

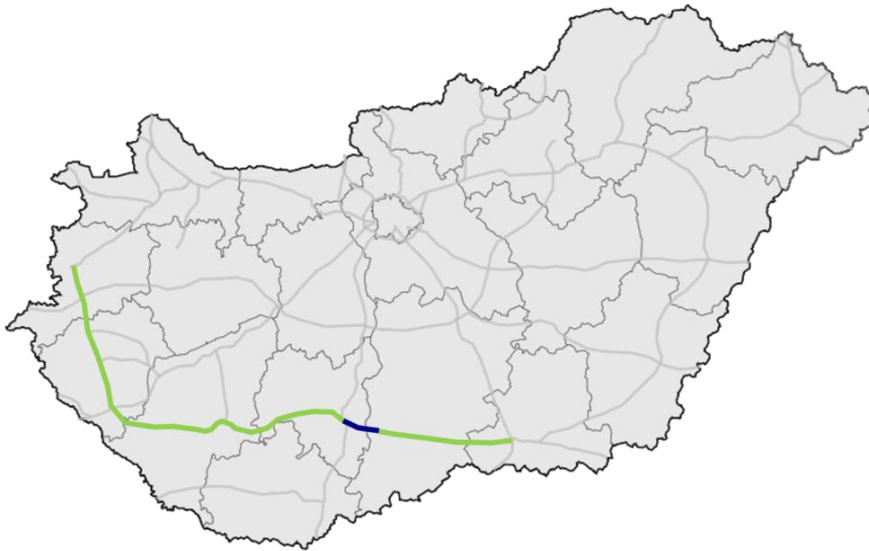
Autópálya a vágóhíd és a szalámigyár között?

Jelige: hálózatfejlesztés-2019.

dr. Rigó Mihály

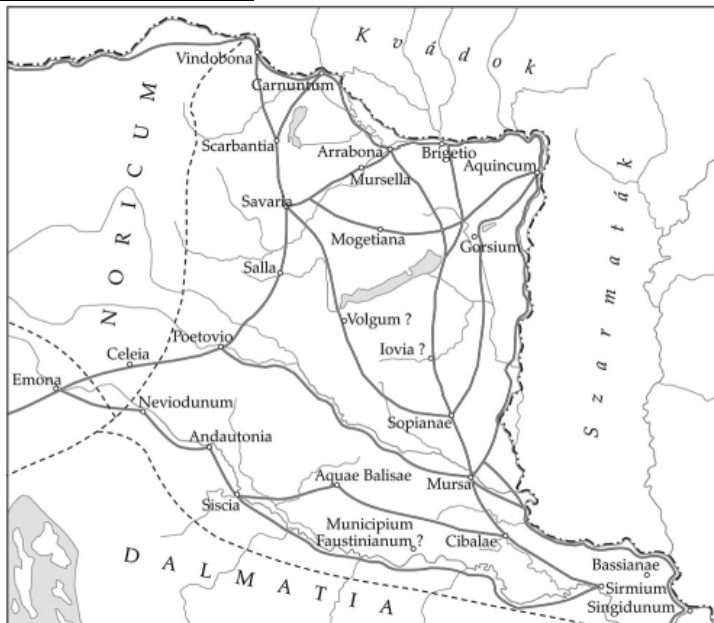
ny. mérnök

Az M9 gyorsforgalmi út kb. 2000-2019 között elfogadott nyomvonala (zöld), mely sem Pécsre, sem Mohácsra nem megy be!



[https://hu.wikipedia.org/wiki/M9-es_aut%C3%B3%C3%BAt_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M9-es_aut%C3%B3%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g))

Az M9 római őse



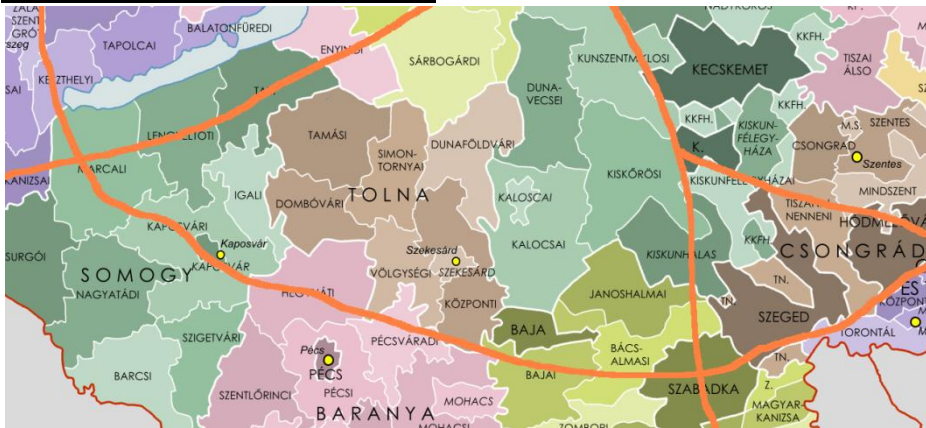
Pannonia a császárkor első felében

https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_gorog_romai_tortenelem/ch04s03.html

Látszik a Scarbantia (Sopron) - Savaria (Szombathely) és a Pécs (Sopianae) közti vonal, mely elhalad a Balaton nyugati széle mellett.

