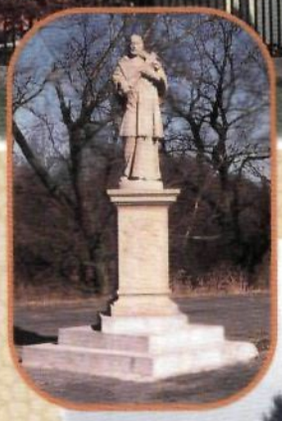
Az állami közútkezelés 40 éve



ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT
BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN

Borsod–Abaúj–Zemplén megye

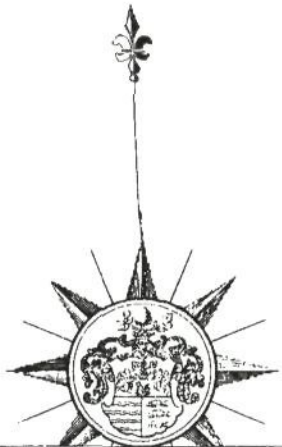
GÖRÖG DEMETER:
MEGYE ATLASZ, 1802-1811

BORSOD VÁRMEGYE

(COMITATUS BORSODIENSIS)

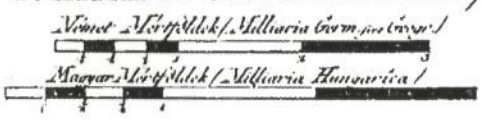
ABAÚJ VÁRMEGYE

(COMITATUS ABAUJVARIENSIS)



ZEMPLÉN VÁRMEGYE

(COMITATUS ZEMPLÉNIENSIS)



AZ ÁLLAMI KÖZÚTKEZELÉS 40 ÉVE

A Miskolci Közúti Igazgatóság története

1958-1998.

Felelős kiadó:

Stoll Gábor

a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság ügyvezető igazgatója

Írta:

Varga József

Szerkesztette:

Szomolányi Antal

Közreműködött:

Kiss Béla
N. Herczeg József
dr. Dombovári I. Péter
Szarka Judit
Nagy Lászlóné
Rátkai László
Sass István
Dóczi Lajos
Martinovszky Józsefné
Lakatos Zoltán
Kmeczó Istvánné
Huszárné Hetényi Erzsébet
Szabó Dénes
Varga László
Kiss Géza
Koscsó Lászlóné

ISBN 963 03 8975 4

Készült:

Szász & Társai Nyomda, Miskolc

Miskolc, 1999.

I. FEJEZET

Történeti áttekintés 1958-ig

A megye földrajzi elhelyezkedése, úthálózatának kialakulása

1. A Honfoglalástól a Kiegyezésig
1.1. A Kiegyezéstől a II. Világháborúig
1.2. A II. Világháborútól 1958-ig

II. FEJEZET

A Közúti Igazgatóság 40 éves működése

1. A közútkezelői szervezet változásai
1.1. 1958-1968
1.2. 1968-1978
1.3. 1978-1988
1.4. 1988-1998
2. Gazdasági tevékenység
2.1. Szabályozás, finanszírozás
2.2. Eszközpark
2.3. Telephelyek kialakulása, fejlődése
3. Szociális, kultúrális, sporttevékenység
3.1. Igazgatóságok egymás közötti versenye
3.2 Üzemmérnökségek egymás közötti versenye
3.3. Sporttevékenység
3.4. Kultúra, oktatás, üdülés
3.5. Az Igazgatóság kapcsolatrendszere a megyében

III. FEJEZET

Borsod-Abaúj-Zemplén megye közúthálózatának kezelése, fenntartása, üzemeltetése (1958-1998. között)

1. Az útpolitika változásai
2. Burkolatfenntartás, burkolatmegerősítés
2.1. A 60-as évek (a II. és III. 5 éves terv)
2.2. A 70-es évek (a IV. és V. 5 éves terv)
2.3. A 80-as évek (a VI. és VII. 5 éves terv)
2.4. A 90-es évek (1998-ig)
3. Burkolaton kívüli területek fenntartása
3.1. Útpadka, rézsű, vízelvezető rendszer
3.2. Hidak, átereszek
4. Téli üzemeltetés
5. Forgalomszabályozás, közlekedésbiztonság
5.1. Forgalomtechnika
5.2. Útvonalengedélyezés
5.3. Útellenőrzés, ügyeleti szolgálat
5.4. Tengelysúlyellenőrzés
5.5. Baleseti helyzet alakulásának bemutatása

IV. FEJEZET

Felújítás, fejlesztés

1. A megye hídállományának jellemzői
2. Hídkorszerűsítések, új hídépítések (1958-1998)
3. A közúthálózat fejlesztése, korszerűsítése (1958-1998)

ELŐSZÓ

Rohanó, elanyagiasodott világban élünk - és sajnos, ebben élnek a fejlett országok is -, amelyeket követni szeretnénk. Elmúlik a szakmák "aranykora", tucatszámra tűnnek el a régi idők megnevezései, ma már mindenki vállalkozó, üzletember, vagy menedzser. Kötelességemnek érzem, hogy a lehetőségekhez mérten próbáljak segíteni szakmánk megőrzésében és abban, hogy soha ne merüljenek feledésbe olyan kifejezések, mint közúti szolgálat, útkaparó, útőr, útmesterség és társaik. Szeretném, ha az a hivatástudat, ami ma kollégáimban megvan, megmaradhatna a jövőben is. Ha a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei közútkezelő szervezet 40 éves történetéről írott könyv segít ebben, akkor közös munkánk nem volt hiábavaló.

Köszönetet szeretnék mondani a könyv létrehozásában közreműködőknek, elsősorban Varga József és Szomolányi Antal kollégáimnak, áldozatos és fáradtságos munkájukért. Külön köszönet illeti meg a Minisztérium és a Közúti Főosztály Vezetőit, akik az országos megemlékezésekkel útmutatást adtak és lehetővé tették a kiadvány megjelentetését.

A 40 év sokak szerint a legszebb férfikor - bízunk benne, hogy 40 évesen, a múlt hagyomá-nyaira támaszkodva, abból építkezve sikeres jövő vár még szakmánkra !

Stoll Gábor

ügyvezető igazgató

I. FEJEZET

Történeti áttekintés (1958-ig)

A megye földrajzi elhelyezkedése, úthálózatának kialakulása

A jelenlegi Borsod-Abaúj-Zemplén megye a korábbi **önálló Borsod, Torna, Abaúj, Gömör és Zemplén vármegyékből** alakult ki.

A közúti közlekedés olyan régi, mint maga az ember. A tavak, a folyók partjához, a hegyekhez, csúcsokhoz, a vadászó-halászó helyekhez vezető útirányokon idővel kialakult az utak őse: az ösvény, a csapás, a gyalogút. A történelem, az idők folyamán tehát egyrészt az éghajlat, másrészt a domborzati adottságok határozták meg az ember mozgását, megtelepedését, életmódját.

A **Kárpát-medencének** viszonylag kedvező adottságai vannak, ezért már a legrégibb időktől emberi települések léteznek itt, elsősorban a folyóvölgyekben. A medence ÉK-i részén - a mai Borsod-Abaúj-Zemplén megye területén - hegyvonulatok vannak, az Alföld felől a Tisza folyó a déli határolója, amelybe a Kárpátokban, vagy annak lejtőin eredő folyók É-D-i irányból folynak be.

A kiemelkedő tájegységek, a **Bükk**, a **Zempléni hegység** és közöttük a **Cserehát**, az alacsonyabban fekvő **Bodrogköz**, **Taktaköz, Dél-Borsod** a folyók által állandóan veszélyeztetett területek. Ezek a fontos földrajzi jellemzők, az erős tagoltságok meghatározói a megyének, domborzati, vízrajzi, de elsősorban közlekedési szempontból.

A **Tiszán** kívül a keskenyebb **Bodrog és a Sajó** - a bcömlő **Hernád**dal és **Bódvá**val - elsősorban sebes folyásuk miatt jelentettek számottevő akadályt, az 50-nél több patakkal együtt.

1. A Honfoglalástól a Kiegyezésig

A Honfoglalás a Kárpát medencében először mai határainkon belül megyénket érintette. Itt voltak az első táborhelyek, a vezéri szálláshelyek és a törzsek első területfoglalásai.

Az Anonymus krónikája alapján szerkesztett térkép illusztrálja a magyarok főbb mozgásait - melyek döntő mértékben a folyóvölgyek vonalán történtek - és utal a nagyobb vízfolyásoknál a lehetséges átkelések helyére. **A Ládi-rév a mai Tiszatardos melletti, a Lucrév, a mai Tiszalúc-Tiszadob közötti, a Dorogma-rév a mai Tiszadorogma melletti helyeken** biztosíthatott kedvező átkelési lehetőséget.

A magyarok Kárpát-medencébe történt megtelepedése után **a törzsek nevei** nagyon sok településnévben megjelennek és viszonylag igen nagy számban fenn is maradnak. Ezek között található **Keszi, Nyék, Tarján, Oszlár**, stb. a 10. században létesült települések neveiben.
Ond vezér szállásterülete Zemplén megyében volt (a téli a Szerencs melletti Ond községnél lehetett). A megyét érintő hely és névtörténeti magyar szláv szavak: Csécs (Csicsva), Bózsva (Borsova), Karcsa (Karcsva), Boldva (Bold), nem utolsó sorban Miskolc.

István király vármegyeszervezetére utal Anonymus 1200 körül írt honfoglalás történetében. A vármegyeszervezet lényegében várakon felépülő hatalmi apparátus volt, amely egy-egy területen ellátta az állam funkcióit. E vármegyék között szerepel Borsod és Zemplén, melyek közül az előbbi határvármegye volt. A határvár általában egy országból kivezető főút mellett épült fel (Borsodvár helye Edelénnyel azonosítható). A vidék folyóvölgyeit útként használták, a várhelyek környékén folytak a kereskedelmi és árucsere-kapcsolatok, vásárokat tartottak. Gyakorlatilag ezek a hosszú idők óta kitaposott és használt topográfiai "nyomvonal"-ak szolgáltak hadiútként is, amelyeken közlekedés bonyolódott rendszeresen.

Fontos kereskedelmi útvonal vezetett Borsova megye területén a Vereckei hágón keresztül Kijev irányába, amely Munkácsnál ágazott két irányba. A déli ág érintette a korai magyar alföldi megyeszékhelyeket, a nyugati át Ungvár és Zemplén után **a Bodroggal párhuzamosan haladt**. Ebben az időszakban és még ezt követően néhány évszázadon keresztül Bodrogkeresztúr és Tokaj között természetes szárazföldi kapcsolat nem volt, ezért

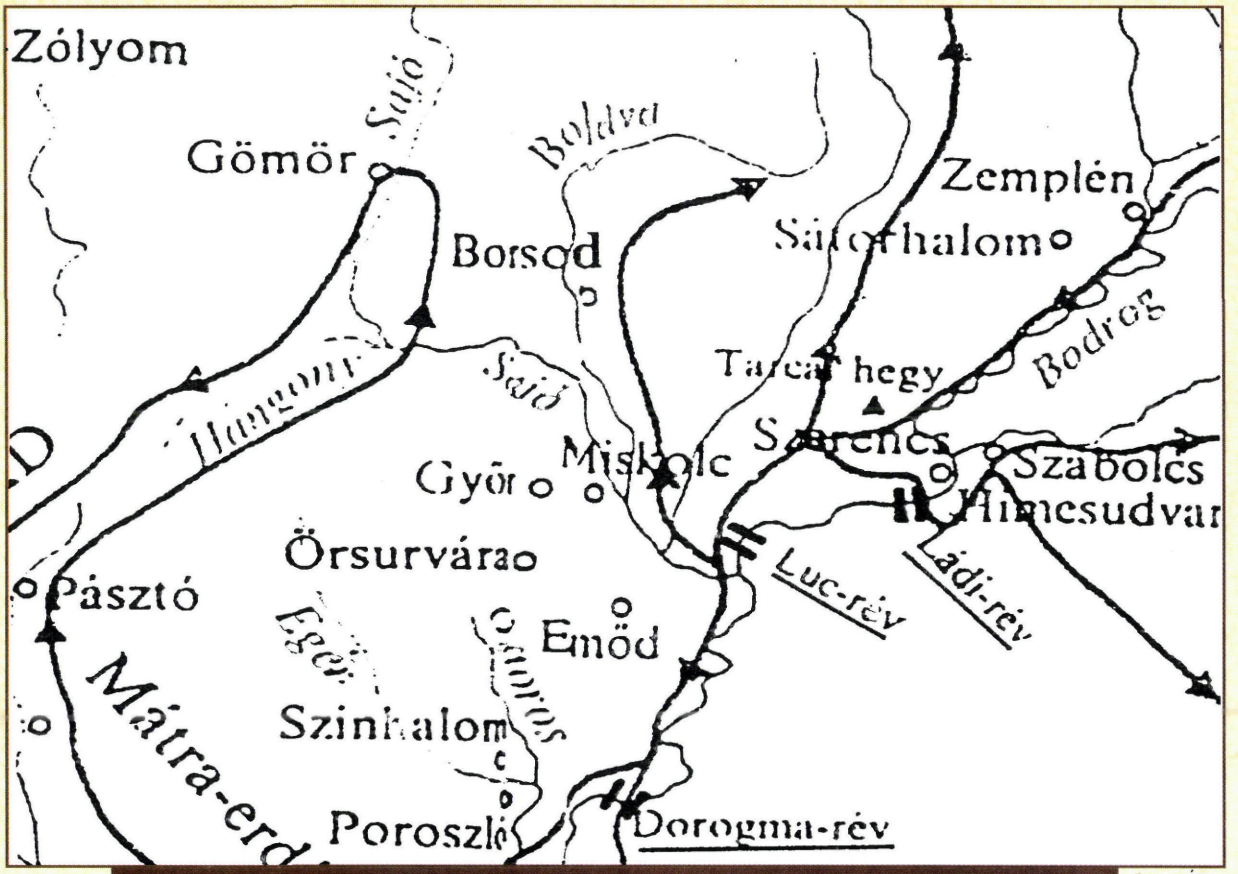
az útvonal Bodrogolaszinál jött át a Bodrogközbe és Vis-Kenézlő érintésével Balsánál keresztezte a Tiszát. A Szabolcs vár érintésével a Rakamazig, majd Tokajig terjedő országutat 1067 körül írásos forrás is említi.

Az országot behálózó hodu utak (hadi utak) és a vármegyehatárok metszéspontján a király, a herceg vagy a hírvívők részére a megye területén belül rendelkezésre álltak a váltott lovak. "Még csekély számú 11. századi határleírásainkból is kiderül, hogy a főútak és megyehatárok metszéspontjain királyi ménesek voltak elhelyezve .....A (udvari)szervezetet kiegészítették a vízi utakon szolgálatot teljesítő révészek, csólnakosok vagy hajósok, akiknek egyik fő feladata az Erdélyben kitermelt sókockák szállítása volt".
Sóútként használták az erdélyi és észak-magyarországi vármegyék között a Tokajon átvezető útvonalat.

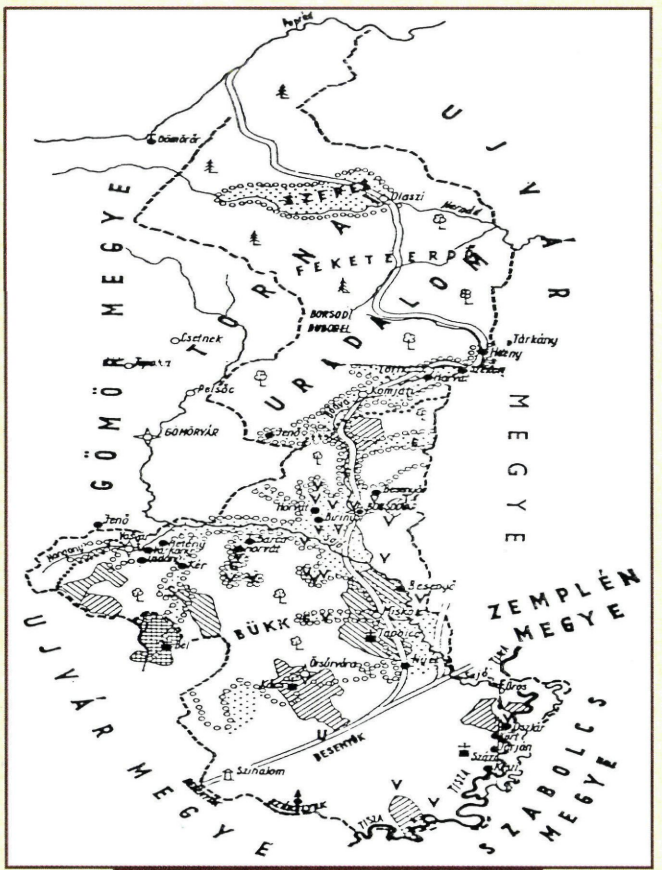
Az északkeletről betörő tatár seregektől **1241. április 11-én döntő vereséget szenvedtek a magyarok Muhi falu mellett**, melyet a 14. századi Pozsonyi krónika is említ.

"A tatár sereg a Sajótól keletre, az Alsó-Hernád két partján helyezkedett el, jól kihasználva a két folyó közén húzódó erdőt, mely hadi mozdulatait eltakarta. A magyarok velük szemben a Sajó jobb partján Ónod és Mohi környékén, bármely magaslatról könnyen áttekinthető sík területen ütötték fel táborukat és mindjárt odaérkeztük után megszállták és megerősítették a Hernád-torkolatnál átvezető hidat ....A hídfőt őrző Kálmán és Ugrin véresen visszaverték a tatárokat, s a további támadásra várva átvirrasztották az éjszakát. .....Szubutáj a derékhad legerősebb csapataival **a Sajó alsó folyásánál vert hídon kelt át,** ...."

