

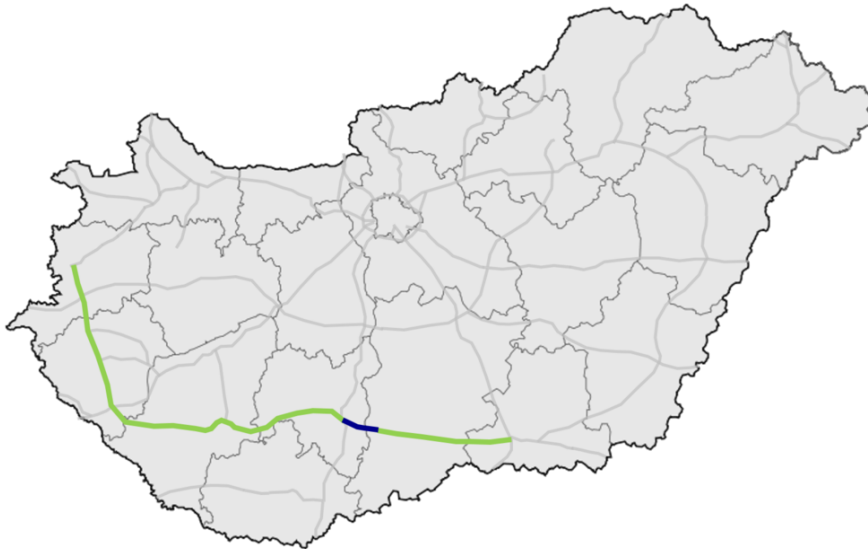
## Autópálya a vágóhíd és a szalámigyár között?

Jelige: hálózatfejlesztés-2019.