Érdekes, hogy fontos volt a latinoknak a Komárom (Brigetio) – Pécs (Sopianae) vonal is a Balaton keleti széle mellett. Ma úgy mondanánk, hogy ez volt a főút. Pécsnek a Balaton áthatolhatatlan akadály volt, ezért a két szélét célozták meg. A Duna mellett a katonaságútja haladt, mint ma a déli határkerítés melletti út.

Dr. Vásárhelyi Boldizsár 1941-es elképzelése, melyen a sárga vonal sem Pécsre, sem Mohácsra nem ment be



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Magyar_automobil_utak_1941.png

Ez a tervezet tekinthető a hazai gyorsforgalmi úthálózat első változatának. Ez alapján is állítja dr. Fleischer Tamás mérnök úr azt, hogy

- a főutak VÁROSOKAT kötnek össze, bemennek a városokba,
- a gyorsforgalmi utak pedig RÉGIÓKAT, ezért a városok MELLETT haladnak el.
- A kettőt nem szabad összekeverni!

A Déli Autópálya (DAP) nyomvonala kb. 1989-ből, Pécsre nem megy be, Mohácsra igen!



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

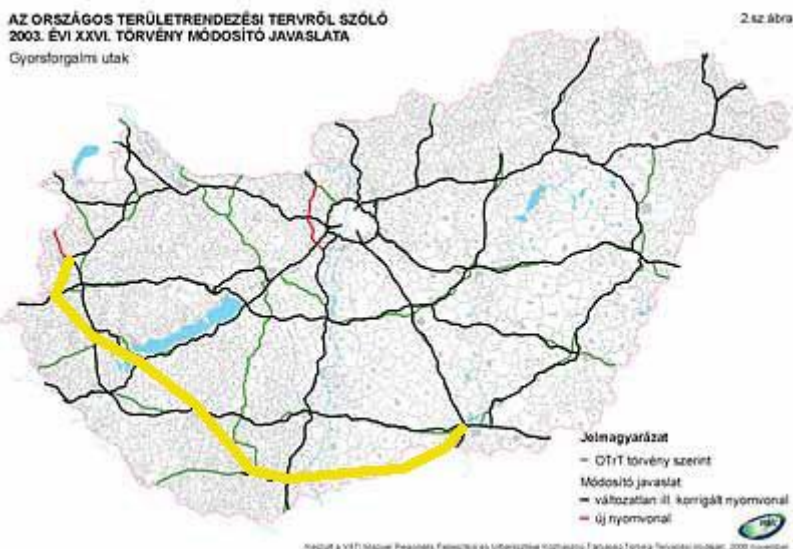
https://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/lassan_husz_esztendos_alom_a_deli_autopalya_koncepcioja/2108055/

Kísérteties a DAP vonalvezetése a dolgozatom első ábráján lévővel. Az történt, hogy a DAP-ot teljesen ellehetetlenítette az akkori minisztérium, mindenből a lehető legrosszabbat kapcsolva hozzá, majd kis idővel utána visszahozta majdnem ugyanazt M9 néven, mely azonnal hibátlan hálózati elem lett.

Látható az is, hogy a DAP Nagykanizsánál elágazott. Az egyik vonal Kaposvár és Szekszárd felé tartott, míg a másik bement Pécs alá! Mindkét vonalhoz egy-egy új Duna-híd kellett, a szekszárdi és a mohácsi. A két vonal a Duna-Tisza közén egyesült.

Mivel a szekszárdi híd 2003-ban már elkészült, a mohácsi építéséről pedig rendelkezett a Kormány, a DAP két vonalváltozata ezért nem két egymást kizáró vonalként jelenik majd meg, hanem mindkettő megépül, ami nem baj!

Egy vonalváltozat 2003-ból, Pécsre nem megy be, Mohácsra igen



https://www.google.com/search?sa=N&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=p%C3%A9cs+and+m9&tbm=isch&source=univ&ved=2ahUKEwjDp5m1IPDgAhXmxIsKHb3EABY4ChCwBHoECAUQAQ&biw=1360&bih=657#imgrc=4ZM4cDXqWrC3uM:

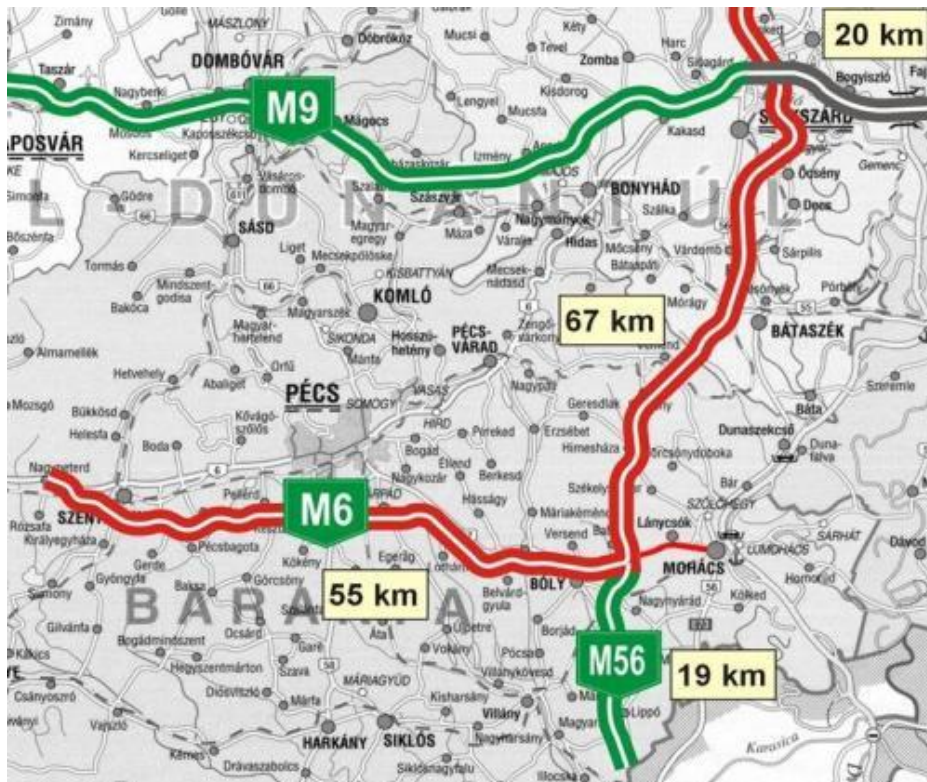
Lényegében eldobja az M9 teljes nyomvonalát Nagykanizsa és Szeged között. Zöld vonalként szépen látszik az M65 gyorsforgalmi út. Ennek a római kori rangját vissza kellene adni.