1315-ben szerepel a Diósgyőr-dédesi út, mely a Szinva völgyét a Bán-patak völgyével, ezen keresztül Egerrel, illetve Sajószentpéterrel köti össze.
A Sajó legfontosabb vára Muhi és Köröm volt, itt vertek hidat a tatárok is. A másik fontos vár Vámos mellett (Sajóvámos) volt.
Miskolcról észak felé Halicskán, a vámosi váron át "**Via publika**" néven Szikszó, illetve **Kassa irányában vezetett út.**



A törzsek szálláshelyei a honfoglaláskor



Borsod Vármegye a XI. században

A Sajó ártér miatt Miskolc és Zsolca között csak XVIII. század elején elkészült töltésen lehetett közlekedni. Miskolcról Kisgyőrbe és Diósgyőrből a Csanyik völgyön át Dédesbe vezető úton és az ebből kiágaztatott úton Varbóra és Szentpéterre nyílt átjárás. Az első írásos feljegyzés 1667-ből való, mely a Hejőcsaba-szihalmi útra vonatkozik. (Később via magna néven is szerepelt.) Ebből ágazott le Olaszegyházánál (megszűnt falu, Csincsetanya környékén volt) az az út, amely Hejőszalontán át vezetett Muhira, s onnan a Sajón át Zemplénbe, illetve Ónodon át Abaújba. Ezt az utat keresztezte Miskolcról Óhátra Dorogmán át vezető út.

A Szihalom és Muhi közötti út a Hejőt Hejőkeresztúrnál keresztezte.

Abaúj megyében a Hernád völgyében Büd, Fagöd, Gibárt és Novajon át a Hernád és Tarna folyók között vitt Lengyelország és Oroszország keleti részébe az út.

A Hernád nyugati oldalán Szikszó, Vámos, Turu, Novaj, Garadna és Szurdokbányán át lehet a három Németibe jutni. (3. sz. út) Ez az út vitt Kassára is.

A XIV. és a XVIII. század között a Tisza szabályozatlansága miatt azzal párhuzamos útvonalak nem alakulhattak ki. A XIV. században Miskolcról Szatmárnémetibe kereskedelmi út keresztezte a Tiszát.

1825-1827. évi országgyűlés komoly figyelmet fordított az útkérdésekre, **13 nagyobb út megépítését jelölte ki**, ezek között **szerepel a Miskolc-Lengyelország határa közötti út is.** Ennek hatására kiépült Abaújban 4,5 mérföld, Zemplénben 10,0 mérföld út, Borsodban még nem volt kiépített út.

Széchenyi javaslatában a megyénket érintő Eger-Apátfalva-Putnok-Pelsőc, Miskolc-Sajószentpéter-Szendrő és Tornán át Metczenzéfig, Tokaj-Sátoraljaújhely-Ungvár, Tokaj-Vásárosnamény (I. r. főutak). Rimaszombatról Putnokon át Sajószentpéterig (II. r. útvonal), Egertől a Pest-miskolci vasútvonalig, Tiszafüredtől Poroszlón át a Pest-Miskolc-kassai vasút-vonalig, Nyíregyházától-Tokajig (III. r.) utak építése szerepel.

1850-ben rendezik az utak fenntartását megyénkben is, és az utakra útmestereket, útkaparókat alkalmaznak. 1854-ben rendelik el a fenntartási anyagok prizmázással való átadását, mégpedig 15 x 11 láb hosszban, 4 láb szélességben, 2 láb magasságban, mely 54 köblábnak felelt meg, ez mintegy 1,5 m^3.

Miután az országos utak mint törvényességi utak megyei utakká váltak, kiépítésükről, fenntartásukról a vármegyei útalapból kellett gondoskodni, amelynek alapja a közmunka volt. Természetben teljesítendő közmunka felhasználásával végezték az építéseket, a szükséges pénzügyi fedezetet a közmunkaváltságból oldották meg. Közmunka kétféle volt, igás és szekeres, illetve kézi vagy gyalogmunka.

2. Kiegyezéstől a II. világháborúig

A kiegyezés után megalakult a felelős magyar minisztérium. Az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. Az 1870-90 közötti két évtizedben több mint 26 ezer km - döntő mértékben törvényhatósági - út épült, így ez az időszak a magyarországi közúthálózat szempontjából jelentős eredményeket hozott.

A kiegyezéstől 1890-ig ütemesen került sor az utak osztályba sorolására. Ennek alapján

- az állami közutak állami költségen épülnek és tartatnak fenn,
- az országos közutak létesítéséről és fenntartásáról a vármegyék voltak kötelesek gondoskodni az országos közmunkából és a váltság árából,
- a községi utakat az 1871. évi XIII. Tc. és az 1886. XXII. Tc. rendelkezései szerint községi közmunkával építtettek és tartottak fenn.

A **Közmunka- és Közlekedésügyi Miniszter 1868-ban elrendelte 46 Államépítészeti Hivatal felállítását megyés rendszerben.**

1887-ben a 3204/KKM módosított rendeletében foglaltak alapján szabályozásra került a **közúti szolgálat ellátásával és hatáskörével** kapcsolatos kérdéskör.

1890-ben a közutakról és vámokról szóló 1890. I. Tc. a további fejlődés alapjait rakta le. A korábbi időszak hiányosságait, hibáit kijavítva, az összes útkategóriára vonatkozóan meghatározta és szabályozta a közúti igazgatás szervezetét, a feladatokat, beleértve az építést, fenntartást és az ezekhez szükséges erőforrásokat. **Kitért a közutak osztályba sorolására,** meghatározása szerint: **állami, törvényhatósági, községi, vasúti hozzájáró, közdűlő és magánutakat különböztetett meg.** A törvény igazgatási jogkörrel ruházta fel a Főispánt, a Törvényhatósági Közgyűlést, a Közigazgatási bizottságot, az Alispánt és az

Államépítészeti Hivatalt. A sok hatósági jogkör között az igazgatás, a felügyeleti hatáskörök érdemi joggyakorlása elmaradt, az ellenőrzés nem működött hatékonyan.

1894-ben az ún. "transzverzális" állami közutak építése kezdődött el. Megyénkben a **Pest-Miskolc-kassai** és a **Miskolc-sátoraljaújhelyi** tartozott ezek közé. A munkák a korábbi építésekhez képest minőségi fejlődést jelentettek.

Az I. Világháború előtt az állami utak fenntartására 3000, a törvényhatósági utakra 6000 útkaparót alkalmaztak, akik 4-5 km-es útszakasz gondozását, fenntartását végezték 240 állami és 500 törvényhatósági útmester irányítása mellett.
1909-ben az állam megvásárolta többek között **a** megyénkben lévő **sárospataki kőbányát.** Az állami kőbányákban a terméskő 62 %-kal, a zúzottkő 40 %-kal, zúzalék 73 %-kal olcsóbb volt a magánbányák árainál. Ezekben az években megindult a bányák gépesítése, emellett sor került új bányák nyitására is, azonban ezek további fejlődését a világháború megakadályozta.
1910-ben megjelent a Közúti Hídszabályzat, amely megállapította a terheléseket, a megengedett igénybevételeket, a különbféle építési anyagok vonatkozásában, azok minőségét szabályozta. A méretezésnél előírásként szerepelt a 20 to-s gőzeke, alternatíve, négy 10 tonnás kocsikból álló kocsivonat és 400 kg/m^2 emberi terhelés.

A háború kirobbanásakor néhány hadászatilag fontos útépítés kivételével az összes többi építést beszüntették, a robbanószer hiánya a kőtermelést korlátozta. A kis teherbírású hidak átépítése, megerősítése a prioritást élvező hadi érdekek mellett igen nagy gondot jelentett.

Az 1919-ben felrobbantott tokaji hidat 1920-22-ben állítják helyre. A tokaji Tisza-híd helyén a közúti forgalom biztosítása céljából pontonhidat létesítettek és a híd végleges építésének befejezése után Dombrádra helyezték át.

1920-tól a Népszövetségtől folyósított kölcsönökből épült:

- a Miskolc-lillafüredi út 25 km szakasza,
- a 26. sz. úton a sajószentpéteri átkelési szakasz kiskő burkolattal,
- az abaújszántói,
- a hejőcsabai,
- a miskolci átkelési szakaszok nyerskocka kőburkolattal,
- az Aggteleki Cseppkőbarlanghoz vezető út 43 km-es szakasza.

Az országos és törvényhatósági utaknak csak a 23 %-át állítják helyre hengerléssel. A munkák elvégzéséhez 1927-ben 11 db úthengerlőgépet szereztek be, valamint 2 db tehergépkocsit. **A kőbányák a Bükk-hegységben 1923-tól kezdenek többet termelni.** Tokaj vidékén több modern gépi berendezésekkel is ellátott kisebb-nagyobb üzem létesült. Nagyobb **andezit bánya létesült Sárospatakon, Tarcalon és Tállyán.**

1924-ben kezdődött és az 1927-28 költségvetési évben készült el az Államépítészeti Hivatal székháza Sátoraljaújhelyen.

1926-27-ben a gépjárműforgalom ugrásszerűen megnőtt, ennek hatására az útfenntartási költségek megemelkedtek. Megjelent az 1928/VI. Tc. a gépjárművek megadóztatásáról. Gépjárműadóból **épült meg a 3. sz. fkl. út Borsod megyei szakasza**, 5,5 m szélességben, részben beton és gyenge szerkezetű aszfalt burkolattal, a sokkal jobb természeti adottságok között elterülő Emőd-Nyékládháza-Mályi-Hejőcsaba vonalon. A régi nyomvonal nem volt megfelelő, ezért az új Vattától kezdve elhagyta a Harsányon át a Pingyom-tetőt érintő és Görömbölyön keresztül haladó régi postakocsik által használt utat.

Megyénkben három Államépítészeti Hivatal működött:

- Miskolcon,
- Sátoraljaújhelyen és
- Szikszón.

Az 1934. évi rendezés után a kiépített utak hossza:

Zemplén megyében	548 km
Abaúj megyében	676 km
Borsod megyében	1200 km, összesen 2424 km,

amelyből 272 km út állami kezelésben, míg a többi törvényhatósági kezelésben volt.

Az 1928. évi gazdasági válság az egész ország életében óriási méretű munkanélküliséget okozott. Ehhez járultak még az aszály és az elemi csapások. A nyomor enyhítésére a Belügyminisztérium által folyósított ínségmunka hitelből a bekötő út építési programot igyekeztek megvalósítani. Ezen munkákhoz kizárólag fizikai munkát vettek igénybe. A hengerlésen kívül minden munkát - földmunka, kőtörés, kőterítés - kézzel végeztek. Műtárgyak is csak a helyben kitermelt anyagokból, fából és kőből készülhettek.

Jellemző ezen időszak munkanélküliségére, hogy a kubikosok még a távoli megyékből is gyalogszerrel jöttek - néha egy heti gyaloglás árán is - teljes kubikos felszereléssel (talicskával, csákánnyal, ásóval, lapáttal, pokróccal és hideg időkben ködmönökkel). Ebben a korban az Államépítészeti Hivatal csak a kőfejtéshez és a fadöntéshez szükséges szerszámokat adta, a többi a munkások tulajdona volt.

A vázolt körülmények között **mégis épültek bekötőutak, összesen 119,7 km hosszon** az alábbiak:

Kovácsvágási, Nagyhutai, Füzérradványi, Füzérkajatai, Kisbózsva-Nyíri, Teresztenyei, Tornakápolnai, Bódvalenkei, Bódvarákói, Hámor-mályinkai, Mezőkövesd-hollóstetői, Répáshutai, Miskolc-Baross-aknai, Miskolc-bükkszentkereszti, Bükkábrány-kácsi, Sályi.

1936-ban megépült Tiszapolgárnál - a két nagy vidéki gócpont, Miskolcot és Debrecent összekötő úton - ideiglenes jelleggel a pontonhíd, és **1938-40-ben elkészült a végleges híd**, melynek pillérei már a távlati vasútépítés céljára is alkalmasak.

1940-ben a városok és községek vámszedői jogát a 3710/1940. ME. sz. rend. megszünteti.

3. A II. Világháborútól 1958-ig

A háború alatt az állandó burkolatú utak 20 %-a, a makadámpályáknak pedig 70 %-a szenvedett kárt. Megyénkben 780 db 2 m-nél nagyobb nyílású híd volt, 5826 fm hosszban. Ebből a visszavonuló csapatok 297 db-ot felrobbantottak, 3467 fm hosszban, épen maradt 483 db, 2359 fm hosszban. Ezenkívül kb. 380 db átereszt és 2 m-nél kisebb nyílású hidat is megsemmisítettek.

A háború éveiben megyénkből elhurcolták vagy tönkretették az útépítéshez szükséges gépek és felszerelések 90 %-át. Az infláció, a kőbányák szüneteltetése és a gépek hiánya miatt az utak helyreállítása lassan haladt.

1947 végére az állandó burkolatok 95 %-át, és 1949 végére pedig az állami utakon mind az állandó, mind a makadámpályákat helyreállították.

Az ÁÉH-nál szervezeti változás történt 1948. január hó 1-vel. A magasépítési munkákat kivették az ÁÉH kezéből és az Építési Főigazgatóság hatáskörébe helyezték át. Ugyanakkor a fontosabb közutakat állami kezelésbe vették.

A 340/1949. MT. sz. rendelettel a közúti fenntartási munkákat - melyeket az állam-építészeti hivatalok 1868-tól házilagos úton végeztek -, **1950. január 1-től az újonnan szervezett útfenntartó vállalatokra bízták**, de az ellenőrzést 1950. augusztus hóig az állam-építészeti hivatalok látták el, majd ezt követően a megalakult megyei tanácsok VIII. közlekedési osztályaira ruházták át.

1950-ben a makadám pályák helyreállítása után a megnövekedett forgalom igényelte a teherbíróbb, korszerű burkolatok készítését. Különösen a Miskolc-Sátoraljaújhely össze-köttetés miatt volt szükség az akkor 34. sz. - most 37. sz. - főközlekedési utat új nyomvonalon betonburkolattal szakaszosan kiépíteni.

- a 34. sz. fkl. úton Gesztely és Szerencs között **6,8 km**-en
- a 22. sz. jelenlegi 3(30)-as Kerecsend-miskolci úton Miskolc átkelési szakaszán keramit kockaburkolat helyett aszfaltburkolat **1,7 km**-en
- Diósgyőr átkelési szakaszán aszfaltbeton burkolat épült **2,3 km**-en

1951-53 között

- a 3. sz. fkl. úton Miskolc-Hidasnémeti között aszfaltburkolat épült **43,0 km**-en
- a 34. sz. Miskolc-sátoraljaújhelyi fkl. úton új nyomon betonút épült **32,9 km-en**

1953-ban kiépült

- a Miskolcot elkerülő Déli terelőút Hejőcsaba és Diósgyőr között **7,5 km**-en

1954-ben

- a 23. sz. fkl. úton Sajószentpéter és Kazincbarcika között betonút **12,0 km**-en
- a Miskolc átkelési szakaszon aszfaltút épült **0,9 km**-en

1955-ben befejeződött

- a Miskolc-Sátoraljaújhely között betonút építés új nyomvonalon **36,1 km,**

így a teljes útvonal 75 km-es tervezett programja végetért.

1954. április 1-vel újabb átszervezés következtében a Megyei Tanács Közlekedési Osztálya helyett a KPM IX. Főosztálya felügyelete alatt újraszervezett **KPM közúti kirendeltségek** gyakorolják az ellenőrzést.

1954. április 1-től az állami közutak, hidak, révek felügyelete a megyei tanácsok közlekedési osztályainak megszűnésével a KPM-hez került.

II. FEJEZET

A Közúti Igazgatóság 40 éves működése

1. A közútkezelői szervezet változásai

Az Igazgatóság működésére, szervezetének alakulására szükségszerűen hatottak az új jogszabályok, azok módosításai és a minisztériumi irányelvek. Ezeket 10 éves időszakonként kronológikus sorrendben kívánom bemutatni, felsorolni négy alfejezetben.

1.1. 1958-1968

A közúti szakma számára az 1958-as év gyökeres változásokat hozott. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium rendeletére (1958. április 1.) az országban a 12 Közúti Kirendeltségből és Útfenntartó Vállalatból **1958. május 1-én megalakultak a közúti igazgatóságok**

Budapest, Debrecen, Eger, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, **Miskolc,** Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár, Zalaegerszeg székhellyel.

Az új Közúti Igazgatóságok irányítását a KPM II. Út-Híd Főosztály látta el. Ugyanez a főosztály felügyelte az útfenntartó vállalatokból megalakult 12 Közúti Üzemi Vállalatot, az Aszfaltútépítő és a Hídépítő Vállalatot is.

A 20/1958. KPM rendelet alapján a közúti kirendeltségek személyzete kiegészült az útfenntartó vállalatok útőri állományával.

A közúti igazgatóságok feladata a kezdeti időszakban három területre terjedt ki:

- útfenntartási munkák végzése,
- a közutak igazgatási, hatósági teendőinek ellátása,
- kisebb út-, hídépítések lebonyolítása.

A nagyobb állami út- és hídépítések lebonyolítását a KPM Útépítési Műszaki Ellenőrző Csoport (UMECS) a tsz útépítések lebonyolítását pedig a TSZ Útépítési Műszaki Ellenőrző Csoport (TUMECS) végezte.

A Borsod-Abaúj-Zemplén megye területére megalakult *Miskolci Közúti Igazgatóság* szervezete az alábbi volt:

Igazgató: ***Kuti János***

Főmérnök: ***Balogh Zoltán***

Főkönyvelő: ***Szakács Péter***

- Közúti Fenntartási Osztály:

műszaki csoport,

fenntartási csoport, szakaszmérnökök területi szervezetei: szakasztechnikus körzetek.

- Pénzügyi Osztály:

pénzügyi csoport,

számviteli csoport,

bércsoport.

16 szakasztechnikusi körzet működött, vezetőjük szakasztechnikusok voltak, akik motorkerékpárral járták be a területüket és ellenőrizték az útőrök munkáját. Szervezetileg a Közúti Fenntartási, későbbi elnevezésével a Területi Műszaki Osztályon lévő szakaszmérnökök irányítása alá tartoztak.

A szakasztechnikus (útmesteri vagy technikusi végzettséggel) feladatát egy segítővel látta el, aki az adminisztrációs munkában és a kéziraktár kezelésében segédkezett. Egy szakasztechnikusi körzethez 160-200 km úthálózat tartozott. A hírközlő eszköz a telefon volt.

