással rendelkező Dél-Dunántúl nyugati határral való közúti közlekedési kapcsolatainak javítására”, Pécs pedig Szekszárd felől az M6-oson amúgy is elérhető.”

„lapunknak többen is jelezték, akadnak olyanok, akiknek a közvetlen Szeged-Pécs sztráda előnyösebb: többek között érdemi logisztikai segítséget nyújtana Csányi Sándor szegedi, mohácsi, bolyi, pécsi élelmiszeripari és mezőgazdasági vállalkozásainak.”

**„Megkerestük a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., hogy miért változott meg a nyomvonal, ami most már véglegesnek tekinthető-e, illetve mikorra készül el a teljes, Soprontól Debrecenig húzódó M9-es sztráda, de kérdéseinkre nem kaptunk választ.”**

Erről van szó!

„Újabb és újabb átadási határidőket megjelölve hitegetik évtizedek óta a dél-somogyi településeket az egymást követő kormányok. A gazdasági szakemberek és szociológusok szerint az M9 az egyetlen reménye az ország egyik leghátrányosabb helyzetű vidékének. A megye Kaposvártól – pontosabban a megyeszékhelyt Nagykanizsával összekötő 61-es úttól – délre fekvő része infrastrukturálisan és gazdaságilag elmaradott, a rendszerváltás után a korábbi, kevéske ipar is leépült, a mezőgazdaságban ezrével szűntek meg a munkahelyek.”

„Ander Balázs a Jobbik alelnöke, barcsi országgyűlési képviselő szerint azzal, hogy a kormány „eltereli” az M9-est, hagyja, hogy Dél-Somogyot beszippantsa az Ormánság, s ugyanolyan kilátástalan legyen a helyzet, mint Baranya déli részén. „Már így is elképesztő méretű az elvándorlás – magyarázta –, tíz év alatt a lakosság tíz százaléka költözött el az ország gazdaságilag jobb helyzetű részeibe. Nincs semmi, ami itt tartsa a képzett munkaerőt, a fiatalokat, a cégek pedig arra hivatkoznak, azért nem települnek ide, mert nincs elegendő megfelelő munkaerő. Klasszikus 22-es csapdája, aminek következtében roncs társadalmi gettóvá válik ez a vidék.”

[https://nepszava.hu/3107078\\_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek](https://nepszava.hu/3107078_esely-helyett-ujabb-pofon-az-m9-es-autopalya-a-leszakadt-telepuleseknek)

Hargitai János: a csata ötszázadik évfordulójára, 2026. augusztus 29-éig állnia kell a mohácsi hídnak”

„A nemzeti oldal politikusa ezt követően lapunknak kifejtette, a Dunántúlt átszelő, Szegedre vezető közlekedési folyosó főága Mohácson, a mellékága Szekszárdon halad majd át.”

[https://www.mohacsiujsag.hu/mohacs/hir/helyi-hireink/hargitai-janos-a-csata-otszazadik-evfordulojara-2026-augusztus-29-eig-allnia-kell-a-mohacsi-hidnak?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+mohacsiujsag+%28Moh%C3%A1csi+%C3%9Ajs%C3%A1g%29](https://www.mohacsiujsag.hu/mohacs/hir/helyi-hireink/hargitai-janos-a-csata-otszazadik-evfordulojara-2026-augusztus-29-eig-allnia-kell-a-mohacsi-hidnak?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+mohacsiujsag+%28Moh%C3%A1csi+%C3%9Ajs%C3%A1g%29)

Már csak azt lenne jó tudni, hogy mi a köze az M9-nek a mohácsi csatához!

Már van az M9-nek főága is és mellékága is? Mióta? Nem lehetne fordítva?

### A nyilvánvaló szakmai hibák

- a) az autópályák nem városokat, hanem térségeket kötnek össze! Erre szakmánk a főutakat használja.
- b) Az autópálya nem bokortól bokorig kacsaringózik, mint az M9 új vonala.
- c) Az autópálya elsősorban a régiók, az országrészek közti forgalom igényeit szolgálja ki, vonalvezetése is ezt szolgálja.



- d) Az „egyeztetéseket” nem az eldöntött vonalra, hálózatra kell elvégezni, hanem az eldöntés előtti vonalváltozatokra.
- e) Az autópálya hálózat tervezésének van egy szakmai módszertani, melyet kötelező betartani, melyt nincs joga még a minisztériumnak sem felrúgni! A Magyar Mérnöki Kamara havi lapja a Mérnök Újság. Ennek 2021. január-februári számában állást foglalt a Közlekedési Tagozat.

**„Természetesen minden közlekedésfejlesztési intézkedést alapos, szakmai megfontolások után, megfelelő mérnöki ismeretekkel és jogosultsággal rendelkező szakember tervei alapján, átfogó, összközlekedési megközelítésből szabad csak végrehajtani.” Írják ezt a kerékpárút hálózat kritikája során. Nem lenne ugyanez fokozottan érvényes az autópálya hálózat tervezésekor?**

**Az M9 új nyomvonala egy újabb botrány, mely illik a térség hasonló megalapozottságú fejlesztéseihez.**

Botrány nélkül ugyanez:

1. Mielőtt álljunk át a rácsos, raszteres autópálya hálózatra, és vessük már el végre a sugaras-gyűrűs hálózatot!
2. Maradjon meg a szekszárdi hídon átmenő M9 vonal.
3. Legyen külön útneve, száma a Sopron-nagykanizsai szakasznak és külön a Nagykanizsa-szegedi szakasznak.
4. Felejtsek el a Szeged-nyíregyházi M9-M90 szakaszt.
5. Valamennyi határátkelőhelyet azonnal be kell kötni a M9 régi nyomvonalába.
6. Készüljön el a mohácsi híd az M6 és az 51 sz. főút között, kétsávos hídként, mint a kalocsai is. Jogos a városi híd funkció.
7. Pécs minden érdekét, szükségletét kiszolgálja dolgozat első képe szerinti hálózat. A fejlődésgátló elemeket másutt kell keresni!
8. Éppen ideje lenne összehívni a hálózatfejlesztési konferenciát. Budapesten az M0 miatt van hasonló botrány kialakulóban.

Szeged, 2021. II. 14.