Az eddigiekből látható, hogy az M9 nyomvonalváltozása nem új keletű, nem idegen a nyomvonalától, hiszen korábban is számtalan változat készült.

Pécs helyzete

Pécs helyzete az M9, az M6 és az M60 között. (a következő rajzon M6-nak nevezett vonal ma már M60.)

Láthatóan úgy nincs Pécsnek autópályája, azaz gyorsforgalmi útja, hogy a közelében három is van: az M6, az M9 és az M60.



<http://www.kapost.hu/tetszalott-m9-es-gyorsforgalmi/>

Ma is meglévő bekötőút a közeli gyorsforgalmi utakba a 6 sz. főút a Pécs- Mecseknádasd - Bonyhád – Kakasd – Szekszárd vonalon. Ezt sem kellene figyelmen kívül hagyni, mert segít rövid úton (kb. 55 km) elérni az M9-et is és az M6-ot is, mely elérhető az M60-ason át is.

Korábbi elképzelések arra, hogy Pécsét rákössék az előbbi gyorsforgalmi utakra

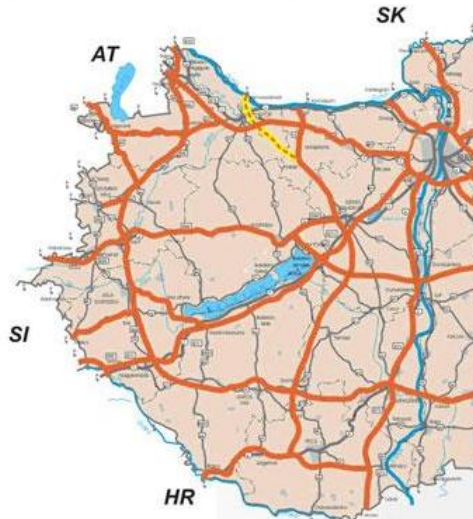
a) Felkötés az M9-re Komlón át



<https://www.pecsiujsg.hu/pecs/hir/helyi-hireink/pecstol-akar-koszegig-is-sztradan-autozhatunk-ha-modositjak-az-m9-es-autopalya-nyomvonalat>

A komlói változat is autópálya lenne az elképzelés szerint. Valószínűen így távolabb van Pécstől Szekszárd, mint a meglévő 6 sz. főúton.

b) Több helyen megjelenő ún. M65 gyorsforgalmi úttal, melynek nyomvonala az alábbi térképrészleten egy narancssárga vonal, mely az új komáromi Duna-hídnál indul dél felé, a Komárom - Székesfehérvár – Enying (Mátyásdomb) – Iregszemcse – Dombóvár – majd vonalon lemegy az M60 vonaláig.



https://www.google.com/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=%22d%C3%A9li+aut%C3%B3p%C3%A1lya%22&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEWjOqdGIhvDgAhXKfZoKHdkiBWQQsAR6BAGDEAE&biw=1360&bih=657#imgrc=ny33ej8aqoj8xM:

Ugyanez citromsárga vonallal:



<https://docplayer.hu/18331911-Magyar-horvat-szloven-uthalozat-osszehasonlito-elemzese-2009.html>

Mivel ez a citromsárga vonal a Balaton és a Duna közti sávnak nagyjából a közepén halad, ez lett volna az ideális helye az M6 autópályának. Az M6 ma a Duna mellett halad emiatt nincs keleti oldalon kiszolgáló sáv, az autópálya féloldalas.

Jól látható az is, hogy ezzel Pécs egy kis területű, gyorsforgalmi utakkal keretezett négyszögben van. Nem lehet tehát panasz a gyorsforgalmi utak hiányára, Pécs ellátatlanságra, feltáratatlanságára. Ha úgy tetszik, akkor Pécsnek autópálya gyűrűje lesz! Nem kell egy autópályának Pécsen úgy átmenni, mint a mai 6 sz. főút.

Ezzel Pécs autópálya gondja szerintem megoldódik, megoldott.



Nincs megnevezve a citromsárga M65, a Pécsről délre épülő M60.

A citromsárga vonallal a Dunántúlon három észak-déli irányú gyorsforgalmi út lenne:

- az M9 Sopron-nagykanizsai szakasza,
- a citromsárga M65,
- a meglévő M6.