1959-ben országosan irányított feladatként beindult a miskolci igazgatóságon is a vizes makadámpályák **10 éves portalanítási programja.**

1960-ban a makadám utak "konzerválásával" egyidőben elkezdődött az útfenntartás kisgépesítése, s ezzel kialakult az **útőri brigádrendszer.**

1961. július 1-vel ***Abos János*** lett kinevezve **főmérnök**nek.

1962-ben az utakról jelent meg a 21. sz. Tv. r., amely már egységes szerkezetbe foglalta:

- az út, úthálózat fogalmát,
- az országos és tanácsi közutak meghatározását,
- a közúthasználatot,
- az irányítási jogköröket,
- az utak fenntartására, fejlesztésére, korszerűsítésére vonatkozó irányelveket,
- az útügyi hatóság engedélyezési és üzembehelyezési szerepét.

A 34/1962. Korm. sz. rendelet a 21. sz. Tv. r. Vh. rendeleteként lett kiadva. Ezzel kapcsolatos változó és fejlődő körülmények az Igazgatóság hatósági tevékenységében is minőségi és mennyiségi változásokat hoztak.

1964. január 1-től a KPM Közúti Főigazgatóság és a KPM Közlekedési Építő Tröszt irányítása alá került az útépítés és fenntartás minden szerve, így a **Miskolci Közúti Igazgatóság** és a Miskolci Közúti Építő Vállalat is.

1966-ban motoros útőri szolgálat lett szervezve, amely átvette az útőr hatósági feladatát.

1967-től a KPM-en belül Közúti Főosztály szerveződött csupán a közúti igazgatóságok irányítására.

1967-ben *Abos János* **főmérnök** nyugdíjba vonult, és helyette ***Varga József*** lett kinevezve.

1967-ben a 16 szakasztechnikusságból összevonások útján **8 útmesterség alakult.**

Az útmesterségek telephelyei:

Encs, Mezőcsát, Nyékládháza, Ózd, Sátoraljaújhely, Szalonna, Szegilong, Szikszó.

Feltétlenül ki kell emelni, hogy az útőrök kinevezett dolgozók voltak, s a területen, a falvakban stabil státuszuk miatt is **tekintélynek örvendtek**. Keresetük, igaz az országos átlag alatt volt, de mivel lakóhelyükhöz közel dolgoztak, egyéb kiegészítő lehetőségeik is adódtak.

Az útmesterségek megszervezésével a szakaszmérnöki rendszer is - feladatát és hatáskörét tekintve - lényegesen átalakult és befejeződött a szakaszos útőri rendszer felszámolása, a korszerűbb útfenntartást eredményező brigádrendszer kialakítása.

1.2. 1968-1978

1968-ban az Országgyűlés elfogadta dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztését, az **új közlekedéspolitikai irányelvekről**. A megváltozott gazdasági helyzet elemzéséből kiindulva a koncepció kiterjedt valamennyi közlekedési ágazatra, s a valóságos és várható helyzetnek megfelelően kívánta átalakítani a közlekedést.

A közlekedési koncepciónak számos pozitív és negatív eleme mutatkozott meg, ezért többször átértékelték. Az energiaválság és egyéb okok miatt a kisforgalmú vonalak egyrésze nem is került felszámolásra. A közlekedéspolitikai koncepció pozitív hatása a közutak korszerűsítésével, a közlekedésbiztonsági feladatokkal összefüggő forgalomtechnikai eszközök fejlesztésével kapcsolatos előremutatásában jelentkezett. Ennek kapcsán kezdődtek el az országos úthálózat teherbírásának és szélességének növelését szolgáló programok, rövid-, közép- és hosszútávú tervek. Egyik ilyen program volt, hogy a 70-es évek elejére valamennyi 200 lakost meghaladó település szilárd burkolatú úttal lett bekötve az országos úthálózatba.

1970. november 15-én ***Varga József*** - korábbi főmérnök - lett kinevezve **igazgatónak, főmérnöknek** pedig az Igazgatóságnál osztályvezetőként dolgozó ***Papp András.*** A két vezetőt ***Dr. Ábrahám Kálmán*** akkori minisztériumi **közúti főosztályvezető egyszerre egy napon iktatta be.** *Kuti János* volt igazgató 1976-ig nyugdíjba vonulásáig tanácsadóként - a kinevezett új igazgató mellett - dolgozott az igazgatóság központjában. A főkönyvelő továbbra is *Szakács Péter* maradt.

A 7/1970.(XI.13.) KPM sz. rendelet az utak igazgatásáról már az OÉSZ 2/1970. ÉVM sz. rendeletével összhangban lett kiadva. Ez alkalmazás szempontjából kiegészítette a 34/1962. Korm. sz. rendeletet.

Ezt követte a **8/1970.(XI.13.) KPM-ÉVM sz. rendelet**, amely már tartalmazta:

- az útügyi engedélyezési eljárásban működő és közreműködő szakhatóságokat,
- az engedélyezési tartalmi előírásait,
- a közúti-vasúti kereszteződések biztosításának módját.

A 35/1971.(Közl.Ért.) KPM sz. utasítás a **Közúti Hídszabályzat** egyes kérdéseiről rendelkezett.

1971-ben adta ki az Igazgatóság az IMSZ-t, a Munkavédelmi Szabályzatot.

A 2/1971. PM rendelet a bizonylati fegyelem, rend betartását írta elő.

1972-ben került kiadásra az Igazgatóság Ügyiratkezelési Szabályzata. A KPM Közúti Főosztálya 1972. március 31-i keletű 254.289/1972. sz. intézkedésével valamennyi KPM Közúti Igazgatóságnak kiadta a "**KPM Közúti Igazgatóságok Ügyiratkezelésének Szabályzata**"-t, amely a ma is alkalmazott alszámokra tagozódó sorszámos iktatási rendszer.

1973-ban került sor az útőrök építőipari dolgozóvá történő átsorolására. Ez kezdetben nehéz feladatnak bizonyult, mert ha kevesebbet is kerestek, az útőri státuszukról nem akartak lemondani. **Az útőri elnevezés** ugyanis a háború előtti **útkaparó címet idézte**, akik azt tartották, hogy olyan tekintélyes állami alkalmazottak, mint a postamester. Éppen ezért minden útőrrel külön kellett elbeszélgetni, ennek során két előnyös feltételt sikerült ajánlani és később realizálni is:

a.) hogy kb. 1000.-Ft-tal átlagban több lesz a keresetük,

b.) olyan 6-7 fős nagybrigádban fognak dolgozni, ahol a brigádszállítás kisbusszal, ZUK gépkocsival fog történni.

A dolgozók megértő hozzáállásával **sikerült az országban először végrehajtani ezt az óriási változtatást**. Igaz, egyes igazgatóságoktól sok kritikát kellett elviselni ez ügyben, még a Közúti Főosztályon is vitatták a változást. A Minisztériumból ***Szabó Miklós*** **közgazdasági osztályvezető** felkarolta törekvésünket és az akkori 378 fős útőri létszámnak megfelelő bértömeg biztosítását kilátásba helyezte. Ugyanis országosan az építőipari dolgozók keresetét központi keretből megtámogatták, erre figyelt fel az Igazgatóság és tudta, kiszámolta, hogy építőipari dolgozónként kb. 1000.-Ft-ot fog kapni a KPM is. Sikerült a tervet megvalósítani, s azt is, hogy 28 db ZUK gépkocsit kapott az Igazgatóság a Megyei Tanács beszerzésével úgy, hogy helyette azonos értékű, más munkagépet adtunk, és részükre útfenntartási munkákat is végeztünk.

Megnyugvásunkra 1-2 év után jelentkeztek az emberi, személyiségi kérdéseket érintő átalakulásnak az előnyei:

- a munkaidő-kihasználásban,
- a munkavégzésben,
- az ebédidő-kihasználásban,

- a munkahelyen való megjelenésben, mivel a munkahelyre és onnan a hazaszállítás menetrendszerűen történt,
- ismét megnőtt a dolgozók tekintélye, mert sajátjuknak tekintették a sárga gépkocsit, ami ha esett az eső, mozgó szociális létesítményként meg is védte őket.

1973-ban országos útállapot felmérés történt. Az Igazgatóság felzárkózási törekvéseinek ellenére még mindig nagy az országos átlaghoz képest a lemaradás, de az ismert adatok már némi támpontot jelentettek a további célkitűzésekhez.

1973-ban a fóliás táblák alkalmazása kezdődött meg. Ez minisztériumi irányítással történt az útbaigazítás fejlesztése érdekében. Így a zöldtábla-program folytatódott, az eddig alkalmazott festett vagy gyöngyözött táblák helyett.

1972-ben kísérleti szakaszmérnökség lett létrehozva Nyékládházán a mezőcsáti és nyékládházai útmesterségekből. A nem kis feladatot - amelytől többen húzódzkodtak -, végül is a központi ún. szakaszmérnökök közül ***Bukta János*** vállalta el, ő lett kinevezve.

A tapasztalatok alapján 1973-ban még három szakaszmérnökség alakult Szikszón, Putnokon és Sátoraljaújhelyen. Vezetőjük az addig a miskolci központban dolgozó szakaszmérnökök lettek.

Szikszón:	***Mogyorósi János***
Putnokon:	***Szomolányi Antal***
Sátoraljaújhelyen:	***Hegedűs Gusztáv***

A szakaszmérnökségek irányító apparátusa az alábbi volt:

szakaszmérnök,
szakaszmérnök helyettes,
4 fő művezető,
főgépész,
garázsmester,
géplánevezető,
szállításvezető,
raktáros,
adminisztrátor.

A fizikai dolgozók létszáma 180-200 fő volt.

1974-ben útellenőri szolgálatot állított fel az Igazgatóság, kezdetben 8 gépkocsival, kocsinként 2 fővel.

1974-ben a 2/1974.(II.2.) KPM sz. rendelet értelmében bevezettük a túlsúlyos járművek ellenőrzését, mozgatható elektronikus tengelynyomásmérő berendezés üzemeltetésével. A Philips típusú mérőberendezést először UAZ-542 zárt rakfelületű, később ROBUR 3000 típusú gépkocsival üzemeltettük. Ezek az alkalmi ellenőrzések sokat segítenek, de kevesebbet mint kellett volna. A joggyakorlat felemássága sajnos hátráltatta munkájukat, hosszadalmas volt a bizonyítási procedúra.

1974-ben megváltozott a szakaszmérnökségek elnevezése, változatlan felállással **üzemmérnökségek** lettek.

1975. márciusában magasépítési egység állt fel az engedélyezett és támogatott szociális létesítmények átépítésére.

A KPM és a BM együttes rendeletet adott ki a közlekedés szabályairól (**1/1975./II.5./ KPM-BM** sz.).

1975-ben új lehetőséggel gazdagodott az Igazgatóság intézményes jogrendje. Bevezették a **szakszervezeti jogsegélyszolgálat**ot. Ezzel a dolgozók szakszerű jogi támogatást és esetenként képviseletet kaphattak. Sokan igénybevették ezt a lehetőséget, a jogsegély-szolgálatot az Igazgatóság jogtanácsosa, ***dr. Dombovári István Péter*** osztályvezető látta el.

1976-ban lakásépítési és -vásárlási támogatásra belső szabályzatot adtak ki. Ezzel a törzsgárda tagok és nagycsaládosok lakáshelyzetén lehetett különösen javítani. Nagy jelentősége és előnye volt a szabályzatnak az is, hogy vissza nem térítendő támogatás, engedmény vagy kamatmentes kölcsön is adható volt. A kérvények és igények alapján az erre hivatott bizottság évente egyszer - a rendelkezésre álló keret ismeretében - döntött és hozott határozatot az Igazgatóság vezetőjével együtt az érintettekről és a támogatás nagyságrendjéről.

A 2/1976. KPM sz. rendelet, a közúti forgalmi rend kialakítására és a közúti jelzések elhelyezésére lett kiadva. Ezeket az

- útügyi hatósági,
- a szakhatósági,
- és a közúti közlekedési hatósági

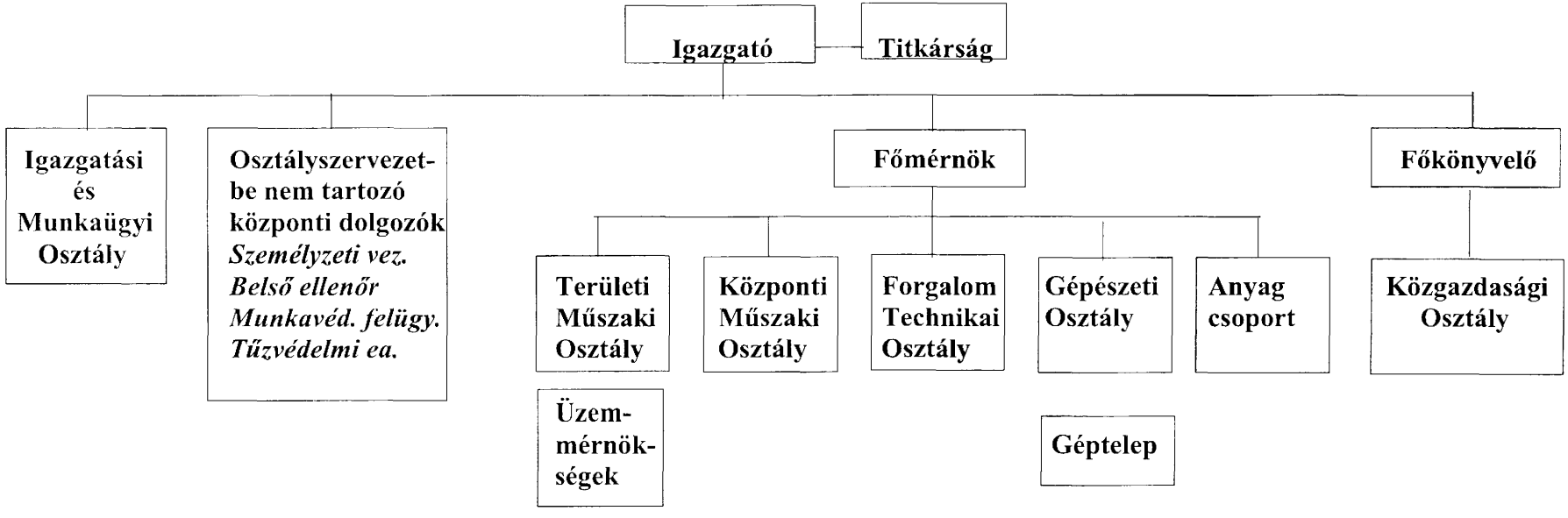
tevékenységeket kiegészítette a Közúti Főosztály néhány utasításával. Azonban együttesen sem tudták minden esetben szolgálni és védelmezni a közutakért felelős szervezeteket és dolgozókat. Ez - véleményem szerint - sajnálatosan az egész történeti időszakot jellemzi.

1976. január 1-vel életbelépett az új KRESZ. Ennek következtében mennyiségileg és minőségileg is új feladatok hárultak az Igazgatóságra:

- a közúti forgalmi rend felülvizsgálata,
- a jelzőtáblák cseréje,
- a korszerű útbaigazító jelzésrendszer kibővítése,
- a 6,0 m-nél szélesebb burkolatok hosszirányú festése,
- a vasúti-közúti szintbeni keresztezések és
- a kijelölt gyalogátkelőhelyek vizsgálata.

1977-ig kb. 6 éves időszak alatt az Igazgatóság szervezeti életében, tevékenységi körében, feladatainak végrehajtásában - mint ahogy az a felsorolásokból is kitűnik - óriási változások történtek. Ennek megfelelően alakult ki az a szervezet, amely napjainkban is fellelhető kisebb-nagyobb módosításokkal.

Az Igazgatóság szervezeti felépítése 1976. évben



1.3. 1978-1988

A **3/1978.** (Közl. Ért. 3) **KPM** sz. utasítás megjelent a **KPM Közúti Igazgatóságokról**. Az Igazgatóság működési területén ellátja az országos közutak igazgatásával, építésével, korszerűsítésével, fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos hatósági és gazdasági feladatokat.

1980-ban ***Lakatos Zoltánt*** választották meg szakszervezeti titkárnak.

1981-ban adta ki az Igazgatóság az **új szervezeti szabályzat**át, ez tartalmazta már a szervezeti egységek és üzemmérnökségek részletes munkaköri leírásait.

A 16/1983. (Közl. Ért. 8) **KPM sz. utasítás** módosította a 3/1978 évit. Ennek alapján az **igazgatóságok száma kilencre csökkent.** Megszűnt az Egri Közúti Igazgatóság, összevonták a Miskolci Közúti Igazgatósággal, miskolci székhellyel. A Közúti Igazgatóságnál ezideig meglévő hatósági jogkör átkerült a Megyei Tanács ÉKV Osztály hatáskörébe.

Az igazgatói megbízást továbbra is ***Varga József*** kapta.

Főmérnök: ***Stoll Gábor*** lett, aki az Igazgatóságon osztályvezető volt.

Főkönyvelő: ***Hevesi János***

Az Egerben megszüntetett igazgatósági központban a létszám 15 fővel csökkent, az új egység Megyei Koordinációs Üzemmérnökség, majd Koordinációs Főmérnökség elnevezéssel működött ***Kálmán István*** főmérnök vezetésével.

Három üzemmérnökség volt és maradt Heves megyében:

Gyöngyösön ***Szabó Lajos***

Egerben ***Balázs Géza***

Hevesen ***Nagyházi Sándor*** vezetésével.

Az egri géptelep vezetője ***Jánosi Zoltán.***

Borsod-Abaúj-Zemplén megyében az összevonás idejében öt üzemmérnökség volt.

1. sz. Szikszón ***Csizmár János***

2. sz. Putnokon ***Kovács Ferenc***

3. sz. Sátoraljaújhelyen ***Varga Ferenc***

4. sz. Nyékládházán ***Matlák Sándor***

5. sz. Edelényben ***Szilvai József*** vezetésével.