dr. Rigó Mihály

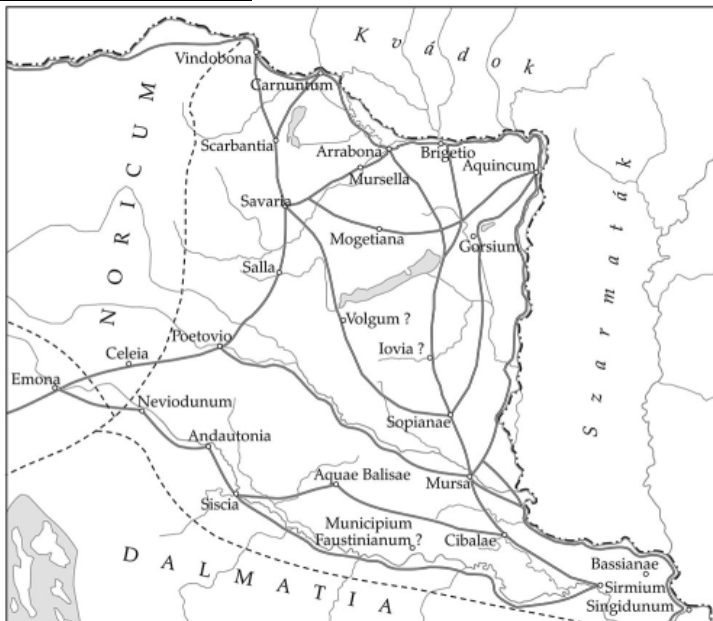
ny. mérnök

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



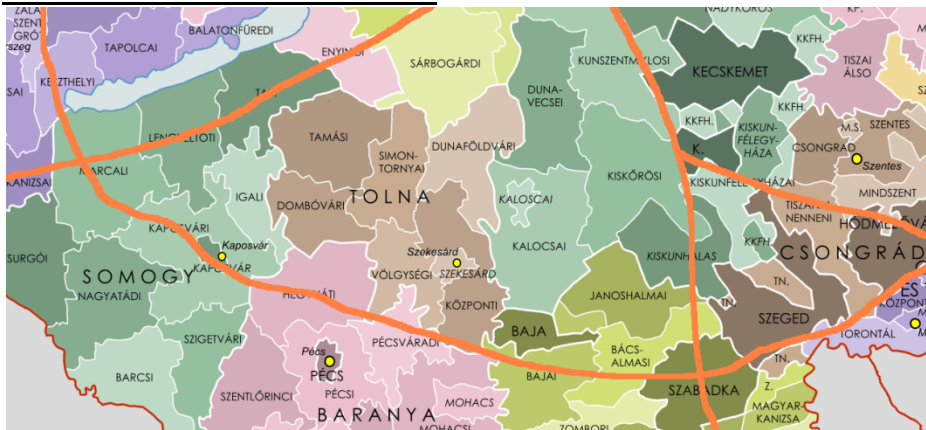
Pannonia a császárkor első felében

[https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_520\\_gorog\\_romai\\_tortenelem/ch04s03.html](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](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://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li_aut%C3%B3p%C3%A1lya)

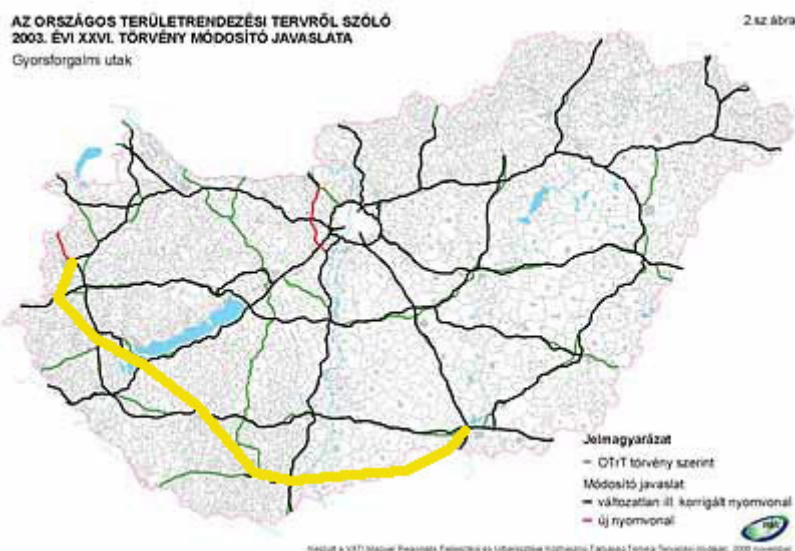
[https://www.delmagyar.hu/szeged\\_hirek/lassan\\_husz\\_esztemos\\_alom\\_a\\_deli\\_autopalya\\_koncepcioja/2108055/](https://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/lassan_husz_esztemos_alom_a_deli_autopalya_koncepcioja/2108055/)

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:](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:)

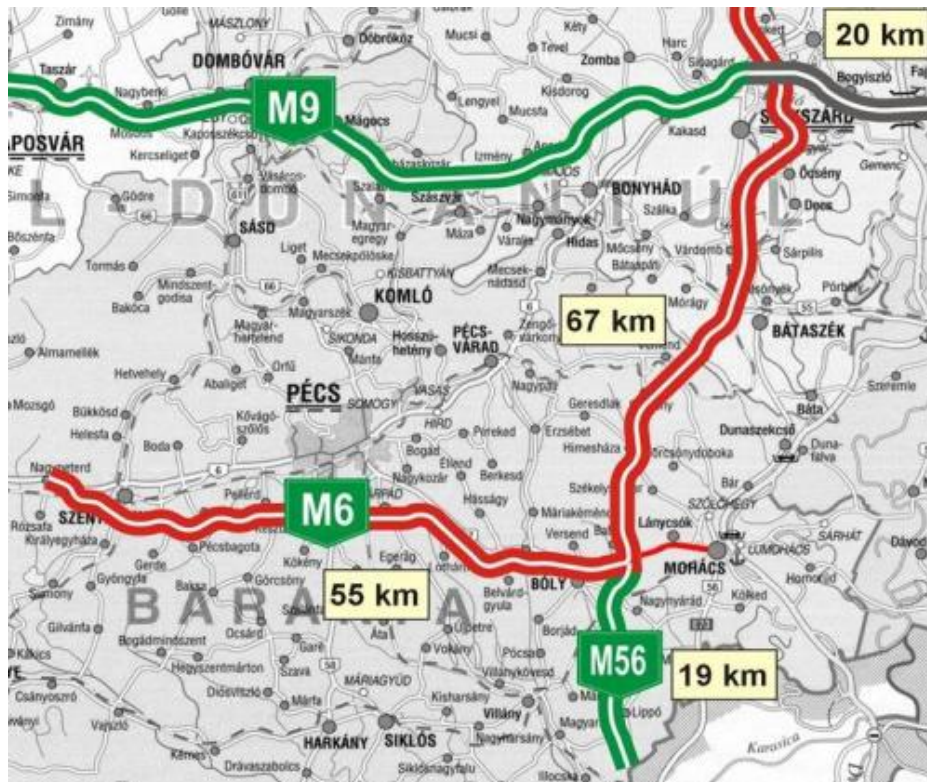
Lényegében eldobja az M9 teljes nyomvonalát Nagykanizsa és Szeged között. Zöld vonalként szépen látszik az M65 gyorsforgalmi út. Ennek a római kori rangját vissza kellene adni.