A Duna-hidakra vonatkozó elképzelések

„Öt új dunai átkelő tervezése vagy kivitelezése van folyamatban, sőt egy hatodik is szerepel a tervek között.”

A következő rajzon sajnos nincs rajta

- a 2007-ben átadott dunaújvárosi Pentele-híd,
- az 1930-ra elkészült dunaföldvári Beszédes József-híd,
- a 2003-ban megépült szekszárdi Szent László híd,
- az 1908-ra elkészült bajai Türr István-híd.



<https://tervlap.hu/cikk/show/id/5904>

Ha a meglévők mellé még elkészülhetnek az előbbi vázlaton pirossal jelölt hidak, akkor ez a hídsűrűség hosszú időre megoldja a Duna két oldalán elterülő két ország rész kapcsolódását.

Nagy gond

viszont a hidakról az Alföld felé vezető utak majdnem teljes hiánya. Emitt a hidak nagyon kihasználatlanok! Mind a dunaújvárosi, mind a szekszárdi meglévő hidak alföldi végéhez sajnos csak nagyon rövid útszakaszok csatlakoznak, majd kukoricaföldön koppannak, pedig a 2003 és a 2007 is nagyon régen volt és a rövid utak nem indulhattak el az Alföld belseje felé!

A mohácsi Duna-híd

2019. III. 8-án dr. Kernya István úrtól, a Mohácsi Duna Híd Alapítvány 1992-es alapítójától, az alábbi információt kaptam:

a)

1935-ben Amerikából hazajött Mohácsra egy Horváth János nevű magyar ember. Látva a mohácsi helyzetet, ajánlatot tett az akkori városi vezetőknek: megépíti Mohácson a Duna-hidat a saját pénzéből, ha utána használati díjat szedhet. Elutasították. Ennek 84 éve, és ma sincs híd.

b)

Dr. Kernya István 1990-ben egy dolgot tett le az asztalra „Magyarország közlekedés- és gazdaságfejlesztése” címmel, melyben már fejlesztési anyagban is megjelent a mohácsi híd.

„A mohácsi Duna-híd építése már a rendszerváltás előtt is téma volt, majd 1993-ban hatástanulmányt is készített róla a Mohácsi Duna Híd Alapítvány (MDHA).”

<https://m.magyararancs.hu/kismagyarorszag/a-26-milliardos-hid-aminek-sok-teteje-nincs-de-a-valasztas-elott-megint-bedobta-a-fidesz-108895>

Azóta többféle anyag készült. Híd híján a komp jár át a Dunán, hídpótlóként.

A híd helyét, a kapcsolódó utakat a következő vázlat mutatja:



<https://www.bama.hu/kozelet/helyi-kozelet/megepitik-kitartanak-a-mohacsi-duna-hid-mellett-1401872/>

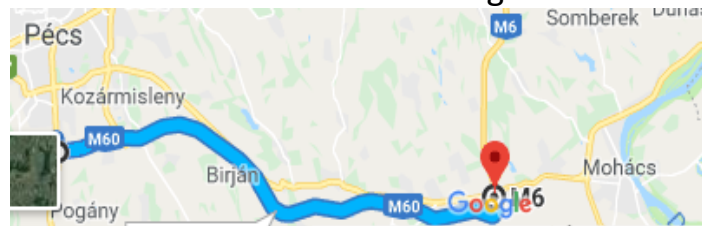
Az M60-ról (az alábbi rajzon a zöld-kék vonal):



[https://hu.wikipedia.org/wiki/M60-as_aut%C3%B3p%C3%A1lya_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M60-as_aut%C3%B3p%C3%A1lya_(Magyarorsz%C3%A1g))

Az M60 kelet-nyugat irányú vonal, mely Pécsét délről érinti. Tőle északra, vele párhuzamos az M9, melyet érdemes viszonyítási vonalnak venni.

Az M9 alföldi szakaszán az országhatár az M9-cel háromszöget képez, a határvonal közelíti az út nyomvonalát. A Dunántúli oldalon a határ annyira eltávolodik az M9-től, hogy szükséges, és el is fér még egy gyorsforgalmi út a kelet-nyugat irányú gyorsforgalmi utak távolsági ritmusában.



<http://www.magyarorszag.autopalyan.hu/m60.php>

A változás annyi, hogy a hídra vezető út kezdőpontja az M6-M60 autópálya csomópont. A hírről levezető út nyomvonala a mai napig csak az 51 sz. főútig biztos. Az 51 es számú főút és Szeged között meg kell tervezni az utat is.

Dr. Kernya úr rámutatott arra, hogy a mohácsi hídra Szerbiából a hercegszántói határállomáson át egészen Újvidékitől föl lehet majd hajtani.

Az út nyomvonala várhatóan 2019 őszére rögzül.

A híd helye a városon belül:



http://hidaszokertegyesulet.hu/resources/pdf/ev00006/prg00007_GilyenE_Mohacsi_Duna-hid_tan.pdf

A változás kiváltója, a dolgozatom első ábráján látható M9 nyomvonal első kitérítője, a Pénzügyminisztérium 2019-es programja



Magyarország Kormánya 2019.



Mobilitás elősegítése



AKCIÓ:

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

aerőtartalékok
aktiválása

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-száz ezer 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.