A központi géptelep vezetője: ***Egresi József.***

Itt kívánok megemlékezni arról, hogy az üzemmérnökségeken a vezetői munkakörök megbízásában név szerint milyen változások voltak.

Nyékládházán: Bukta János, Kalocsai Ádám, Rátkai László, Varga László, Kneisz István, Matlák Sándor

Sátoraljaújhelyen: Hegedűs Gusztáv, Hutter Zoltán, Varga Ferenc, Papp Imre

Szikszón: Mogyorósi János, Rátkai László, Abrankó Sándor, Csizmár János

Putnokon: Szomolányi Antal, Szilvai József, Kovács Ferenc

Edelényben: Szilvai József

Miskolcon: a gépüzemben ideiglenes telepvezetőként Kulicz Sándor, véglegesen Varga László, Egresi József. Ugyanitt működött két évig egy központi üzemmérnökség, vezetője Pokorni Gyula volt.

1984-ben Ellenőrzési Osztály lett felállítva. Ezen belül működött a számítástechnikai csoport, de idetartozott a rendész és a belső ellenőr is. Ez kísérlet volt csupán, a gyakorlat folyamán mint önálló szervezet átalakult.

1984-ben az üzemmérnökségekre is beszereztek számítógépeket. Ekkor még csak egy db középgép működött.

1986-ban a számítógéppark fejlesztésre került. A gépek kihasználása és minél több adat gépi feldolgozása érdekében számítógépes alapképzést szerveztek. Ezen 30 fő vett részt 3 x 1 hetes turnusban. Ilyen előkészítés után 1987-ben a bérelszámolást, az állóeszköz, anyag-, utókalkulációt gépre vitték. Azonban a kezdeti nehézségek, bizonytalanságok miatt még kézi bérelszámolás is történt párhuzamosan az első években.

A **KPM Közúti Főosztály 154.171/1981.** sz. utasítása alapján **Minőségfelügyeleti Állomások hálózata alakult ki**, ennek alapján jött létre **a Miskolci KMFÁ is.**

A KMFÁ szervezetileg már 1980. május 1-től megalakult ***Borítás Kálmán*** központi műszaki osztályvezető irányításával és lényegében azt a tevékenységet végezte, amely a később megjelent utasításban részletesen szabályozásra került.

A Közúti Igazgatóság szervezeti felépítésében a KMFÁ a Minőségellenőrzési Osztály megnevezést kapta, és 7 fő volt az induló létszáma. A tevékenység elvárt szakmai színvonalának mielőbbi elérése érdekében a laboratóriumi munka már 1978-ban elkezdődött. Az Igazgatóság

1976-ban kapott egy VIATEST gyártmányú mobil laborkocsit, amely fel volt szerelve az alapvető aszfalt- és talajmechanikai vizsgálatok végzéséhez szükséges műszerekkel és eszközökkel.

A KMFÁ működési területe Észak-Magyarország három megyéje: Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye volt. Később a KTI-nek az ellenőrzési tevékenységbe történő bevonása után Nógrád helyett Szabolcs-Szatmár-Bereg megye tartozott a Miskolci KMFÁ működési körzetéhez. A KMFÁ kezdettől fogva részt vett az ágazati minőségtanúsítási rendszer alapját képező kör- és összehasonlító vizsgálatok végzésében, amelynek eredményeképpen aszfalt-, geotechnikai és bitumenemulzió vizsgálatok végzésére rendelkezett ilyen jogosultsággal.

A KMFÁ laboratóriuma egyúttal igazgatósági útlaboratórium is volt, az Igazgatóság saját kivitelezésű fenntartási munkáihoz szükséges laboratóriumi vizsgálatokat és helyszíni méréseket is elvégezte, közreműködött az Igazgatóság C-25-ös aszfaltkeverőtelepén gyártott hidegaszfalt-keverékek tervezésében, azok összetételének rendszeres vizsgálatában.

A Miskolci Közúti Igazgatóság dolgozói

1983

Á. Tóth Sándor
Ablonczi Ferenc
Abrankó Sándor
Ádám István
Ádám Jánosné
Ádám László
Ádám Sándor
Ágos József
Ajler Jánosné
Anderkó Árpád
Andók Lajos
Andrási László
Antal András
Antal Béla
Antal Béla
Antal Ferenc
Antal István
Aranyosi Gábor
Ardonai Ferenc
Arnóczki Ágoston
Aros József
Árvai Istvánné
Babus Albert (alapító tag)
Bacsi József
Bacsó György
Bacsó János
Bagdi Imre
Balázs Béla
Balázs Béla
Balázs Ferenc
Bálint Béláné
Balla István (alapító tag)
Balogh Imréné
Barnóczki János
Barta Léka Csaba
Barta Léka Zsolt
Bartók Cs. Sándor
Bartók Ferenc
Bartók Lajos
Bartók N. Béla
Bata Mihály
Bátori János
Bednárszki István
Beleg Imre
Beregi Lajos
Beregszászi László
Béres Attila
Béres Lajosné
Béres László (alapító tag)
Bernáth József
Bernáth Kálmánné
Berzeviczi József
Berzeviczy János
Bezeczki Ferenc
Bialkó Béláné
Bialkó József
Birinyi Józsefné
Bocsi Ferenc
Bocsi Tamás
Bódig István
Bódig László
Bodnár Albert
Bodnár Bertalanné
Bodnár János
Bodnár József
Bodnár Vince
Bújnóczki András
Bukta János (alapító tag)
Buri Jenő
Buri Lakatos Dezső
Buris Lászlóné
Bűcs Ferencné
Bűdi Bertalanné
Czene János
Csák János
Csák József
Csákó László
Csarnai Béla
Császár József
Csehovics József
Csellár Lászlóné
Csemák József
Csendőr László
Csernák László
Cservenyák László
Csirmaz Sándor
Csizmadia József
Csizmadia Józsefné
Csizmadia Sándor
Csizmár János
Csócsics Bertalan
Csohány Józsefné
Csomós Ferenc
Csörgő István (alapító tag)
Dajkó Sándor (alapító tag)
Dapsi István
Dávid Lászlóné
Dávid Mihály
Deák János

Balogh Jánosné
Balogh Jánosné
Balogh József
Balogh Sándor
Bányiczki István
Baranyi Gáspár
Baranyi Gáspár
Baranyi Tibor
Barati Imre
Baricskó István
Barna Béláné
Barnóczki Barna
Dienes György
Dobó Árpád
Dobó Lajos
Dobos Imre
Dobos János
Dobos Zsolt
Dobronoki Ernő
Dóczi Lajos
Domonkos Barna
Dósa József
Dr. Dombovári I. Péter
Dr. Kárpáti Zoltán
Dragonya János
Dranka János
Drótos Dániel
Ducsai Sándor
Dudás László
Dusicza Miklósné
Dusza Pál
Duzsik István
Dziuraniuk Jan
Edőcs József
Egresi József
Egyed Zoltán
Bodnár Zoltán
Bodolai Lászlóné
Bojti Gyuláné
Bonta Lajos
Borbíró János
Borítás Kálmán
Borsai Lászlóné
Brunszlik István
Brunszlik József
Buda Csaba
Buda Miklósné
Budai Béla
Fekete József
Fekete József
Felföldi József
Fenyves Tibor
Ferencz Gyula
Ferencz József
Ferenczi Ferencné
Ferenczi Sándor
Figeczki Attila
Filyó József
Flaskó Béla
Flaskó Endre
Fodor Miklós
Frózsi László
Fuszkó Gyula
Fülep János
Fülöp István (alapító tag)
Fürjes Gyula
Gaál András
Gaál Tibor
Gabura András
Gál Miklós
Galambos József
Galkó István
Deme László
Demeter Ferenc
Demeter István
Demeter János András
Demeter József
Demjén Sándor
Derekas Ernő
Derekas Istvánné
Déri György
Déri Sándor
Diczházi Gyula
Diczházi István
Hadász Ferenc
Hadházi Istvánné
Hadnagy József
Halász Lajos
Halkovics István
Halmágyi János
Halmágyi László
Hegedűs Gusztáv (alapító tag)
Hegedűs György
Heldák Béla
Herbák Istvánné
Herman János
Hevesi Ferenc
Hevesi Ferencné
Hideg Ferenc
Holyevácz Károly
Homoki Sándor
Horgonyi Ágnes
Hornyák István
Hornyák László
Hornyák Sándor
Horváth András
Horváth Bertalan
Horváth György

Elek László
Emődi Barnabás
Emri József
Eördögh György
Eperjesi András
Erdős Géza
Erdős Judit
Erdősi Gábor
Erős Gábor
Faragó Dezsőné
Farkas Dénes
Farkas Gusztáv
Farkas József
Farkas Lőrinczné
Farkas Mihály
Farkas Tibor
Fazekas Károlyné
Fehér János (alapító tag)
Feigel József
Fejjel László
Fekete József
Jaczenkó János
Jakab Nándor
Jakab Zoltán
Jakab Zoltánné
Jaksi János
Jambrik Géza
Jancsurák Istvánné
Járdánházy Gáborné
Járó Pál (alapító tag)
Javítás Miklós
Jóczik Lajos
Jóni Mihály
Jóni Zoltán
Joó Lajos
Juhász Barnabás
Gáspár István (ifj.)
Gáspár István
Gecsey Zoltánné
Gégény József
Gere Sándor
Géresi Benő
Gerják László
Gitta István Péterné
Gombos János
Gombos Lászlóné
Gömöri Tiborné
Gönczi István (alapító tag)
Gönczi Mihály
Görömbei Zoltán
Gulyásné Petró Julianna
Gyetvai István
Gyetvai János
Gyöngy Sándorné
Gyöngyösi József
Győrfi János
Györki Bálint
Kiss Béláné
Kiss Dániel
Kiss Géza (alapító tag)
Kiss Imre
Kiss Imre
Kiss István
Kiss János
Kiss János
Kiss Jenő
Kiss József
Kiss Józsefné
Kiss Lajos
Kiss László
Kiss László
Kiss Pál
Horváth János
Horváth János
Horváth Józsefné
Horváth Lajos
Hörcsik Jánosné
Hörcsik Józsefné
Hudák István
Huszár János
Huszárné Hetényi Erzsébet
Huszka Ferenc
Huszka László
Hutka István
Ibrányi Imréné
ifj. Csörgő István
ifj. Dakos Béla
ifj. Demjén Béla
ifj. Új Tózsa Tibor
Ipacs Károly
Iski József
Ivancsó István
Izsó László
Kovács Albert (alapító tag)
Kovács András
Kovács Béla
Kovács György
Kovács György
Kovács Imre
Kovács Istvánné
Kovács János
Kovács József
Kovács Károly
Kovács Lajos
Kovács László
Kovács László
Kovács Miklós
Kovács Sándor

Juhász Béla
Juhász János
Juhász József
Juhász Kálmánné
Juhász László
Juhász Lászlóné
Juhász Pál
Juhász Pál
Juhász Tibor
K. Barati József
K. Rási Albert
Kalas Lajos
Kállai Vilmos
Kalocsai István
Kálvin Mihály
Karczagi Zoltán
Károlyi Gyula
Kassa József (alapító tag)
Kelemen Károly
Kerekes István
Kerekes József
Kerékjártó János
Kinszki Lászlóné
Király István
Kisbenedek Imre
Kisfalusi Jenő (alapító tag)
Kismartoni Károlyné
Kispál János
Kiss Barnabás
Kiss Béla
Lencsés Józsefné
Lengyel József
Lengyel Károly
Lenkovics Lajos
Lévai János
Lévai Jánosné
Kléri András István
Kneisz István
Koczur László
Kocsán János
Kocsis Béla
Kocsis István
Kocsis József
Kocsis László
Kocsis László
Kohányi Gábor
Kolacsek Kálmán
Koleszár Mihály
Kolozsvári Béláné
Kolozsvári Zoltán
Kolyankovszki Istvánné
Komóczi Mihályné
Komor Mihály
Koncz Imre
Korcsog András (alapító tag)
Kormány Imre
Kormány Zoltán
Koscsó Lászlóné
Kósik István
Kosztek Ferenc
Kosztra Károly
Kotosz János
Kotosz Jánosné
Kovács Ági Sándor
Kovács Aladár
Kovács Aladár
Matisz Mihály
Mészáros Mihály
Mezei János
Mikó Zoltán
Minyó János
Misalek Dénesné
Kovács Tibor
Kovács Zoltán
Kozák József
Kozár Imre
Köböl László
Kőrösi István
Kőszegi Pál
Kristóf András
Kriston Endre
Kugler Tibor
Kugler Zsolt
Kuhár János
Kuna Istvánné
Kunhalmi Zoltánné
Kurecskó Miklós
Laczenka Sándor
Laczkó Ferenc
Laczkó Ferencné
Laczkó László
Lakatos Imre
Lakatos István
Lakatos László
Lakatos Zoltán
Lakatos Zoltánné
Lászka István
Lasztóczi Béla
Latka Ernő
Léka András
Lénárt Balázs
Lénárt Imre
Nyíri János
Nyíri Lászlóné
Nyírő Zoltánné
Obbágy László
Oláh István
Oláh János

Lévai Jenőné
Levelényi Lukács
Lezsák János
Ligler János
Liptai Sándorné
Lipták Benedek
Lipták Ferenc
Lőkös Béla
Lőrincz István
Lőrincz Istvánné
Lőrincz Károlyné
Lúczi Miklós
Lukács Béla (alapító tag)
Lukács Jánosné
Lukács Lajos
Lupták László
Luterán Lajos
Macsi Dénes
Madanecz József
Mády Aurél
Magos József
Magyar Benjámin
Magyar József
Magyar Miklós
Majoros István (alapító tag)
Majoros János
Majoros János
Majoros Jánosné
Malárik Pál
Malkovics Zsolt
Mamrus János
Marczis Lajos
Martincsek Lászlóné
Martinovszki Józsefné
Márton János (alapító tag)
Márton József
Miskolczi Zsolt
Mizser István
Mogyorósi István
Molnár Dezső
Molnár Gyula (alapító tag)
Molnár Gyula
Molnár Gyuláné
Molnár Imréné
Molnár János
Molnár Péter
Molnár Sándor
Molnár Sándorné
Morák Barnabás
Murányi József
Murvai János
N. Herczeg József
Nádpataki Lajos
Nagy Béla
Nagy Béla
Nagy Bertalan
Nagy Ferenc
Nagy Ferenc
Nagy Ferenc
Nagy Ferenc
Nagy Ilona
Nagy István
Nagy Istvánné
Nagy János
Nagy Károly István
Nagy Lajos
Nagy László
Nagy Lászlóné
Nagy Sándor
Nagy Sándor
Nagy Sándorné
Nagy Zoltán
Oláh László
Ónodi István
Oravecz István
Orosz Bertalan
Orosz Imre
Orosz Imre
Orosz József
Orosz Miklós
Orosz Sándor
Orosz Tibor
Ortó Sándor
Osváth Károly
Ötvös Zoltán
P. Pacsuta János
Pacsai István (alapító tag)
Pacsuta András
Pacsuta János
Pail János
Paksi Lászlóné
Palkó Miklósné
Páll Imre
Papp Antal
Papp János
Papp Jánosné
Papp László
Papp Zoltán
Páró József
Paszternák György
Pásztor Aladár (alapító tag)
Pásztor Gyuláné
Pásztor István
Pásztor József
Pásztor Pál
Patvaros Sándor (alapító tag)
Pénzeli János
Perge András

Maruzs István
Máté Sándor
Matisz Antal
Petercsák József
Petercsák László
Pethő Gyula
Petrán Ferencné
Petró Barnabás
Petró István
Petró László
Petró Sándor János
Pintér József
Piskóti Pálné
Plaszkó András
Poczik Bálint
Poczok Béla
Pohubi Józsefné
Pokorni Gyula
Porempovics László
Potoczki Ferenc
Pozsa Bertalan
Pozsgai Imre
Pozsgai István
Prokop József
Prokop László
Rácz Dezső
Radácsi Jánosné
Raguczky Gyula
Ráki László
Ráski Gáborné
Ráski László
Rátkai László
Rédai Ferenc
Reményi Béla
Riedlinger István
Riedlinger József
Novák Lajos
Novotny Józsefné
Nyeste Sándor
Sallai Boldizsárné
Sándor Barna (alapító tag)
Sándor Barnabás
Sánta Bertalan
Sass István
Sass István Mihály
Schmidt Ádám
Sebők József
Senviczki Imre
Séra János
Simai András
Simándi László
Simándi Lászlóné
Simon István
Sípos Ferenc
Siska Miklós
Sivák László
Skultéti Jánosné
Somogyi Lajos
Somos Oszkárné
Soósné Járdánházy Irén
Spekker András
Stefán András
Stoll Gábor
Suga István
Sváb József
Szabados László
Szabó Béla
Szabó Dénes
Szabó Endre
Szabó István
Szabó Istvánné
Szabó Jánosné
Perge Gyula
Perge József
Péter Istvánné
Szántai Ferenc
Szarka József (alapító tag)
Szarka Judit
Szászfai István
Szászfai János (alapító tag)
Szászfai László
Szedlák János
Szekeres József
Szemere József
Szénási Dániel
Szendi István
Szentkatolnayné Domonkosi Mária
Szerekes Imre
Szilágyi Imre
Szilágyi József
Szilvai Attila
Szilvai József
Szkiba Gyula
Szkiba János
Szomolányi Antal
Szopkó János
Szőkéné Gonda Erzsébet
Sztrik József (alapító tag)
Szuhár Dezsőné
Szulics Gábor
Szűcs Géza
Szűcs István
Szűcs László
Takács Antal
Takács Ferenc (alapító tag)
Takács István (alapító tag)
Takács István
Takács János

Rigely József
Rozgonyi János
Rozgonyi Lajosné
Rublinszki Mihály
Rudó Miklósné
Rusznák József
Ruszó Károly
Ruttkai László
Ruzsinszki József
Sájer István (alapító tag)
Sajgó Pál (alapító tag)
Sajgó Tamás
Tarr István
Tilger Sándor
Timkó János (alapító tag)
Tolbét Dezsőné
Tolnai Zoltán
Tóth Béla
Tóth Bertalan
Tóth Bertalan
Tóth F. László
Tóth Ferenc
Tóth Gábor Géza
Tóth György
Tóth Gyula
Tóth István
Tóth István
Tóth János (alapító tag)
Tóth János
Tóth József (alapító tag)
Tóth József
Tóth József
Tóth József
Tóth Józsefné
Tóth Károly
Szabó Kálmán
Szabó Klára
Szabó Tamás
Szabó Zoltán
Szádeczki Károly
Szakács László
Szakács Lászlóné
Szakács Sándorné
Szalai Lászlóné
Szalkó András
Szalontai József
Szaluter Gyula
Tóth Pál
Tóth Sándor
Tóth Vince
Tóth Vincéné
Tóthné Bardóczi Zsuzsanna
Trescsánszki Imre
Trimáj István
Turcsányi Tamás
Tyukodi Bertalan
Új Tózsa Tibor
Urbán Ferencné
V. Deák Sándor
Vajda Miklós
Vajdovics József
Vámosi Gyula László
Váradi Alfrédné
Váradi Endre
Váradi László Béláné
Varga András
Varga Bertalan
Varga Ernő
Varga Ernőné
Varga Ferenc
Varga László
Takács János
Takács József
Takács László
Takács Tibor
Talián László
Talián Péter (alapító tag)
Tamás István
Tamás Miklós
Tamás Zoltán
Tar Andrásné
Tarnai Péter
Tarnóczi Bernát
Vaskó Gyula
Vass Gábor
Vass István
Vastyán László
Vaszily István
Vécsei György
Végh Sándor
Veréb István
Veres Géza
Veres Gézáné
Veres György
Veres Gyula
Veres Gyula
Veres János
Veresegyházi Róbert
Vidó János
Virok György
Viszlai Béla
Zádeczki István (alapító tag)
Zárándi István
Zaveczki László
Zöldi Lászlóné
Zsebik Sándor
Zsiga Elek (alapító tag)

Tóth László (alapító tag)	Varga László	Zsigus Ferenc
Tóth László	Vasas Sándor	Zsipi Imre
Tóth P. Béla	Vasas Sándor	Zsíros István
		Zsolnai János (alapító tag)

1.4. 1988-1998

1988-ban megalakult a Közúti Igazgatóságok Koordinációs Központja (KIKK).