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

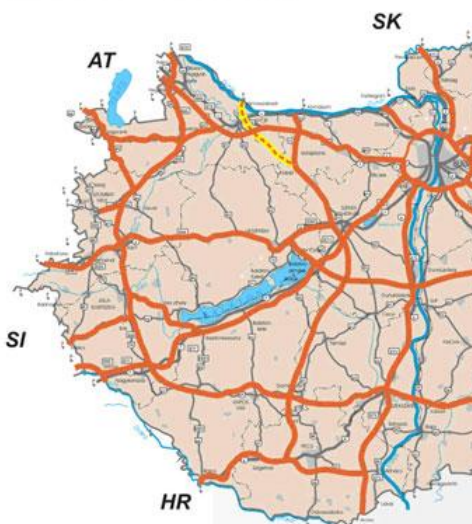


<https://www.pecsiujsg.hu/pecs/hir/helyi-hireink/pecstol-akar-koszegig-is-sztradan-utozhatunk-ha-modositjak-az-m9-es-autopalya-nyomvonalat>



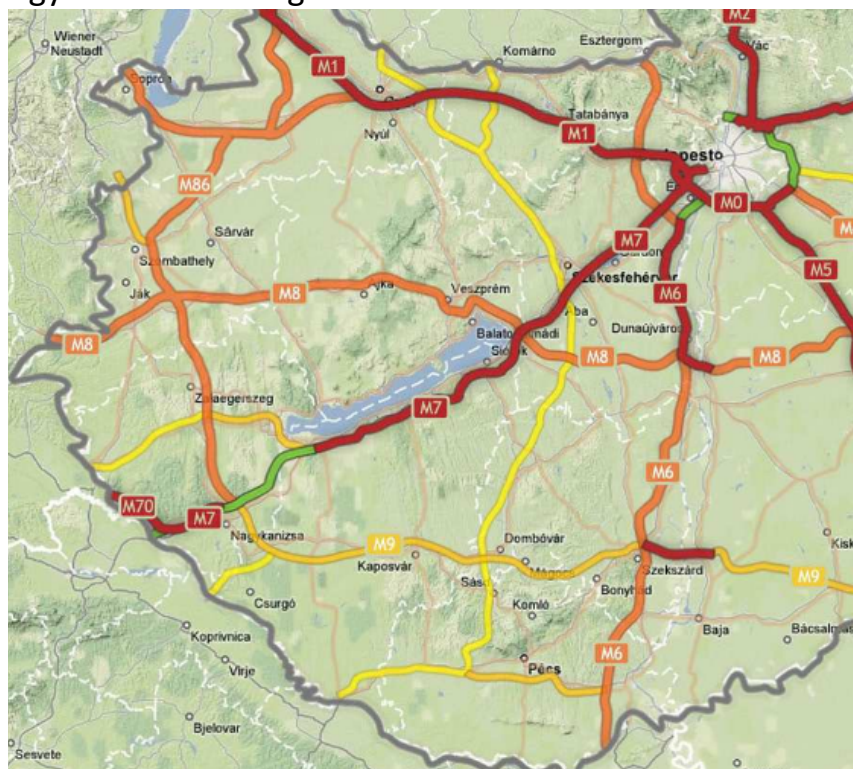
A komlói változat is autópálya lenne az elképzelés szerint. Valószínűen így távolabb van Pécstől Szekszárd, mint a meglévő 6 sz. főúton.