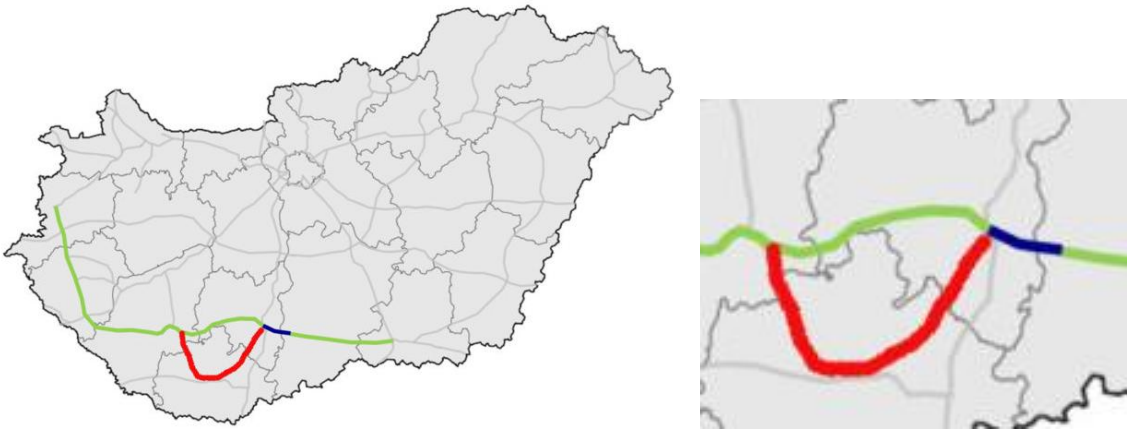
<http://www.kormany.hu/download/7/91/91000/Program%20a%20Versenyk%20A9pesebb%20Magyarorsz%20C3%A1g%20A9rt.pdf#!DocumentBrowse>

Tehát: „Az M9-es autópálya dunántúli nyomvonala (Kőszeg – Szombathely – Körmend – Zalaegerszeg – Nagykanizsa – **Kaposvár – Pécs – Szekszárd**)” Ez egy hatalmas kitérítő kanyar berakása a szép kelet-nyugat irányú vonalba!

Ha ezt az elképzelést szó szerint vennénk, akkor az M9 nyomvonala valami ilyesmi lenne. A rajz készítői újságírók, kik a történetüket ekként adták elő: „Bár tervekről még nem tudunk, ebben a korai stádiumban valószínűleg nem is léteznek, de mindenesetre, mi elképzeltünk egy pécsi bekötést az M9-esre. Hangsúlyozzuk, ez csak egy szerkesztőségünk által elképzelt skicc. (A zöld vonal

az eredetileg tervezett nyomvonal, a pirosat mi rajzoltuk bele, bár a Mecseken minden bizonnyal nem ilyen egyszerű áthúzni az autópályát.)”

<https://www.bama.hu/gazdasag/helyi-gazdasag/uj-javaslat-pecset-is-erinteni-fogja-az-m9-es-1719223/>



Keletkezne egy piros „U” alak, melynek szárvégei között kimaradna a zöld szakasz. Az M9 mintegy behorpadna. Rendkívül sajátos vonalvezetés lenne. Nagyon hasonló lenne ez a vonal ahhoz az orosz vasútvonalhoz, amelyet a cár tervezett. A mese így szól:

“Gondolom, azt az orosz legendát sokan ismerik, ami a Moszkva és Szentpétervár közötti vasútvonal építésével kapcsolatos. A történet szerint a mérnökök azon vitakoztak, hogy a két város közötti távolságot, hogyan lehetne a legcélszerűbben vasúttal összekötni. A hosszas vitát elunva I. Miklós cár egy tollvonással megoldotta a problémát. Idegességében megfogta az első kezeügyébe akadó vonalzót és húzott egy egyenest a térképre a két város között. Azonban a nagy kapkodásban hiba csúszott a műveletbe, mert a cár körme kicsit átlógott a vonalzon. A ceruza megugrott és ennek köszönhetően, az egyébként nyilegyenes vonalban egy kiugrás keletkezett. Az uralkodónak azonban senki sem merte észrevételezni ezt a kis ügyetlenséget, és így, a két város közötti közel 650 km hosszú vasútvonalat a „tervek” szerint építették meg. Az út szinte teljesen egyenes, csak Novgorod közelében van egy 17 km-es félköríves szakasz benne, ami a legenda szerint híven követi a cár ujjának vonalát”

<http://www.urbanlegends.hu/2012/11/a-car-ujja-sztalin-alairasa-es-kavescseszeje/>

Még egy apróság:

az előbbi kép jobb oldali részletrajzán látható, hogy az „U” alak két oldalán két-két autópálya darab lenne egymáshoz közel, hiszen sem az M6, sem az M60 kis szakaszát nem lehetne elbontani.

Ami erre a változásra rátelepült, a nyomvonal második kitérítője, a mohácsi híd
Ha az M60 folytatásába esne a mohácsi híd, akkor Pécs igénye tökéletesen kielégülne, mivel nagyon közel megy hozzá az M6 autópálya, és még a mohácsiak több évtizedes álma is teljesülne, ugyanis rákerülne a vonalra a híd.

Már csak az marad hátra, hogy Pécs és Mohács után valahogy csak el kell jutni Szegedig

Az M9-es autópálya tervezett útvonala



<http://www.promenad.hu/2019/03/05/vasarhelyt-es-szekkutast-is-erintheti-a-tervezes-alatt-allo-m9-es-ut/>
Szinte mindenütt ezt az ábrát lehet látni, ha az M9 új nyomvonala szóba kerül.