Az **1998. évi I. törvény**t - amely a közúti közlekedésre vonatkozik - elfogadta az Országgyűlés.

1989-ben a Közúti Főosztály és a KIKK apparátusából **Országos Közúti Főigazgatóság** alakult.

1989-ben (KHÉ Ért. 2) KÖHÉM utasítás alapján létrejött az Autópálya Igazgatóság.

Az 5/1989. (KHÉ Ért. 16) KÖHÉM utasítás a közúthálózattal kapcsolatos állami feladatokról és az országos közúthálózat kezelői szervezetéről szól.

1990-ben a minisztérium szervezete újra átalakult, az Országos Közúti Főigazgatóságból **Közúti Közlekedési Főosztály** szerveződött.

1990. (KHV Ért. 7) KHVM utasítás módosította a kezelői szervezeteket úgy, hogy:

tizenkilenc Közúti Igazgatóság alakult 1991. január 1-én.

Heves megye területére kiterjedő hatáskörrel, Eger székhellyel **Egri Közúti Igazgatóság** elnevezéssel önálló Igazgatóság létesült, ezért **a Szervezeti és Működési Szabályzat** (SZMSZ) Heves megyére vonatkozó részei hatályukat vesztették. Így kiadták a **2. sz. módosítást.**

a.) Megszűnt

- az Ellenőrzési Osztály,
- az Anyaggazdálkodási Osztály,
- a Gépészeti Osztály,
- a Központi Raktár,
- az üzemmérnökségeken a gépészeti művezetői munkakör.

b.) A komplex gépészeti tevékenység a géptelephez került.

c.) A Jogi és Igazgatási Osztály feladatai kibővültek:

- a vagyonvédelmi tevékenységgel,
- a telefonközpont, porta és őrszolgálattal.

d.) Az Útkezelői Főmérnökséghez három osztály tartozik:

- Műszaki Osztály (vezetője egyben a főmérnökség vezetője is)
- Útkezelési Osztály
- Útüzemeltetési Osztály

e.) A Műszaki Osztály feladatai is bővültek az építési és fenntartási munkák megrendelésével és ellenőrzésével.

1991. január 1-től a rendszerváltozást követően nemcsak a minisztériumban történtek szervezeti és személyi változások.

A minden megyében újonnan "vissza"szervezett közúti igazgatóságok személyi állományát és vezetését biztosítani kellett. A KHVM miniszterének rendelete alapján a Közlekedési Értesítőben és néhány napilapban **pályázatot írtak ki az igazgatói munkakörök betöltésére,** minden megyében.

Pályázni kellett ugyanis az "anya" igazgatóságok vezetőinek is, ahol a korábbi összevont megyeszékhelyen működtek. A pályázatok elbírálása következtében ismét ***Varga József*** lett kinevezve igazgatónak, egy évi határozott időtartamra.

Főmérnök maradt *Stoll Gábor*. Főkönyvelő pedig ***Kneisz István*** lett.

Meg kívánom említeni, hogy szakmai és tudományos körökben is **vitatott volt az 1983-as kilenc igazgatóságra történő átszervezés**. De azok a megyék, ahol az igazgatóságok megszűntek egyenesen ellenezték az összevonásokat és befolyásos harcok indultak, hogy a két-három megyés igazgatósági központi székhelyek hol legyenek. Volt más támadási felület is, mivel nem történt alapos vizsgálat, elemzés, hogy milyen költségkihatása - ráfizetés vagy megtakarítás - lesz az összevonásnak. Az érintett dolgozók és családjuk személyiségi kérdései sem voltak elhanyagolhatók. **Bizton állíthatom, hogy ez a -** még a régiók kialakulását is **megelőző "huszárvágás" - változtatás megrendítette a szakmát,** szükségtelenül áldozott fel kb. két évet - az összevonás és a szétválás éveit - abból a hét évből, ameddig ez az állapot tartott. Mibe került ez ?! Utólag nem bizonyított a többletköltség és egyéb kihatásai sem. Annyi előny mégis származott belőle, hogy működés, gazdálkodás szempontjából pro-kontra beindult egy kiegyenlítődés, összehangolódás.

1991. január 1-vel az igazgatóságok koordinálására és az Útalap kezelésére létrejött az **Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság.**

1991-ben a burkolatjel festő brigád kivált az Igazgatóságból és Kft-t alapított.

1991. november 30-val *Varga József* igazgató nyugdíjba vonult, s így új pályázat elbírálása alapján a főmérnök beosztást betöltő

Stoll Gábor lett kinevezve igazgatónak,

Huszár János főmérnöknek, aki az igazgatóság osztályvezetője volt.

Kneisz István maradt továbbra is főkönyvelő. 1992. május hóban azonban kilépett az Igazgatóságtól. Helyette pályázat útján ***Kopcsó Imre*** lett kinevezve főkönyvelőnek 1992. november 1-vel.

1992-ben a számítógépes csoport is Kft-vé alakult át az Igazgatóság közreműködésével. Munkahelyük maradt a székház "B" épületében.

1992-ben több szervezeti átalakulás miatt az **SZMSZ 3. sz. módosítás**ára is sor került.

1992. november 1-vel a Gépjavító Üzemből újabb, 6. sz. Üzemmérnökség alakult.

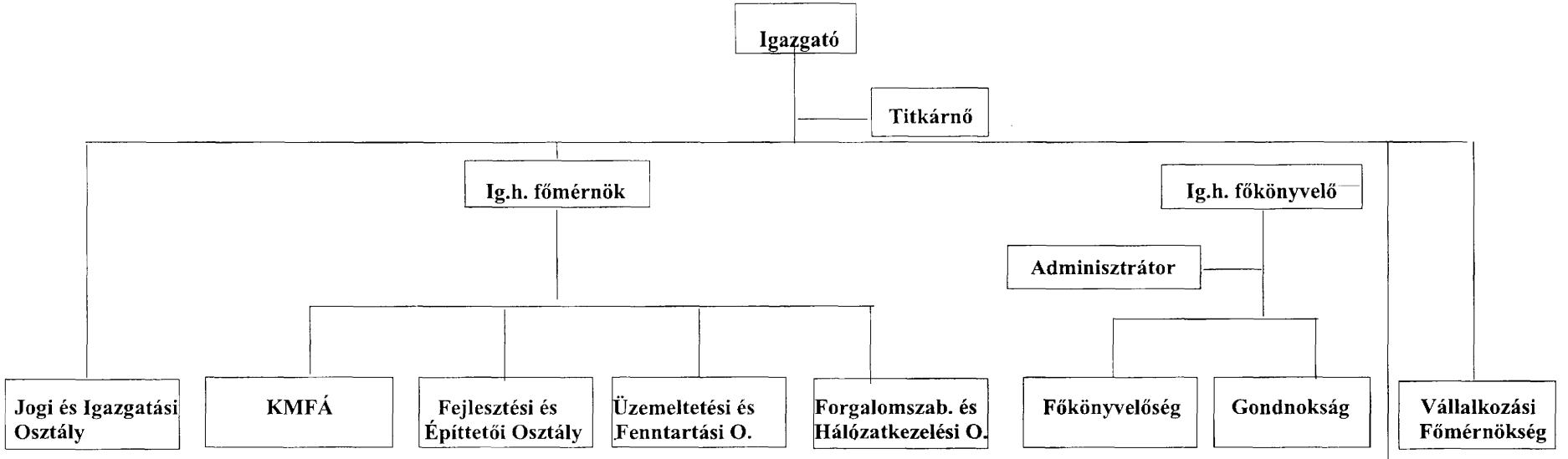
A korábbi 1-5. sz. Üzemmérnökség feladatai és szervezete megegyezett, az útüzemeltetési, fenntartási feladatok egy részét azonban regionálisan a 6. sz. Miskolci Üzemmérnökség végezte.

1993. január 1-vel az URH és jelzőlámpa szervizcsoport kivált az Igazgatóságból és **AVASFORG néven kft-t alapított.**

1995. április 1-vel a tengelysúlymérő csoport áthelyezéssel **a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Közlekedési Felügyelethez került.**

A szakszervezeti hovatartozás szempontjából is változás állott elő. Megtalálták a megfelelő szervezetet. Az Építők Szakszervezetéhez való tartozás nem tudta ugyanis kielégíteni és rendezni az Építő Vállalatok és a költségvetési szerv, az Igazgatóság gazdálkodási ellent-mondásait. Ezért volt szerencsés a kiválás 1995-ben. Azóta a Kht. a **Közúti Dolgozók Szakszervezetéhez** tartozik, szakszervezeti titkár *Lakatos Zoltán* maradt.

A Miskolci Közúti Igazgatóság 1993. évi szervezeti táblázata



Jogi és igazgatási osztályvezető (jogtanácsos)
Igazgatási csop.vez.
Leíró csop.vez.
Gyors gépíró adm. I.
Gyors gépíró adm. II.
Segédhivatal vez.
URH-telexkezelő
Telefonkp. kez.
Irattáros
Hivatalsegéd

KMFÁ vezető főmérnök
KMFÁ laborvezető főm. (osztályvezető)
Vizsgáló technikus
Vizsgáló-mérőtechnikus
Labor-kisegítő
Helyszíni mérés csop.vez.
Mérőtechnikus I.
Mérőtechnikus II.

Fejl. és építtetői osztályvezető főm.
Fejl. csop. vez. (oszt.vez.h.)
Tervező mérnök
Előkészítő árelemző
Tervező technikus
Építtetői csop.vez.
Műszaki ellenőr I.
Műszaki ellenőr II.
Szerz.nyilvántartó--bankügyi előadó

Üzemeltet. és fennt. ov. főm. (mb.ig.h.főm.h.)
Gépészeti és körny.véd csp.v. főm. (oszt.vez.h.)
Gép. főea.-energetikus
Gép. főea. minőségell.
Körny.véd. technikus
Üz. és fennt. csop.vez.
Üz. és fennt. mérnök
Üz. és fennt.techn. I.
Üz. és fennt. techn. II.
Hídmérnök

Üzemmérnökségek 1-5
Gépjavító Üzem

Forg.szab. és hál. kez. oszt.vez. főm.
Forg.szab.csp.vez. (oszt.vez.h.)
Forg.tech. ea. I.
Forg.tech. ea. II.
Kezelői csp.v.főm.
Kezelői ea. I.
Kezelői ea II.
Műszaki adattári ea
Útvonaleng. ea.

Ig.h. fők. h. ov.
Pénzü. és számv. csop. vez.
Könyvelő
Számlalikvidátor-pénzügyi előadó
Pénzügyi ea.
Pü. ea-pénztáros
Stat. - nyilvánt.
Bér- és Munkaü. csop.vez. (ov.h.)
Bérelszámoló
Tb. előadó
Munkaü. ea. személyz. nyilv.t.
Utókalkulátor, szám.tech. ea.
Kkt. üzletvezető (Szentlélek)

Gondnok
Takarító I-IV.

Vállalkozási főm.
Vállalkozási előadó
Adminisztrátor

Belső ellenőr
Tűzvédelmi felügy.
Munkavédelmi vez.
Rendész

A közúti igazgatóságok életében a legnagyobb változást a **15/1996.(V.7.) KHVM által kiadott rendelet** hozta. Ez előírta a közútkezelői rendszer átalakításával kapcsolatos jogutódlásokat.

1996. június 1. napjával megszűntek a közúti igazgatóságok és létrejöttek a közútkezelő közhasznú társaságok, így megalakult a **Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság** is.

Ügyvezető igazgató: ***Stoll Gábor***
Ügyvezető igazgatóhelyettes főmérnök: ***Huszár János***
Ügyvezető igazgatóhelyettes főkönyvelő: ***Kopcsó Imre***

A Szervezeti és Működési Szabályzat a társasági szerződésben foglalt feladatoknak megfelelően **változott** és lett kiadva az alábbi kiegészítő szabályzatokkal:

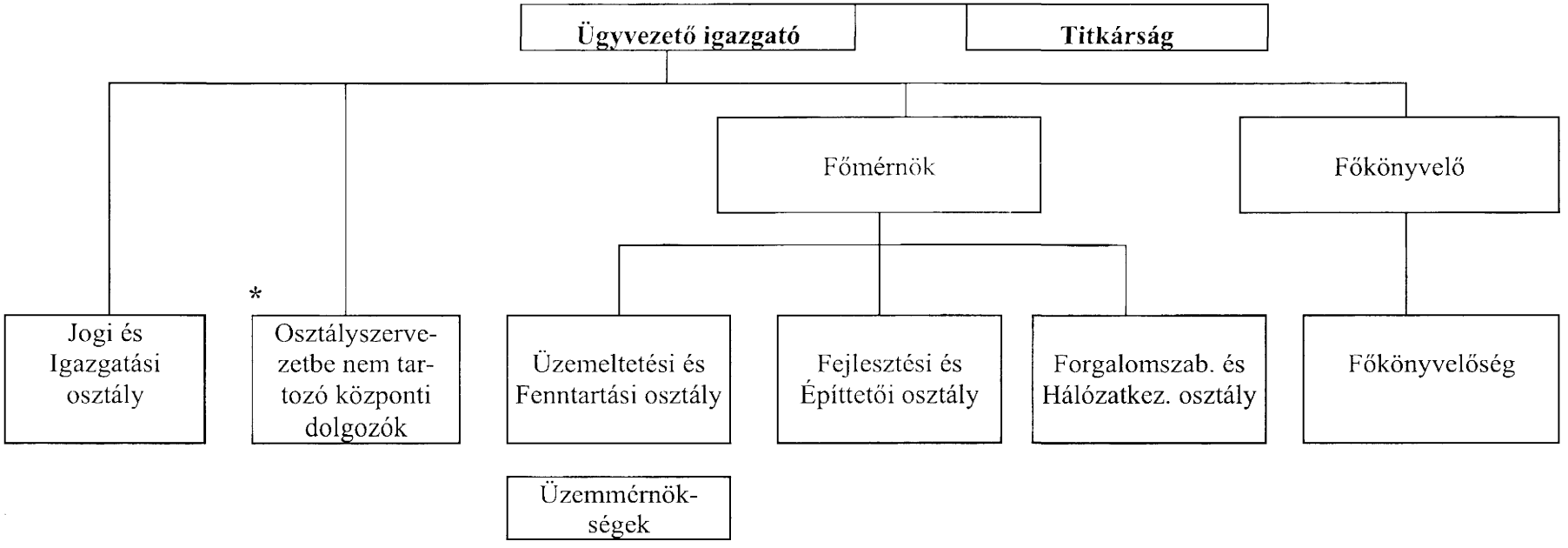
- Iratkezelési Szabályzat
- Leltározási Szabályzat
- Selejtezési Szabályzat
- Pénzkezelési Szabályzat
- Munkavédelmi Szabályzat
- Tűzvédelmi Szabályzat
- Rendészeti Utasítás
- Készletgazdálkodási Szabályzat
- Érdekeltségi Szabályzat
- Önköltségszámítási Szabályzat
- Számlarend

A Társaságnál **Felügyelő Bizottság** működik. A FEB a Társaság ügyvezetését ellenőrzi. A Társaság könyvvizsgálója ***Beszeda István.*** Szakszervezeti titkár maradt, *Lakatos Zoltán.*
Az Üzemi Tanács elnöke **Kormány Zoltán. A Társaság székhelye** Miskolc, Soltész Nagy Kálmán u. 173. **Telephelye: Miskolc,** Zsigmondi V. u. 36. sz.

Fióktelepei: - Putnok, - Sátoraljaújhely,
- Edelény, - Nyékládháza
- Szikszó.