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=2ahUKewjOqdGIhvDgAhXKfZoKHdkiBWQsAR6BAgDEAE&biw=1360&bih=657#imgrc=ny33ej8aqoj8xM](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=2ahUKewjOqdGIhvDgAhXKfZoKHdkiBWQsAR6BAgDEAE&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 kiszorgálandó 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 Pécssett 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.

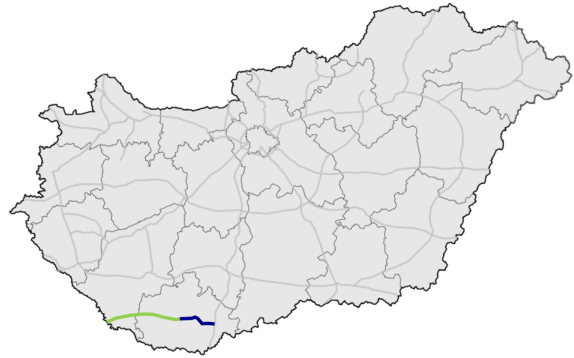
A híd helyét, a kapcsolódó utakat a következő vázlat mutatja:



<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):

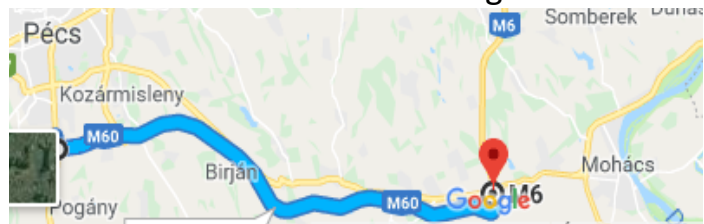




[https://hu.wikipedia.org/wiki/M60-as\\_aut%C3%B3p%C3%A1lya\\_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M60-as_aut%C3%B3p%C3%A1lya_(Magyarorsz%C3%A1g))

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 hírról levezető út nyomvonala a mai napig csak az 51. 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://hidazokertegyesulet.hu/resources/pdf/ev00006/prg00007\\_GilyenE\\_Mohacsi\\_Duna-hid\\_tan.pdf](http://hidazokertegyesulet.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 Pécs-et 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 ösztönzésén 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%20C3%A9rt.pdf#!DocumentBrowse>

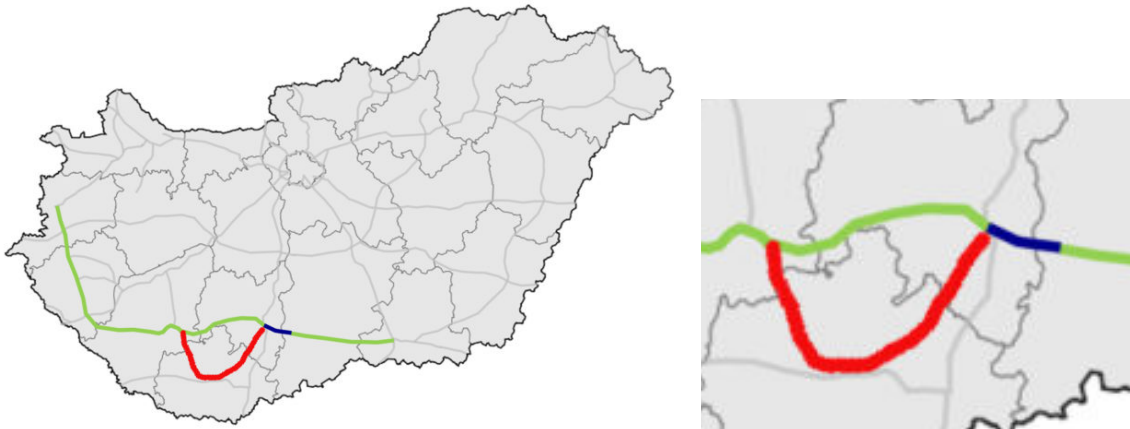
Tehát: „Az M9-es autópálya dunántúli nyomvonala (Kőszeg – Szombathely – Körmend – Zalaegerszeg – Nagykanizsa – **Kaposvár – Pécs – Szekszárd**)” Ez egy hatalmas kitérítő kanyar berakása a szép kelet-nyugat irányú vonalba!