Néhány észrevétel:

1. Kőszegnél kezd az M9-et és nem Sopronnál.
2. Kaposvárnál elágaztatja a vonalat. Így úgy tűnik, hogy Kaposvár és a Duna között két lehetséges nyomvonal **változat** létezik. Úgy tűnik, mintha a szaggatott vonal a felhagyott nyomvonal lenne, mintha helyette az alsó lenne az új, az egyetlen vonal. Ha a pécsi felfűzés Kormány-szintű elvárás, akkor Kaposvár és a Duna között meg kell építeni mindkét berajzolt vonalat. A pécsi ágat a Kormány előírása miatt, a szekszárdit a már elkészült Szent László híd miatt, hiszen egy Duna-híd nem maradhat feladat nélkül, és még el sem szabad bontani.
3. Mohácsot feltétlenül fel kellene tüntetni az ábrán! A híd miatt elhagyhatatlan elem.
4. Elképzelhetetlen az, hogy Pécs és Boly között két autópálya haladjon egymás mellett, egymással párhuzamosan. A Kaposvár - pécsi szakasznak be kellene csatlakozni az M60-ba.



5. A mohácsi hídra vezető szakasz az M6-M60 csomópontból fog indulni.
6. A Duna és Szeged között értelmetlen a két autópálya. A Duna és Szeged között a két vonalból egyet kell képezni, hasonlóan a DAP megoldásához.

Vagy a felső vonal egy az alsóba, vagy fordítva. Szegedre már csak egy vonal érjen be. A Duna és Szeged között egy fekvő „Y” alakul ki.

7. Rossz helyen van az M9 szegedi csomópontja. A valóságban az M9 vége az M5-M43 autópályák csomópontjában van, az M9 ennek a negyedik ága. A valódi állapotot az alábbi ábra mutatja:



https://www.google.com/search?q=m5-m43+csom%C3%B3pont&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjb7v7h6_HgAhUG26QKHY5vC_oQ_AUIDigB&biw=1360&bih=657#imgrc=EKODPL8KTppjDM:

Látható, hogy egyik autópályá se megy be Szegedre, hanem csak elhúzza mellette.

8. Szeged és Debrecen között helytelen az M9 használata, mert azt már M47-nek hívják. Mivel semmi köze az M9-hez, le is kellene azt a rajzról hagyni.
9. Végül: Nagylakra a 43 sz. főút megy, és nem az M43. A 43 sz. főutat sem kellene ábrázolni, helyette viszont kellene az M43, ráadásul felírva a nevét.

Mi motiválhatta a változást? Véleményem szerint a profit!

Az M9 nyomvonalát kőbe vési az Országos Területrendezési Terv, mely hazánk alapvető infrastruktúráit rögzíti. Benne van természetesen az M9 a hatalmas befektetéssel készült, mindennél méretesebb Nemzeti Közlekedési Stratégiában is. Az M9 vonalából nagyon kevés készült ugyan el, de az mind sokba került. Megépült a szekszárdi híd és elkészült az M9 kaposvári elkerülő útja, rettenetes méretű autópályás csomópontokkal. **Ezek után feltűnő, meglepő az, hogy egy perc alatt mindez eldobható? Mi miatt?**

A továbbiak sejtések, feltételezések, melyek alapja az a hatalmas pénzmozgás, mely mostanság ezen a vidéken megfigyelhető, melyek talán magyarázhatják a hirtelen változást. A mezőgazdaság, az élelmiszeripar szakterületén soha nem látott változásokat látunk. Természetesen mindez cáfolható!

„Leállítja a sertésvágást a Pick Szeged Zrt.-nél a Csányi Sándor OTP elnöke-vezérigazgató érdekeltségébe tartozó Bonafarm Csoport, ha felépül a tervezett új vágóhíd a Mohács környéki Bólyon.”

„... a gyár saját sertéshizlaldáiból szeretné a jövőben lefedni a vágókapacitást, jelenleg a feldolgozott sertések 40 százaléka érkezik tenyésztőktől, 60 százalék saját hizlalású. A legnagyobb rész Tolna, Somogy és Baranya megyéből, 20 százalék Győr és Sopron környékéről és a maradék az ország keleti részéről érkezik.”

„Szegeden a szalámigyártás továbbra is a fő tevékenysége lesz a Picknek.”

<https://www.agrarszektor.hu/elemiszer/csanyi-leallitja-a-sertesvagast-a-pick-szegednel.3607.html>

„2017. április 25-én Orbán Viktor miniszterelnök és Csányi Sándor, az üzem tulajdonosa, hivatalosan is átadta az MCS Vágóhíd Zrt. új üzemét Mohácson.”

„... a teljes kapacitás elérésekor évente egy vágósoron 1 millió darab sertés vágására lesz lehetőség.”

„Az MCS Vágóhíd Zrt. a Bonafarm Csoport stratégiai partnere és a Pick Szeged Zrt. stratégiai beszállítója, mely együttműködések keretében a vágóhídra beszállított sertések jelentős részét a Bonafarm Csoport és annak integrációjához tartozó sertéstelepek biztosítják.”

<https://mcs.hu/>

„A tervezés és az építkezés összesen négy évet vett igénybe. A 21 Mrd Ft értékű beruházás tervezője az osztrák ATP, generálkivitelezője a Market Zrt., fő technológia beszállítója a holland MPS volt.”