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht.

szervezeti táblázata

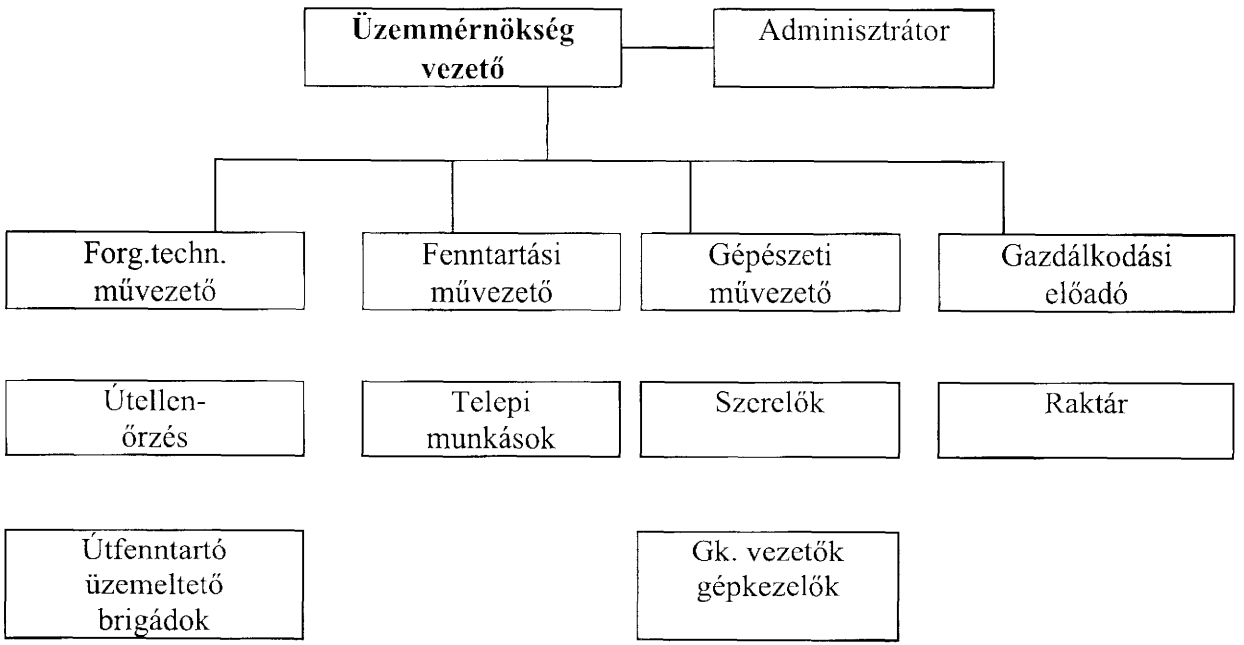


* Vállalkozás

Belső ellenőrzés
Tűzvédelem
Munkavédelem
Rendészet

* vagy

A Borsod--Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht.
üzemmérnökségeinek szervezeti táblázata



1989-ben nyugállományba vonult ***Borítás Kálmán***, a KMFÁ vezetője, helyette **1989. szeptember 1-vel** ***Szabó Dénes*** osztályvezető helyettes **lett kinevezve**.

1993. január 1-től a Miskolci KMFÁ szervezetileg az **Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósághoz került** 9 fős létszámmal. Az átszervezés kapcsán két KMFÁ megszűnt, egy pedig már korábban önálló kft-vé alakult át (Székesfehérvár).

A KMFÁ jogutódja tehát **az UKIG Miskolci Minőségvizsgálati Osztálya** lett 10 fő-vel (1 fő létszámbővítéssel), **működési körzete** két újabb megyével, Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyével **bővült**. Tevékenységi köre pedig a korábbiak mellett kiegészült:

- működési körzete országos közúthálózatának rendszeres dinamikus teherbírásmérésével,
- az ország hét legjelentősebb kőbányája útépítési zúzottkő frakcióinak célvizsgálatával,
- a téli útüzemeltetés alapvető fontosságú anyagának, az útszórósónak rendszeres vizsgálatával.

Újabb átszervezés folytán **1996. június 1-én az UKIG-ból kivált** és az **Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság** néven alapított szervezet tagja lett a Miskolci Minőségvizsgálati Osztály, 2 fő létszámbővítéssel. A tevékenységi köre tovább bővült, környezetvédelmi jellegű vizsgálatok (utak menti talajminták kloridion-tartalom vizsgálata, közúti zajszintmérés) végzésével.

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht. dolgozói 1998

Ablonczi Ferenc
Ádám Jánosné
Ádám László
Ádám Sándor
Adorján Barnabás
Ajler Jánosné
Almási Ferenc
Antal Béla
Antal Béla
Antal István
Antal István
Árvai József
Bagdi Imre
Balabás Tihamér
Balázs Béla
Balázs Ferenc
Balla László
Balogh Jánosné
Baranyi Tibor
Barkai István
Barnóczki Barna
Barnóczki János
Barta Léka Csaba
Bartha Ferenc
Bartók Lajos
Bartók Lajosné
Bazsó Lajos
Bednárszki István
Bene Sándor
Benő Tibor
Beregi Lajos
Bereginé Németh Gizella
Beregnyei Sándor
Brunszlik József
Budai Józsefné
Bujnóczki András
Bukvai Tibor
Buri Lakatos Dezső
Buris Lászlóné
Búza József
Bűdi István
Czókóné Nagy Ildikó
Csattos Tibor
Csávás Károly
Csehovics József
Csemák József
Cserpák Gábor
Csizmadia Józsefné
Csizmár János
Csörgő István ifj.
Dargai Lászlóné
Deák János
Deák Sándor
Demeter István ifj.
Demeter József
Demeter Sándor
Derekas Ernő
Dobos Erika
Dobos Imre
Dobos János
Dobos Zsolt
Dóczi Lajos
Doinka Tibor
Doma Zoltán
Dombi István
Dorony József
Erdősi Gábor
Erdősi Gábor
Erős Gábor
Fáklya Dénes
Farkas József
Farkas József
Farkas Lőrincné
Fazekas Károlyné
Fehérné Benke Tünde
Fejesné Erdős Judit
Fekete József
Fekete Zoltán
Felföldi József
Fenyves Tibor
Figeczki Attila
Flaskó Béla
Flaskó Endre
Frózsi László
Fülep János
Füredi Zsolt
Gaál Tibor
Gabura András
Galajda Csaba
Galajda László
Galajda Péter
Gecsey Zoltánné
Gomány Imre
Gombos Lászlóné
Gömöri Tiborné
Gulyásné Petró Julianna
Gyetvai István
Gyetvai János
Gyöngyösi József

Béres Attila
Béres László (alapító tag)
Bernáth József
Bezeczki Károly
Bocsi Ferenc
Bodnár Pál
Bodolai Sándor
Bodolai Sándorné
Bona István
Borsai Lászlóné
Botos Oszkárné
Breintenbach László
Hegedűs Péter
Hevesi Attila
Hevesi Ferenc
Hevesiné Borsai Edina
Horváth András
Horváth Bertalan
Horváth Edömér
Horváth György
Horváth Gyula
Horváth Tibor
Huszár János
Huszárné Hetényi Erzsébet
Huszka László
Ignácz Ferenc
Ipacs Csaba
Iski István
Izsó László
Jaczenkó János
Jakab Zoltán
Jakab Zoltánné
Jaksi János
Jobbik János
Jóczik Lajos
Jóczik Lajos ifj.
Dorony László
Dósa József
Dósa Károly
Dr. Dombovári I. Péter
Dudás Ferenc
Dusza Pál
Dziurániuk Jan
Dziuraniuk Jánosné
Egresi József
Egyed Roland
Egyed Zoltán
Eperjesi András
Kiss Dénes
Kiss János
Kiss János
Kiss László
Kiss Miklós
Kiszely Lajos
Kmeczó Istvánné
Kocsis László
Kohári Tibor
Kolozsvári Zoltán
Kondi Edit
Kopcsó Imre
Kormány Zoltán
Koscsó Lászlóné
Kósik István
Kovács Ferenc
Kovács Imre
Kovács Jánosné
Kovács László
Kovács Péter Sándor
Kovács Sándor
Körmöndi Béla
Kőrösi Zoltán
Kőrösi Zoltánné
Győrfi János
Gyurán Ferenc
Hajdú István
Hajdú József
Hajóczky Miklós
Hák Sándor
Halkovics István
Halmágyi János
Halmágyi László
Hanák Ferenc
Harda Endre
Havas István
Lukács Sándor
Magyar Istvánné
Majoros István
Majoros János
Makranczi Zsolt
Maksa Tamás
Mándoki Zsolt
Martinovszky Józsefné
Márton Zsoltné
Maruzs István
Máté Sándor
Matlák Sándor
Medve Imréné
Méhész László
Mérten Elemér
Mezsibriczki László
Mihalik Ferenc
Mikó Endre
Minyóczki Csaba
Misalek Dénesné
Misánszki János
Miskolczi Zsolt
Mizser Sándorné
Mogyorósi István

Juhász Béla
Juhász Dániel
Juhász János
Juhász József
Juhász József
Juhász Lászlóné
Juhász Tibor
Kádas Sándor
Kádas Zoltán
Kassai István
Kassai Zoltán
Katona Árpád
Katona István
Katona Zsuzsanna
Keresztesi Ferenc
Kertész Jánosné
Király András
Kisbenedek Imre
Kisbenedek Imre ifj.
Kiska Ede
Kiss Béla
Nagy Lászlóné
Nagy Róbert
Nagy Sándor
Nagy Sándor
Némethné Drotár Judit
Nezáczki József
Nyergesné Nádpataki Herta
Nyeste Sándor
Nyíri György
Obbágy Tibor
Ócsai István
Oláh Antal
Oravecz István
Orosz Balázs
Orosz József

Krajnyák András
Kristóf András
Laczkó Ferencné
Lakatos Attila
Lakatos György
Lakatos Miklós
Lakatos Zoltán
Lasztóczi Béla
Lénárt Attiláné
Lengyel József
Lengyel Józsefné
Lenkei Lászlóné
Lenkovics Lajos
Lévai Jenőné
Lipták Benedek
Lóski Zoltán Dénes
Lossó Béla
Lőkös József
Lőrincz István
Lőrincz Lajos
Lőrinczné Szabó Katalin
Puskás József
Radácsi Jánosné
Ráki László
Ráski Gáborné
Ráski László
Rátkai László
Rembeczki Ferenc
Révész János
Riedlinger József
Rusznák József
Ruszó Károly
Sajgó Tamás
Sallai Péterné
Sass István
Sass István

Molnár András
Molnár Attila
Molnár György
Molnár Imréné
Molnár János
Molnár József Attila
Molnár Lajos
Molnár Pál
Molnár Tibor
Molnárné Miksi Erika
Murányi József
Murányi Józsefné
N. Herczeg József
Nagy Attila
Nagy Béla
Nagy Bertalan
Nagy Ferenc
Nagy Gyula
Nagy Ilona
Nagy Istvánné
Nagy László
Szász András
Szaszkó Gábor
Szatmári Tamás
Szedlák János
Szedlák János ifj.
Szegedi Sándor
Szénási Attila
Szendi István
Szilágyi József
Szilvai Attila
Szilvai József
Szomolányi Antal
Sztanyó Bertalan
Szúrós László
Szűcs János

Orosz Sándor
Orosz Tibor
Ortó Csaba
Palócs Miklós
Pándi Katalin
Papp Ferenc
Papp Ferencné
Papp Imre
Papp János
Papp László
Papp Roland
Pásztor Ferenc
Peiker Tamás
Péter Istvánné
Pétervári Árpád
Petrán Ferencné
Petri Béla
Petró Barnabás
Petró Zsolt
Piskóti Pál
Piskóti Pálné
Poczik Bálint ifj.
Poczik László
Pohl Pál
Pollák Zoltán
Porempovics László
Porempovics Lászlóné
Potoczki Tibor
Prokop László
Puhnyák László
Vaszily Tibor
Vécsi Gábor
Végső István
Sassné Dévényi Anikó
Schmidt Ádám
Séra Gábor
Séra János
Simándi László
Simon József
Slezsák Bálint
Soltész Gábor
Soltész Zoltán
Somogyi Lajos
Soósné Járdánházy Irén
Stoll Gábor
Strázsi István Ferenc
Stuhán Gyula
Suhaj Vince
Sütő Ferenc
Szabó Ferenc
Szabó Gyula
Szabó János
Szabó József
Szabó Kálmán
Szabó Klára
Szabó Sándor
Szabó Sándor
Szakács Lászlóné
Szalkó András
Szalkó Ferenc
Szalontai József
Szántai Ferenc
Szarka Judit
Veres Gyula
Veres János
Veres László
Takács István ifj.
Takács László II.
Takács Tibor
Tamás Ferenc
Tankó Győző
Tarr István
Tóbiás Attiláné
Tondora Lajos
Tóth Gábor Géza
Tóth Gyula
Tóth István
Tóth József
Tóth László
Tóth László
Tóth Vince
Turcsányi Imre Tamás
Üveges József
Üveges Nándor
Vajdovics József ifj.
Váradi Alfrédné
Váradi István
Váradi Viktor
Varga Béla
Varga Dénes
Varga István
Varga László
Varga Sándorné
Vastag Sándor
Vaszilkó József
Vaszily János
Viszlai Béla
Viszóczki Tibor
Zaveczki László
Zsipi Imre ifj.

1996. június 1-én jött létre a közútkezelő szervezetekkel egyidőben az **Állami Közúti Műszaki és Információs Kht.**, amelynek tevékenységi körén belül kiemelten foglalkozik a nemzetközi szabványnak megfelelő minőségbiztosítási rendszerrel.

Az ÁKMI - ISO az útépítésben jelszóval - úgy döntött, hogy már 1997. elején be kell vezetni a cégnél az **ISO 9001-es Minőségbiztosítási rendszert**. A tanúsító cég az audit megállapításait elküldte Svájcba, az anyacéghez és a tanúsítványt is ott állították ki. Az ÁKMI-n kívül további négy társaság kezdte meg a minőségbiztosítás bevezetésének előkészítését, közöttük a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht. A sikeres auditálás után a tanúsítványt **1999. április 29-én kaptuk meg.**

A 6/1998.(III.11.) KHVM rendelettel ki lett adva az Országos Közutak Kezelési Szabályzata, amely három (A, B, C) szolgáltatási szintet állapít meg, ezek közül a "C" szint elérése minden közútkezelő számára kötelező.
Ez a rendelet szabályozza az országos közutak kezelését, meghatározza továbbá az alapvető közútkezelési kötelezettségeket és nyilvántartásokat a szolgáltatási szinteken felül. Ezen feladatok elvégzésében sokat fel tudnak vállalni már az üzemmérnökségek, mert működésük észrevehetően megváltozott, és szemléletben is eljutottak az útgazda tudatáig. Az önkormányzatokkal együtt a pályáztatásokban nagy szerepük van.

2. Gazdasági tevékenység

2.1. Szabályozás, finanszírozás

A 20/1958. KPM sz. rendelet szabályozta az útfenntartó iparág szervezeti átalakítását. Kimondta, hogy a megalakult Igazgatóság a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium útügyi területi szerve.

Pénzgazdálkodását a PM vagy a két Minisztérium által kiadott utasítások határozzák meg. **"B" kategóriás költségvetési intézményekhez sorolták be**. Sajnálatos módon ezen a későbbiek során a 11/1974. (IV.24.) MüM sz. rendelet sem változtatott. Az Igazgatóság maradt továbbra is "B" kategóriába tartozó költségvetési szerv. Ez igen alacsony besorolási

szintet jelentett úgy a fizikai, mint az alkalmazotti létszámnál. Hosszú ideig nem tudtunk kitörni ebből a minket nem megillető béklyóból, mivel csodálkozásunkra a Megyei Lóistállóval, mint intézménnyel egy kategóriába voltunk sorolva. Az indok az volt, hogy Önálló Költségvetési Szerv a megyében, de az Igazgatóság a Minisztérium területi szerve. Ennek viszont az mondott ellent, hogy a Vízügyi Igazgatóságok mégis "A" kategóriába tartoztak.

Minden szempontból "kilógtunk" a sorból, mert ilyen tevékenységi körrel, közel 1000 fős létszámmal, kiemelt hatáskörrel a "B" kategóriás intézmények nem rendelkeztek. Az is kivételes volt, hogy az Igazgatóság az Építők Szakszervezetéhez tartozott, eltérően a többitől.

Változás e vonatkozásban is a 3/1978.(Közl.Ért. 3.) KPM sz. utasítás alapján következett be azzal, hogy **az Igazgatóság a KPM Közúti Főosztályának közvetlen irányítása** és felügyelete **alatt működött**. Szervezetét és működési szabályzatát a Közúti Főosztály állapította meg, amely tudta, hogy eredményes és hatékony szakmai tevékenységet csak megfelelő személyi, technikai és pénzügyi feltételek mellett lehet folytatni és megkövetelni.

Az éves költségvetési előirányzatok feladatterv végrehajtásához voltak tételesen kötve. A 70-es évek közepéig az Igazgatóság feladatterve igen kevés tételből állt, nagyarányú volt az "egyéb" fenntartás. A kiegészített tételrend és normák jó alapot adtak a pontosabb tervezésre és számonkérésre, azonban ez sem volt kellően részletes.

Az igen monoton jellegű, leginkább a kiadási előirányzatra, a feladatterv végrehajtására, a beszámolás elvégzésére koncentrált gazdálkodási rendben **jelentős fordulatot a 19/1980.(IX.27.) sz. rendelet hozott.** Ez az állami költségvetési szervek gazdálkodás **érdekeltség tételeit határozták meg**. Kimondta, hogy a közúti igazgatóságok, mint költségvetési szervek, tehát egységes érdekeltségi alapot nem képezhetnek, de az alapok képzésére érvényes rendeletében meghatározott módon kerülnek a képezhető alapok felhasználásra. **Ez azt jelentette, hogy az elért nyereségből különféle alapokat képezhettünk.**

A 350/853/1983. sz. alatti módosító szabályozás szerint már jelentős eredményt lehetett elérni. Az addig mutatószámok alapján képzett alapok helyett az elért eredményt lehetett alapképzésre használni, 1983-tól részesedési, fejlesztési és tartalékalapra.

1986-tól (I. 1-től) az eredményérdekeltség rendjét a KPM újraszabályozta:

a.) az országos közúthálózaton éves feladattervekben meghatározott útfenntartási feladatokat,

b.) külső megrendelők részére tevékenységi köreinknek megfelelő munkákat vállalkozási formában eredményérdekeltségű elszámolás alkalmazásával kell végezni.