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 legegyszerűbben 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 nyílegyenes vonalban egy kiugrás keletkezett. Az uralkodónak azonban senki sem mert 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**



Grafika: Magyar Nemzet Forrás: MN-gyűjt  
<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 kezdi 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&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEWjb7v7h6\\_HgAhUG26QKH5vC\\_oQ\\_AUIDigB&biw=1360&bih=657#imgrc=EKODPL8KTppjDM:](https://www.google.com/search?q=m5-m43+csom%C3%B3pont&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEWjb7v7h6_HgAhUG26QKH5vC_oQ_AUIDigB&biw=1360&bih=657#imgrc=EKODPL8KTppjDM:)

Látható, hogy egyik autópálya 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/elelmiszer/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 tökehús 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](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://investingszeged.hu/csongrad-megye-a-magyar-nemzeti-vagyonkezo-arveresen-35-milliard-forintert-vette-a-pick-azt-a-tobb-darabbol-allo-osszesen-100-hektaros-telket-amelyen-zoldmezos-beruhazast-tervez-a-bonafam-csopo/>

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, Nagybaracskára 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.”



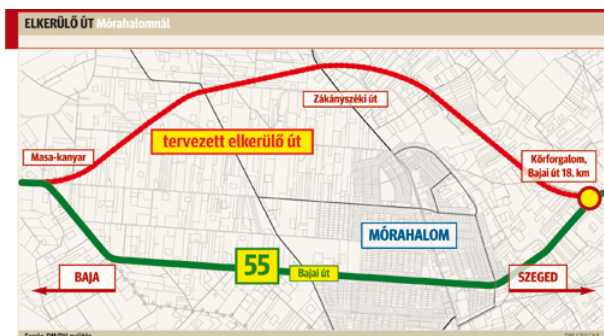
„... új szakpolitikai célként merült fel, hogy az átkelő a távlati Pécs-Szeged főúti tengely részét képezheti. Az eredeti műszaki tartalom részben a későbbi 2×2 sávossal kialakítás lehetőségének biztosítása miatt is jelentős mértékben módosult. Például az M6 autópályától az 56 sz. főútig 2×2 sávossal főutat kell tervezni, az újmohácsi oldalon, az 51. sz. főútig 2×1 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.**