„A vágóhíd éves szinten 800 ezer normál és 100 ezer nagysúlyú sertés levágására és feldolgozására lesz képes egy műszakban ...”

„Az új vágóhíd megközelítőleg a Magyarországon levágott sertések ötödét fogja feldolgozni.”

„Az üzemben előállított tőkehús részben a Pick Szeged Zrt. készítményüzemeinek alapanyag ellátását biztosítja, másrészt frissen, vagy fagyasztottan, vákuumfóliában, vagy védőgázas csomagolásban kerül értékesítésre. A cég a megtermelt hús több mint harmadát exportálni fogja a környező országokba, illetve a Távol-Keletre.”

<https://mcs.hu/>

A vágóhíd a mohácsi hídra menő tervezett út közelében van Mohács északi részén.

„Versenyképessége, hatékonysága javítására több tízmilliárd forintos zöldmezős beruházással új gyárat épít a Pick Szegeden ...”

<https://szegedma.hu/2016/08/uj-gyarat-epit-a-pick>

A Pick Szeged Zrt. 2006 óta a Bonafarm csoport tagja, 2016-ban 78 429 tonna terméket értékesített, árbevétele mintegy 70 milliárd forint volt, melyből 20 milliárd forintot tett ki az export.

<https://24.hu/fn/gazdasag/2017/09/11/fejlesztik-a-teliszalamit/>

„Zöldmezős beruházással, több 10 milliárd forintból új gyárat épít a Csányi Sándor tulajdonában álló Pick Szeged Zrt. Szegeden az M43-as és az M5-ös autópálya csomópontjánál.

„A gyár azon a 200 hektáron lenne, amely az M5-ös és az M43-as autópálya csomópontjához közel, az 5-ös főút két oldalán helyezkedik el. A területeket az állam most adja át a szegedi önkormányzatnak, szintén kedvezményes áron. Botka László (MSZP) polgármester a lappal közölte: a város kedvezményes telekkel, az infrastruktúra kialakításával, valamint a meglévő gyárépületek hasznosításával segítheti a beruházást.”

https://hvg.hu/gazdasag/20100429_pick_gyar_szegeden



A sárgával keretezett területen épül majd föl az új szalámigyár, mely telek nagyon közel fekszik az M43 autópálya és az 5 sz. főút csomópontja. A telek az új ELI lézerközpont egyik szomszédja lesz.



Maros utcai húsüzem a belvárosban, ahonnan először fog a szalámigyár kiköltözni.

<http://investinszeged.hu/csongrad-megye-a-magyar-nemzeti-vagyonkezo-arveresen-35-milliard-forintert-vette-a-pick-azt-a-tobb-darabbol-allo-osszesen-100-hektar-telket-amelyen-zoldmez-beruhazast-tervez-a-bonafam-csoport/>

A Maros utcai szalámigyár részleg közvetlenül a Tisza-parton, a két szegedi körút között van. A képen látható legtávolabbi, szürke épület Szeged egyik nagy szállodája. Valószínű tehát, hogy a szalámigyár helyén luxuslakások fognak épülni.

„Újratervezik a mohácsi hidat, pedig a szekszárdit is alig használják – megint Csányi Sándor jár jól”

„Huszonöt éve tervezik, hogy híd vezet majd át Mohácsnál a Dunán, a legutóbbi közbeszerzést a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kaszálta el a napokban. A 15 éve megépült, szintén a semmibe vezető M9-es Duna-híd kihasználtsága mindössze 17 százalékos. Ha elkészül, a Duna 60 kilométeres szakaszán 3 híd is lesz. Igaz, a mohácsi egyvalakinek mindenképpen hasznos, és az a Mohácson vágóhidat, Szegeden húsgyárat működtető Csányi Sándor.”

„A híd az 56-os utat közné össze 5107-es, vagyis 4 számjegyű, alsóbbrendű, Nagybaracsára vezető úttal. Jelentős forgalomról itt nem beszélhetünk, hacsak nem a nemrég átadott Csányi Sándor-féle Pick vágóhíd miatt kellene a híd.”

„A statisztika sem mutat most nagy forgalmat. A Magyar Közút szerint 2016-ban az 5107-es úton átlagosan naponta 2292 úgynevezett járműegység/nap forgalmat mértek. Összehasonlításképpen a bajai Duna-hídnál ez az érték 6066 – ami a közút szerint 30 százalékos kapacitás-kihasználtságot jelent.

Hiába van híd a két part között, ha nincs ott komolyabb út, alig használják. Ezt mutatja a 2003-ban megépült M9-es autópálya és a Szent László Duna-híd. A közút adatai szerint azt naponta átlagosan 3396 járműegység használja, a kapacitás kihasználtság 17 százalék. Vagyis egy sokmilliárdos beruházás a hozzá kapcsolódó utak nélkül legfeljebb a kivitelezőnek és a környéken élő, naponta kompozó embereknek éri meg.”

„... új szakpolitikai célként merült fel, hogy az átkelő a távlati Pécs-Szeged főúti tengely részét képezheti. Az eredeti műszaki tartalom részben a későbbi 2x2 sávossal kialakítás lehetőségének biztosítása miatt is jelentős mértékben módosult. Például az M6 autópályától az 56 sz. főútig 2x2 sávossal főutat kell tervezni, az újmohácsi oldalon, az 51. sz. főútig 2x1 sávossal főúti paraméterek biztosítása a feladat.”