Az eredményérdekeltségű munkák kalkulált nyeresége maximálva volt, 6 % lehetett. Az érdekeltségi alap terhére kifizethető jutalom az éves bérköltség 12 %-a lehetett. Ezeket a lehetőségeket dolgozóinkkal is megismertettük, akik a bevételeket és eredményeket odaadóbb munkájukkal segítették elő.

Az alaptevékenység finanszírozása a költségvetési támogatásból történt. Költségvetési javaslatot kellett készíteni komplex terv szerint. Az éves tevékenység és pénzügyi feladatok ellátása alapján pedig az Igazgatóságnak beszámolót kellett beterjeszteni.

1988-ben az adórendszer bevezetésével megváltozott az eredmény adóztatása és felosztása. Mindemellett az eredményérdekeltségű rendszer lehetővé tette az infláció akkori elég magas értékének a megközelítését.

1990-ben az intézményfinanszírozási költségek elszámolásában lett változás. Ezeket maradványérdekeltségi rendszerben kellett végrehajtani, míg az üzemeltetési és fenntartási feladatok eredményérdekeltségűek voltak.

1990-től a gazdálkodás mozgásterét az időközben megjelent vállalkozást serkentő jogszabályok bővítik. A munkák végzése során a különféle vállalkozások létrejöttek, hasznosságukat indokolja, hogy a rugalmas kis szervezetek a meglévő eszközparkot hatékonyabban ki tudják használni.

Ilyenek: - az útburkolatjel festő,
- a számítógépes,
- és a jelzőlámpás csoportok kft-be történő átalakulásai.

Ez a változás természetesen az Igazgatóságnak is előnyös volt létszámstruktúra és bérgazdálkodás szempontjából.

1992-ben XXXVIII. tv. az államháztartásról módosítja az állami pénzügyekről szóló 1979. II. tv-t. Ekkor tért át az Igazgatóság a pénzforgalom könyvelésére. Ez az elszámolási mód a beszámolóban a pénzmaradvány, ill. az eredményelszámolás tükrében mutatta be az Igazgatóság gazdálkodásának eredményességét.

A 15/1996. KHVM rendelet az Igazgatóság megszüntetésével létrehozta a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaságot. A számvitelben a pénzforgalmi könyvelésről vissza kellett térni a költségelszámolásra. Kedvező lehetőség, hogy a közhasznú tevékenység - bevételeinek függvényében - kedvezményezett a társasági adófizetés arányában.

Az útfinanszírozási rendszer a költségvetés gazdálkodási rendjétől eltérően működik. Az új helyzetben megnőtt a Társaság felelőssége, vállalkozási kényszere. A Kht. vállalkozási formá-ban olyan munkát is elvégez - mindenekelőtt az önkormányzatoknak -, amelyek megfelelnek a Kht. alaptevékenységének. Ennek érdekében a korábbinál jóval szorosabb kapcsolatot kellett kiépíteni részben az önkormányzatokkal, részben más megyei intézményekkel.

1996 a működés szempontjából a Kht-nál töredékévként kezelendő. **Az első üzleti év az 1997-es voltaképpen a bázisév.** Ezt figyelembe kell venni az alapítónak is, mert ennek ismeretében tudja az üzleti tervkészítéssel kapcsolatos elvárásait, mutatóit, szinteket kiadni. Ehhez azonban nem minden esetben sikerül biztosítani a forrásokat:

- fontos pótlólagos forrás a vállalkozási tevékenység, de nem elegendő ahhoz, hogy az állami feladatok ellátási szintjét biztosítani tudjuk
- az útalapkondíciók beszűkültek, mert az 1993-94-ben felvett nagyösszegű hitelekből eredő adósságszolgálat jelentősen terheli az útalapot, emiatt növelésére szükség van
- az alapítói pénzbetétet valamilyen módon változtatni kellene, hogy a közhasznú társaságok forgóeszköz ellátása, működése biztosítva legyen.

A gazdasági társaságokra vonatkozó számviteli szabályok, eljárási technikák és módok értelmezése, gyakorlati alkalmazása jelentősen eltér a költségvetési gazdálkodás keretei között alkalmazottaktól. Sokkal zártabb a szabályzatok felépítése és tartalmi megkötöttsége.

Különös figyelmet érdemel az önköltségi, az árképzési, a leltározási, az értékelési szabályzatok körültekintő megfogalmazásai, hiszen a gazdálkodás lényeges elemeit és sarokpontjait határozzák meg.

Egyik legnagyobb változás az adókapcsolatok és az **adózási eljárások területén keletkezett**. Új adónemek léptek be, a régiek is újraértelmezendők, így a bevallás, bejelentkezés, befizetés, ellenőrzés stb. új tartalmat kapott.

2.2. Eszközpark

Az útfenntartó szervezetek gépi állóeszközei az elvégzendő feladatoknak megfelelően az elmúlt négy évtizedben mennyiségileg és minőségileg is folyamatosan változott.

Az Igazgatóság megalakulásakor az alábbi gépek és berendezések álltak rendelkezésre:

1 db PÉTER hómaró,

2 db személygépkocsi (Vauxhall, Wipon),

3 db tehergépkocsi (2 db ZIL 154, 1 db GAZ 51),

1 db U-28-as traktor,

1 db G-35-ös traktor,

2 db motorkerékpár,

21 db vontatható 120 literes bitumenüst, 0,5 m^3-es szóróberendezéssel felszerelve,

12 db vas és fa hóeke.

Az első javítóműhely Miskolcon a Borsvezér utca 48. sz. alatt volt egy lóistállóból átalakítva. Kezdetben itt 5-8 fő dolgozott egy műhelyvezetővel és egy raktárossal.

Az Igazgatóság a beindult kisgépesítési programján belül 1960-ig

21 db FÜRGE traktort,

10 db diesel AGROSTOJ-t is beszerzett. Ez és az évek során az útfenntartási igényeknek megfelelő gépfejlesztések a gépjavító műhely létszám felemelését igényelték 1960-tól - amikor már elkezdődött a nagygépek beszerzése is -, a létszám feltöltődött 6 fő autószerelővel és 1 fő esztergályossal. Ekkor még a szakasztechnikusságokon javítórészleg nem volt.

1968-ra a gépi állóeszközállomány már kiegészült az alábbiakban felsoroltakkal:

12 db GAZ-51 tehergépkocsi (ezeket téli időszakban vitális szóróberendezésekkel látták el),

3 db 1,0 tonnás IFA FRAMO,

1 db BARKAS,

1 db FAKARUS busz átalakítva műhelykocsinak,

1 db D 446-os gréder,

1 db D 144-es fülke nélküli gréder,

1 db CSEPEL műhelykocsi,

1 db MARTOS úthenger,

1 db ZIL 157 gépkocsi.

A megnövekedett számú és típusú gépek 1965-től már **kihelyezett gépjavítást** igényeltek. Szerződéses megállapodás volt az

Alsóvadászi gépállomással,

Rakamazi gépjavítóval,

Tiszavasvári és

Sárospataki javítóbázisokkal.

1965-70 között épültek ki a bitumen fogadására, tárolására és melegítésére alkalmas **ciszternatelepek:**

Szalonna, Szegilong, Szendrő, Aranyos, Bánhorváti, Halmaj, Felsőzsolca, Nyékládháza, Mezőcsát és Mezőnyárád településeken.

Ez a kialakult helyzet késztette az Igazgatóságot arra, hogy a gazdaságosság szem előtt tartásával saját javítóbázist hozzon létre. Miskolcon - a tervezett északi iparterületen - a Zsarnai telepen sikerült olyan területet biztosítani, ahol a közművesítés is biztosítottnak látszott.

1968-ra elkészült a gépjavító üzem. Vezetője ***Varga László*** lett. Kinevezése előtt a beüzemeltetés időszakában Kulicz Sándor kapott telepvezetői megbízást. A telep akkor négy épületből állt.

1. sz. épület: iroda, ebédlő, három tartózkodó ill. hálószoba, ahol a KÖZGÉP hómarósai tartózkodtak télen, nyári időszakban pedig a távoli telepeinkről - gépek átvételére - bejött dolgozók.
2. sz. épület: javítóműhely
3. sz. épület: hómarógarázs
4. sz. épület: festőműhely és raktár

1970-től az útmesterségeken **főgépészi rendszert** vezettünk be, feladata volt egyrészt a javításra megrendelt gépek átvétele idegen cégektől, másrészt az üzemmérnökségeken az időközben kialakított kisebb kapacitású javítóműhelyek irányítása. Ebben az időben beindult burkolatszélesítési és megerősítő hengerlési házilagos feladatok a gépi álló eszközöket óriási folyamatos igénybevételnek tették ki, ezért a gépüzemeltetési kapacitás már nem volt elegendő. **1973-ban elkezdtük a gépjavító üzem bővítését, 1975-re elkészült a többállásos nagy javítócsarnok** marógéppel, gyalugéppel, darabológéppel felszerelve. Egyidőben fedett kocsimosó is épült, amely tehergépjárművek részére is alkalmas volt.

1978-tól az Igazgatóság tervezett javítóüzemi és üzemmérnökségi szintre bontott kapacitás-mérleggel dolgozott. Szükség is volt erre a rendszerre, mivel az állóeszközgazdálkodás keretein belül, a gépek és berendezések műszaki állapotának az üzembiztonságát folyamatosan ki kellett elégíteni. Ehhez **a "Közúti Igazgatóságok Gépészeti, Javító és Karbantartó (TMK) tevékenységének szabályozása** tárgyában kiadott 991.741/80. sz. utasítás szempontjai voltak az irányadók.

A gépi állóeszközök fejlesztése a mindig újonnan jelentkező fenntartási és üzemeltetési - nem elegendő mértékben gépesített - technológiák eszközökkel történő ellátását volt hivatva biztosítani, törekedve arra, hogy a műszaki állapot 50 %-os legyen. A célkitűzéseink során sikerült az üzemmérnökségek javítóbázisait is 2 állásos gépjavítószínek kiépítésével felfejleszteni. A javítóbázisok irányítását gépészeti művezető látta el. Számolni kellett azonban azzal, hogy várhatóan tovább növekszik az útfenntartás és üzemeltetés gépeinek átlagos életkora és figyelemmel kell lenni arra, hogy az új gépek beszerzése csökken, a karbantartási igények pedig nőnek.

Ebben az időszakban a Közúti Főosztály újraelemezte és értékelte az igazgatóságok gépgazdálkodási tevékenységét és **850.695/1988. sz. alatt "A közúti igazgatóságok gépjavítási utasításának korszerűsítése" körlevelével módosította az 1980-as rendelkezéseit.** Egyben előírta, hogy ennek alapján 1989-ben Igazgatói utasítást kell kiadni. A gépi állóeszköz felújítási rendszert ezért úgy változtatta meg, hogy a javításos ciklusidők 40 %-os mértékben növelve lettek és a kevésbé gazdaságos ciklusidők helyett minőségi cseréket, fődarabcseréket alkalmaztak 1995. I. 1-vel. Ugyanebben az évben diagnosztikai vizsgálósort alakítottunk ki a géptelepen.

A 90-es évek elejére a géppark eléggé elöregedett, mert a jelentős mennyiségi növekedést nem követte az elhasználódott gépek selejtpótlása. A gépparkot az is befolyásolta, hogy az Igazgatóság átszervezésével együtt új feladatok kerültek meghatározásra. **Az építési tevékenységet szolgáló géppark leépítésre került. Az útüzemeltetés és fenntartás gépesítése helyeződött előtérbe**.

Központi, elsősorban Világbank által finanszírozott gépesítés-fejlesztés keretében megindult egy géprekonstrukciós program. Először a személyszállító alapgépek területén történt minőségi csere, ezzel együtt a szerelékek korszerűsítésére is sor került. Ezen a téren talán a szóróadapterek fejlődése a legjelentősebb. A valósághoz közelítve kimondható, hogy a síkosság elleni védekezés terén történt gépfejlesztés jól mutatja a gépi állóeszközök általános fejlődését.

Ezt a tevékenységgel kapcsolatos stratégiai változtatást, és a géprekonstrukciós program megvalósítását egyértelműen tényszámokkal bizonyítja az a kimutatás, amely az 1978, 1988 és 1998-as évek gépi állóeszközállományát hasonlítja össze.

Megnevezés	1978 db	1988 db	1998 db
Személyszállító járművek			
VOLGA	6	2	-
ZUK	7	35	-
PANNÓNIA motorkerékpár	8	-	-
ROBUR	1	-	-
IKARUS	1	-	-
NYSA	11	6	-
LADA	-	5	-
OPEL	-	-	13
VW	-	-	1
Teherszállító járművek			
IFA W 50	27	26	19
ZIL	17	-	-
ZUK	43	27	-
SKODA	6	8	4
IZS	-	2	-
TUDOR	-	7	-
UAZ	-	4	-
ROBUR	-	2	-

Megnevezés	1978 db	1988 db	1998 db
OPEL CAMPO	-	-	12
OPEL COMBO	-	-	3
VOLKSWAGEN	-	-	32
RENAULT	-	-	3
MERCEDES	-	-	1
TÁTRA	-	-	7
Egyéb járművek			
Műhelykocsi (IFA-ZIL-PRÁGA)	6	5	-
Úttisztító gk. (KPM-3)	5	-	-
Homokszóró (PR-130)	10	-	-
UNIMOG (406, 900, 1200, 1250-es)	6	9	12
ROLBA	2	-	-
IFA bitumenszóró	-	4	3
ZIL darus	-	3	-
AVIA autómentő	-	1	-
MTZ	-	8	12
RÁBA hídvizsgáló	-	1	1
SKODA-MULAG	-	1	1
SKODA-LIAZ árokásó	-	-	1
LINDNER árokásó	-	1	1
CSEPEL UNICAR	-	9	-
Vezérgépek			
Statikus henger	8	9	5
Vibrohenger	9	13	19
Gumihenger	1	-	-
Gréder	8	12	6
Rakodók			
VÖCSI	4	-	-
VOLVO	2	5	5
UN-050	13	3	1
UN-053	-	7	6
Sószóró adapterek			
RCW-3	2	-	-
MSZA 4,5	18	9	2
WEISSER	4	-	-
SA 07	-	8	7
SAA-05	-	11	13
NIDO 80	-	1	2
Fűkaszák			
RK-2	-	5	-
RM-2	5	-	4

Megnevezés	1978 db	1988 db	1998 db
RMB-3	5	-	-
HIDROT 1200-1500	-	5	15
HIDROT 4500 rézsűkasza	-	1	1
Egyebek			
Gőzfejlesztő GF-252	6	-	-
Ciszterna	6	-	-
Bitumenüst 500 l	28	-	-
SAVARIA útfestőgép	2	-	-
Reiser masztikátor	5	-	-
C25-ös aszfaltkeverő (Tarcal, Tállya)	1	2	-
Aszfalt újrahasznosító	-	-	1
ASTEN COOK (Nyék)	-	-	1
BAGELLA 800 (Edelény, Miskolc)	-	-	2

A gépüzemben jelenleg gépek, járművek I. és II. szemléje folyik. Idegen fél részére környezetvédelmi és motordiagnosztikai vizsgálatokat, egyedi megrendelésre pedig lakatos munkákat végeznek.

2.3. Telephelyek kialakulása, fejlődése

Az 1958. május 1-én megalakult Miskolci Közúti Igazgatóság központja a Megyei Tanács épületében volt. 9 fő (a bércsoport) az Útfenntartó Vállalatból megalakult Közúti Üzemi Vállalat Győri kapu 23 sz. alatti székházában kapott helyet. Később, ahogy az átszervezés folytán az üresedés megengedte, mindenki ideköltözött, aki az Igazgatóság központi létszámához tartozott. Az elhelyezés kedvezőtlen volt, nagy zsúfoltsággal, így a várható létszámnövelést is figyelembe véve 1966-ban elkezdődött az épület bővítése. A kétemeletes épületszárny 1968-ban lett átadva, így a dolgozók jobb körülmények között végezhették munkájukat. A bővítés a Vállalattal közös beruházásban készült, a hasznos m^2 50-50 %-os megosztásával. A földszinten közös ebédlő (tanácsterem céljára is alkalmas) lett kialakítva, melegítő konyhával. Ugyanezen a szinten vendégszoba is mindkét szervezet részére rendelkezésre állt.

1967-ben a 16 szakasztechnikusságból (kettő-kettő) összevonásával **8 útmesterség szerveződött:**

Nyékládháza és Szegilong kivételével minden telephely bérlemény volt. Az útmesterségek egyéb épületeket is kénytelenek voltak bérelni, mivel a 70-80 fős útőri létszám mellett 10-12 fős segédmunkást is foglalkoztattak. Magánlakásokban vagy felvonulási épületekben kialakított munkásszálláson laktak. Ezeknek a felszerelése igen szegényes volt. Ezt az igen kedvezőtlen állapotot sikerült a 70-es évek elején mérsékelni azáltal, hogy hat útmesterségen ERDÉRT típusú faházakat állítottunk fel, hideg-melegvizes blokkal ellátva. Fűtésük olajkályhával, később mobil olajradiátorral történt.

Ebben az időben már oldódtak az elhelyezési és szociális gondok. Az útmesterségekből üzemmérnökségek szerveződtek és távolabbi helyeken - ami néhol egybeesett a volt szakasztechnikusi vagy ciszternatelepi területtel - művezetőségeket hoztunk létre. Legtöbb helyen, így **Gesztelyen, Mezőnyárádon, Bogácson, Encsen, Ózdon, Hollóstetőn** szintén **faházakat** állítottunk fel, hideg-melegvizes zuhanyozóval és vízöblítéses WC-vel felszerelve. Ezek a telepek - a megye nagy területét tekintve - igen jól funkcionáltak. Ezáltal a futásteljesítményeket csökkentve gazdaságosabban és gyorsabban lehetett a feladatokat ellátni, mivel télen a beosztott gépek kiindulási, a szóróanyagok tárolási helyéül, nyári időszakban pedig a brigádok gyülekezési, tartózkodási helyéül szolgált. Ezeknek a faházaknak nagyrésze ma is használatban van, annyi változással, hogy nem azonos célokat elégítenek ki. Egyesek közülük még áthelyezésre is kerültek, a mezőnyárádi faház pedig - az állandó és folyamatos felülvizsgálatok és biztonsági előírások ellenére sajnálatosan leégett.