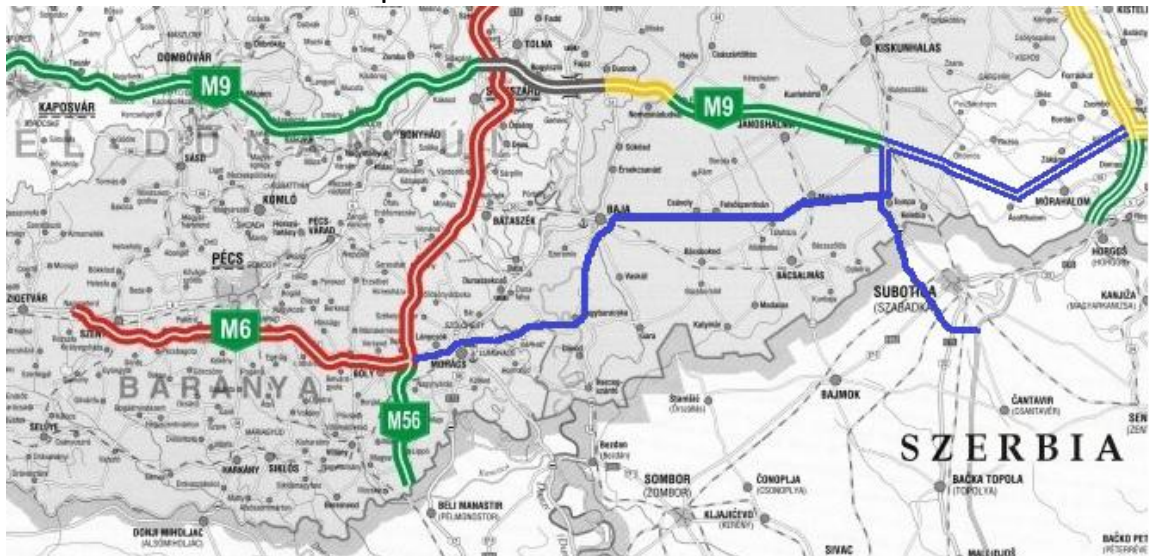
[https://www.google.com/search?q=bajai+elker%C3%BCI%C5%91+and+51+sz.+f%C5%91%C3%BA&rlz=1C1GGGE\\_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKewiLnZiw9PLgAhUmpYsKHUXVDpkQ\\_AUIDygC&biw=1034&bih=616#imgdii=noYI2uByCYtTpM:&imgrc=g\\_4RsHm1hINueM:](https://www.google.com/search?q=bajai+elker%C3%BCI%C5%91+and+51+sz.+f%C5%91%C3%BA&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKewiLnZiw9PLgAhUmpYsKHUXVDpkQ_AUIDygC&biw=1034&bih=616#imgdii=noYI2uByCYtTpM:&imgrc=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.

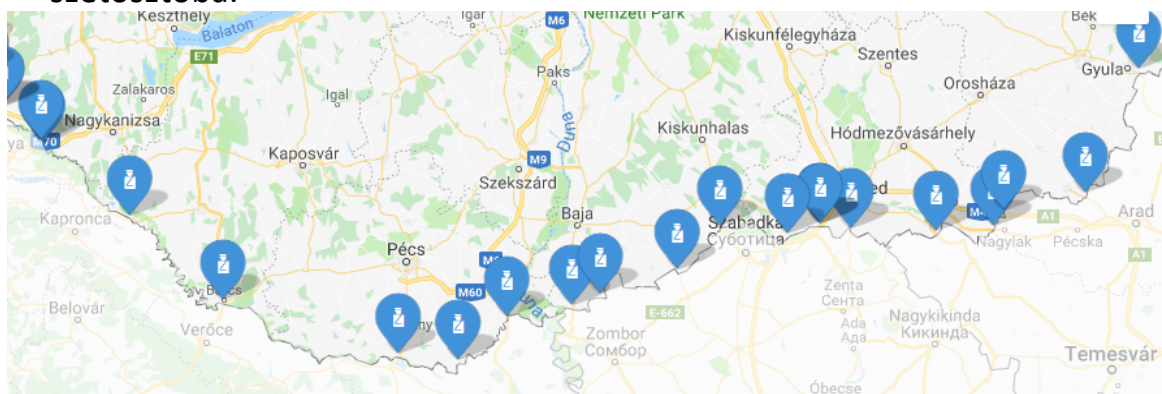
A rajzon a kék vonal az új mohácsi főút egy lehetséges vonala, melyet ezen a rajzon már Bajánál rákötötték az 55 sz. főútra. Valószínűen ez a legolcsóbb megoldás. Én a rákötést csak Mélykút és Szeged között javaslom, mert sokba kerülne az 55 sz. főút tatházi, a felsőszentiváni és a csávolyi elkerülő 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=2ahUKUeWjDp5m1IPDgAhXmxIsKHb3EABY4ChCwBHoECAUQAQ&biw=1360&bih=657#imgrc=0skgF7MQcSwx4M:](https://www.google.com/search?sa=N&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=p%C3%A9cs+and+m9&tbm=isch&source=univ&ved=2ahUKUeWjDp5m1IPDgAhXmxIsKHb3EABY4ChCwBHoECAUQAQ&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 szétosztóba.



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

Szeged, 2019. III. 9.