<https://orszagszerte.atlatszo.hu/ujratervezik-a-mohacsi-hidat-pedig-a-szekszardit-is-alig-hasznaljak-megint-csanyi-sandor-jar-jol/>

Ez tehát az a bizonyos szakmapolitikai cél?

Mit javaslok?

1. **Maradjon meg M9-nek a Nagykanizsa – Kaposvár – Szekszárd – Szeged nyomvonal!** Ne vigyünk le egy gyorsforgalmi utat a határ mellé. Ne legyen az M9 olyan féloldalas út, mint az M6 vagy az M43, a Duna illetve a Maros miatt! **A Bács-Kiskun megyei városok nagyon számítanak az M9 közelségére, pontosan ugyanúgy, mint Pécs! Nem lenne logikus az, ha az egyik városhoz közel vinnénk, más városoktól viszont eltávolítanánk az M9-et!** Bács-Kiskun egyének kedvezőbb a súlypontjához közelebbi M9, mint a perifériáján vezetett.
2. Készüljön átkötő út Kaposvár és Pécs között az M9 és az M60 között.
3. **Az M6-M60 autópálya csomóponttól Szegedig kétsávossal főút legyen tervezve, mely elkerül minden lakott települést és felhasználja a meglévő hálózatot.** Ez nagyon sokáig kiszolgálja azt a kis forgalmat, ami rájut, hiszen itt halad ebben a folyosóban a felújított 55 sz. főút is, Baja és Szeged között.
4. Mivel Mélykút és Szeged között nincs átkelési szakasz, valamint elkészült a mórahalmai elkerülő út is, és nemrég ért véget az 55 sz. főút teljes hosszúságú felújítása, burkolatának megerősítése, megvizsgálni **javaslom a Mohács felől érkező új főút bekötését az 55 sz. főútba, Mélykút és Szeged között.**



https://www.google.com/search?q=bajai+elker%C3%BCI%C5%91+and+51+sz.+f%C5%91%C3%BAt&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKewiLnZiw9PLgAhUmpYsKHUXVDpkQ_AUIDygC&biw=1034&bih=616#imgdii=noYI2uByCYtTpM:&imgsrc=g_4RsHm1hiNueM:

Természetesen az M9 majdani csomópontjaiba be lesz kötve az 55 sz. főút, ezért az új mohácsi útról érkezők átjuthatnak az M9-re is.

Az alábbi kép egy hasonló próbálkozást mutat.

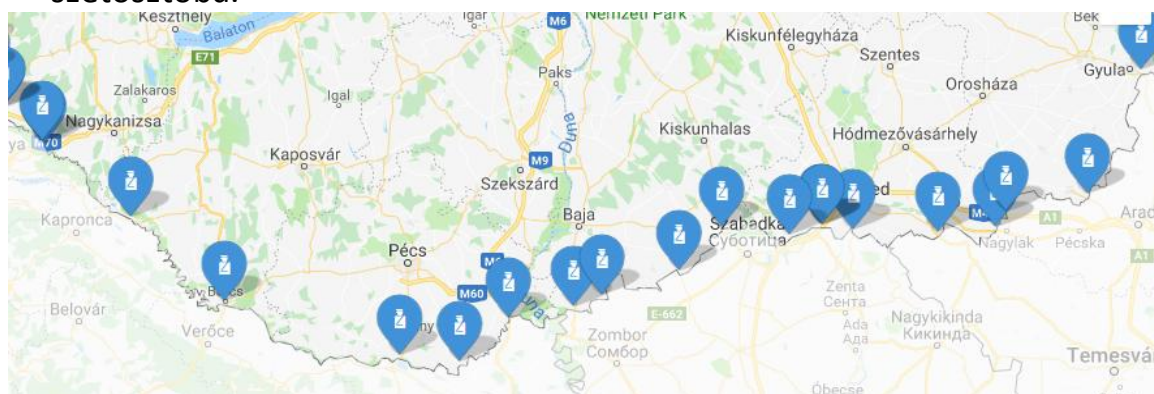
A rajzon a kék vonal az új mohácsi főút egy lehetséges vonala, melyet ezen a rajzon már Bajánál rákötötték az 55 sz. főútra. Valószínűen ez a legolcsóbb megoldás. Én a rákötést csak Mélykút és Szeged között javaslom, mert sokba kerülne az 55 sz. főút tatházi, a felsőszentiváni és a csávolyi elkerülő útja.

A rajz mutatja helyesen az új szabadkai nyugati elkerülő út bekötését az M9-be az 53 sz. főút tompai határállomásán át.



https://www.google.com/search?sa=N&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=p%C3%A9cs+and+m9&tbm=isch&source=univ&ved=2ahUKewjDp5m1IPDgAhXmxIsKHb3EABY4ChCwBHoECAUQAQ&biw=1360&bih=657#imgrc=0skgF7MQcSwx4M:

5. **Megpróbálni javaslak egy Mohács – Gara – Bácsbokod –Bácsalmás – Mélykút nyomvonalat mindenütt elkerülő utakkal, a meglévő utak felhasználásával kétsávos főútként.**
6. Javaslom az összes déli határállomás bekötését az M9-be, mint forgalom szétoztóba.



<https://www.utinform.hu/hataratkelok/>

Szeged, 2019. III. 9.