Az üzemmérnökségek életében az egyik legnagyobb változást az 1975-80 közötti időszak hozta. Központi telepfejlesztési hitelből **a faházak helyett Nyékládházán, Szikszón, Sátoraljaújhelyen** olyan azonos típusra, nagyságra és funkcióra tervezett **épületkomplexum lett kiépítve**, amely a környezetébe beilleszkedett és homlokzatával is megfelelő képet nyújtott. Ez áll kétszintes iroda és szociális épületből, műhelyből, raktárból, garázsokból és anyagok, gépek tárolására alkalmas bekerített udvarokból. Ez a kiépítés a mai igényeket is kielégíti.

Putnokon egyedi terv alapján történt fejlesztés. Itt ugyanis a meglévő terület nem tette lehetővé a másik három üzemmérnökséggel azonos kiépítést, de a központi elhelyezkedés és a vasútállomás közelsége (iparvágány, bitumentároló megléte) előnyös volt a régi helyen történő fejlesztésre. Megtörtént a földszintes épület (iroda és munkásszálló) korszerűsítése. Gépjavítószín, garázs és raktár is épült. Ez a fejlesztés a későbbiekben kevésnek bizonyult, ezért 1989-ben emeletreépítés történt a földszintes épületre, ami már végleges megoldásnak látszik.

Edelényben egy meglévő telephely megvásárlásával alakult meg az üzemmérnökség, mely telephely a későbbi években az igényeknek megfelelően bővítve lett.

Az üzemmérnökségi fejlesztések során a telepeken belül benzinkutakat építettünk ki egyrészt gazdaságossági okokból, másrészt technikai üzemanyagellátási előnyös szempontokat remélve.

Az Igazgatóság Győri kapui székházában 1975 után további **elhelyezkedési gondok merültek fel.** Ez nemcsak nálunk, hanem a Közúti Építő Vállalatnál is jelentkezett. Több elképzelés látott napvilágot a bővítésre. Kerítésen belüli, kerítésen kívüli új épületvariációk is felmerültek a Városi Tanács bevonásával is közös létesítményként a Vállalattal vagy önállóan. Ezek összehangolására, tervezési szintre hozására nem várhattunk, mert időközben 38 fős központi irányítói (alkalmazotti) létszámemelést kaptunk, így a feltöltésre, az új munkakörök betöltésére először átmeneti, másodszor gyorsan kivitelezhető végleges megoldásra kellett törekednünk. A közel 100 fős létszám egyrészét ezért a Győri kapu 13. sz. alatti Városi Tanácstól bérelt épületben helyeztük el. Szerencsére sikerült egy másik - ugyancsak ideiglenesnek látszó - lehetőséget is találni. Erre a **Kun Béla utcának a végénél** a 3. sz. főút csatlakozásánál **meglévő vállalati felvonulási épületek** kínálták a megoldást, ahol már a laborkocsi működött. Megszereztük az épületeket és a szükséges átalakításokkal felújítottuk, a hozzájáró utat és a belső udvari részeket pedig aszfaltburkolattal láttuk el. Sajnos a dolgozók - annak ellenére, hogy tudták, itt tartózkodásuk is csak ideiglenes jellegű - nehezen viselték el a nehéz és sok kellemetlenséggel (pl. bogarak, hernyók inváziója) járó körülményeket.

Ezt véglegesen úgy tudtuk megoldani, hogy a 3. sz. főút Miskolc átkelési szakaszának korszerűsítése során szanáltuk "magunkat", ezt az elavult telepet. Szerencsére bejött az elképzelésünk, mert **az e helyen kialakított útkorrekció és csomópont mellett építhettük fel az új központi székházat.** 1980-ban sajnos, az átépítés alatt újból költözni kellett az itt dolgozóknak. Az elhelyezésüket úgy oldottuk meg, hogy a KMO a Nyékládházai, a Gépészeti Osztály és az Anyag csoport a Szikszói üzemmérnökségre járt ki dolgozni, természetesen személyszállító járművekkel. A Bércsoport a Gépüzemben kapott helyet.

Az épület háromszintes főépületből ("A" jelű) és lapostetejű "B" épületből, valamint a hozzáépített garázssorból áll. Impozáns megjelenésű, egy foghíjas terület lezárásával igen

esztétikus látványt nyújt. Méltóságteljesen beilleszkedik környezetébe. Közlekedés szempontjából is igen kedvező helyen van, közúti kapcsolata külön leágazással, jelzőlámpával megoldott. Az "A" épület földszintjén lett elhelyezve a Központi Minőségfelügyeleti Állomás, a szükséges laboratóriumi és helyszíni vizsgálati korszerű eszközökkel ellátva.

1980. decemberében és 1981. januárjában történt meg a beköltözés az új épületbe. Ezzel végeszakadt az eddigi - az elköltözésünk ellenére is többször jelentkező - ideiglenes elhelyezési tortúráknak, így az irányítói apparátus nyugodt körülmények között, kényelmesen helymegosztással együtt végezhette munkáját.

1980-ban a Közúti Főosztály felmérette és minősítette az igazgatóságok, üzemmérnökségek, központi géptelepek addig elért színvonalát. Ez a felmérés Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is bizonyította, hogy a főbb irodaépületek, szociális helyiségek, készenléti és átmeneti szállások, műhelyek, raktárak kiépültek.

Ezt a felmért állapotot az is jelezte, hogy a további szükségesnek látszó fejlesztési igény alatt általában már nem új épületek létesítését kell elsősorban érteni, hanem a meglévő épületállomány korszerűsítését a megváltozott feladatokra való alkalmassá tételét kell célul kitűzni.

Ezen elvek betartása mellett beindultak a fűtésrekonstrukciók, elsőként a miskolci géptelepen központi forrásból. A meglévő üzemmérnökségi géptárolók fűtésellátására, de új fűthető színek átépítésére is sor került a telepfejlesztési rovaton biztosított keretből, saját forrás hozzáadásával.

1986-1990 között fedett kocsimosó épült ki a Miskolci Gépüzemben és a Sátoraljaújhelyi üzemmérnökségen.

Korszerűsítési beavatkozás történt a miskolci székház "B" épületében, megemelt látványos tetőszerkezetet kapott, így belső légtere raktározás, ügyirattározás szempontjából kihasználható. Egyidőben a kerítésen belül a bejáratnál külön épület készült porta- és ügyeleti szolgálat részére. A telefonközpont is ide van kihelyezve.

Idetartozóként kell megemlítenem, hogy Szentléleken az Igazgatóságnak először egyedüli használóként, majd később négy Igazgatóságnak közösen, több épületből álló üdülő- és oktatóház áll rendelkezésére. Bogácson a megyében, de országosan is ismert fürdőhelyen korszerűsített faház van a dolgozók üdültetése céljából. E két üdülőházzal külön fejezetben részletesebben foglalkozom.

3. Szociális, kultúrális, sporttevékenység

3.1. Igazgatóságok egymás közötti versenye

A Minisztérium és az Építők Szakszervezete **1974-ben írta ki a közúti igazgatóságok egymás közötti versenyét pályázat útján.**

A megpályázható kitüntetések:
1. Kiváló Igazgatóság
2. Miniszteri Dicséret
3. Elismerő Oklevél

Az éves műszaki gazdasági tevékenység számszaki értékelése alapján az Igazgatóságnak a tárgyévet követő I. negyedévében javaslatot kellett tenni a megpályázott kitüntetésre. A javaslatot szövegesen is indokolni kellett.

A számszaki értékelés tartalmazta:

- a tervteljesítést, ezen belül az önköltséget, a nyereségtömeget,
- a burkolatfenntartási mutatók egységre vetített értékeit,
- a kiemelt feladatok %-os teljesítését,
- az energiafelhasználást,
- a gépjavítási tevékenységet és költségarányait,
- szocialista brigádmozgalom eredményeit számokban bemutatva,
- a munkavédelmi helyzet alakulását, a bekövetkezett 1000 főre jutó baleseteket, az egy balesetre jutó kiesett napok számát, a csonkolásos balesetek számát,
- újító mozgalom értékelését.

A halálos baleset kizáró ok volt.

Itt jegyzem meg, hogy évente 15-27 között mozgott a hasznosított újítások száma. Ezek közül a nagyobb jelentőségűeket sorolom fel az alábbiakban:

- Útállapot adatfelvételek videotechnikával,
- zúzalékszóró láda gyártása (EDPV jelű),
- hidraulikus berendezések felújítására szolgáló alkatrész kialakítása,
- közúti űrszelvényt kialakító (kitisztító) HIDROT kaszafej helyére szerelhető célgép,
- hómarófülke átalakítása,
- ZIL hómarók gazdaságtalan üzemű motorjának kiváltása RÁBA motorral,
- nagynyomású vízzel működő áteresztisztító berendezés létesítése,
- Alkotó Ifjúság pályázata alapján összecsukható forgalomtechnikai elkorlátozó berendezések.

A pályázat benyújtásakor szükséges volt a területileg illetékes megyei **Építő, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete megyei titkárának véleménye is**. Ezt csatolni kellett a pályázathoz. A pályázatokat minden évben február 25. és április 20. között értékelte a Minisztérium az Építő, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete közreműködésével.

Az Igazgatóság pályázati eredményei alapján az alábbiakban felsorolt kitüntető címeket nyerte el:

Kiváló Igazgatóság	1976
KPM-ÉFÉDOSZ Dicséret	1982
Kiváló Igazgatóság-i cím	1985
Miniszteri Dicséret	1986
Kiváló Igazgatóság-i cím	1988

A Minisztérium képviselője minden esetben ünnepi megemlékezésen adta át a kitüntetést. Ezen az Igazgatóság mintegy 100-120 fős dolgozóján felül részt vettek a társigazgatóságok, a kivitelezők, a megye politikai, tanácsi és szakszervezeti szerveinek küldöttei is. Az ilyen összejövetel alkalmat adott arra is, hogy a kívülállók munkánkat, szervezetünket részletesebben megismerhessék, dolgozóink pedig örömmel tapasztalták, hogy értékes, áldozatos munká-jukat nemcsak kritizálni, hanem elismerni és megköszönni is lehet. Éreztük, hogy az össze-gyűlt sok, derék ember ezt a hangulatot vitte magával haza és a munkahelyére is.

„Miniszteri dícséret” ünnepség

„Miniszteri dícséret” ünnepség

Kitüntetett igazgatóság

Tűzoltó versenyek

Az Igazgatóságon kezdetben a tűzvédelem a Megyei Tűzoltóság irányításával és együttműködésével történt.

A 47/1979. MT rendelet már leszabályozott előrelépést jelentett az igazgatóságok felé. Ugyanis ekkor már kiépültek a géptelepek, a gépi állóeszközpark megnövekedett, és már az előírásoknak megfelelően kellett kezelni, tárolni és szállítani a tűzveszélyes anyagokat. Ezek ellenőrzésére tűzvédelmi felügyelőt kellett beállítani. Az épületeket "C" tűzvédelmi kategóriába sorolták be a géptelepen, itt koncentrálódtak - az üzem funkciójából fakadóan - a tűzvédelmi teendők. Emiatt a Tűzoltóság javaslatára önkéntes tűzoltócsapatot szerveztünk, de ezek minden Igazgatóságon közel egyidőben alakultak meg. Korszerű felszereléssel (szivattyú, nyomásfokozó, tömlő) lettek ellátva, egyenruhát is kaptak, így gyakorolhatták a tűzoltást a minél rövidebb előkészületi idő elérésével.

Ez a gyakorlatozás folyamatossá vált, később versennyé alakult. **1972-ben** a Közúti Főosztály a Győri Közúti Igazgatóság szervezésében megrendezte **első ízben az igazgatóságok 6 fős tűzoltócsapatainak versenyét.** Óriási küzdelmek és izgalmak között a győri csapat lett az első.

1973-ban Miskolc kapta a rendezés jogát. Igen készültünk mi is, jó futókból és nyugodt emberekből állt össze a csapatunk és meg is szereztük az első helyet. Már úgy tűnt, hogy mindig a házigazda csapata nyer, de 1974-ben megtört a "jég", nem a rendező igazgatóság lett az első.

A Miskolci Közúti Igazgatóság még 1977-ben és 1985-ben szerzett első helyet a csapatversenyek során. Ebben az évben második alkalommal rendeztük meg a versenyt. Új lebonyolító és jelzésrendszerrel leptük meg a versenyzőket. Számítógépes feldolgozásra került a nyomonkövetett értékelés. Az esetleges vitás kérdések ki lettek zárva - 240 fő vett részt a vetélkedésen.

Az utolsó verseny 1987-ben Esztergomban volt, ahol a Miskolci Közúti Igazgatóság csapata ismét első lett.

Országos tűzoltóverseny, Miskolc, 1986

A győztes miskolci csapat

Országos tűzoltóverseny, Miskolc, 1986

3.2. Üzemmérnökségek egymás közötti versenye

Az Igazgatóság a minisztériumi irányelveknek megfelelően Munkaverseny Szabályzatot adott ki. Ebben az **üzemmérnökségek részére munkaverseny keretén belüli pályázat lett kiírva.** A pályázat útján kétféle címet lehetett elnyerni:

Élenjáró Üzemmérnökségi

Dicséret-ben részesített üzemmérnökség

A kitűzött főbb feladatok az alábbiak voltak:

- Az üzemmérnökségek gazdasági terveinek teljesítése,
- energiatakarékosság különféle mutatók alapján,
- a helyi anyagok felhasználása,
- környezetvédelmi feladatok értékelése,
- szocialista brigádmozgalom célkitűzései az üzemmérnökség gazdasági, műszaki feladatai teljesíthetősége érdekében. Éppen ezért a brigádmozgalom értékelése az üzemmérnökség vezetőségének hatáskörébe lett utalva.
- a kitűzött éves ösztönző feladatok értékelése.

Az üzemmérnökségek megértették, hogy ennek a versenymozgalomnak főként nem a politikai lényege döntő számukra, hanem

- a hatékonyabb munkavégzés,
- a munkaidő jobb kihasználása,
- a 8 általános megszerzése, a továbbtanulás, a szakmunkásképzés,
- a minőségre való törekvés,
- a brigádok közös sportolási, kultúrális lehetőségei,
- és az, hogy elismerve és elfogadva bevonják őket a közéletbe önkéntes rendőrnek, társadalmi tűzoltónak, tanácstagnak.

Az üzemmérnökségek által beküldött pályázatokat az Igazgatóságon megalakult bizottság értékelte, amelyet az igazgató és a szakszervezeti titkár hagyott jóvá.

„Élenjáró üzemmérnökség" oklevél átadás, Nyékládháza, 1980

„Élenjáró üzemmérnökség" oklevél átadás, Nyékládháza, 1980

Az üzemmérnökségek közül az alábbiak értek el kitüntetéseket:

Szikszó	1981-ben	"élenjáró" üzemmérnökség
Sátoraljaújhely	1987-ben	"élenjáró" üzemmérnökség
Putnok	1979-ben	"élenjáró" üzemmérnökség
Nyékládháza	1980-ban	"élenjáró" üzemmérnökség
Edelény	1987-ben	"élenjáró" üzemmérnökség

A kitüntetések átadására általában az üzemmérnökségi épületek tárgyalótermeiben került sor. Ezek igen bensőséges hangulatban folytak le, nagy odafigyelést és érdeklődést tanúsítottak, mert sokrétű és nehéz munkájukról, az eredményeikről és a gondjaikról egyaránt szó esett. Ezt az alkalmat használták fel az üzemmérnökségek a szocialista brigádmozgalom értékelésére is. Az üzemmérnökségeken részt vett az Igazgatóság valamelyik vezetője, a szakszervezeti titkár, a járási ill. városi vezetők és a partner vállalatok képviselői.

3.3. Sporttevékenység

Az Igazgatóságon a versenyszellem nemcsak a gazdaságban volt jelen, hanem átragadt a sportra is. Felpezsdítette ezt a lappangó jelenséget a - fokozatos létszámnövekedéssel és a sajnálatos kiöregedéssel együtt járó - fiatalodás, mert úgy a fizikai, mint a nem fizikai munkakörökbe számos fiatal- és középkorú dolgozó felvételére került sor. Ez évtizedeken keresztül meghatározója volt a sportágak művelésének, mert az örvendetesen igen alacsony fluktuációnak és a törzsgárdatagsághoz való ragaszkodásnak köszönhetően egy-egy kialakult baráti társaság, brigád vagy csoport összeszokottan megmaradt.

Labdarúgás

Azért kezdem ezzel a sportággal, mert ez jelent meg legkorábban az Igazgatóságon. A dolgozók egyszerűen elkezdtek focizgatni. Találtak megfelelő helyet, alkalmat, csapattársakat és az első időkben, a 70-es években, ki-ki a területén fellelhető "ellenfelekkel" játszott barátságos mérkőzéseket.

Az 1981-ben az üzemmérnökségek között létrejött versengés már némi felkészülést, szervezettséget és felszerelés biztosítását igényelte. (Két-két garnitúra egységenként be is lett szerezve.) Hamarosan nagy népszerűségre tett szert ez a versenyforma, mert sokakat megmozgatott, családtagok is megjelenhettek, nézősereg is akadt és ún. "harmadik félidő" is volt.

A Putnoki és a Sátoraljaújhelyi üzemmérnökségek, a csehszlovák Rimaszombati, ill. a Tőketerebesi Járási Igazgatóságokkal tartottak fenn sport- (labdarúgás) és munkakapcsolatot.

Az Igazgatóság központja a miskolci **Gépteleppel közösen indult** és vett részt váltakozó sikerrel **a városi kispályás bajnokságban**. Ezen kívül a Miskolci Közúti Építő Vállalat csapatával vívtunk "vérremenő" meccseket nagypályán hosszú éveken keresztül. A baráti együtt-működésnek és a hivatalon kívüli ismerkedésnek igen jó alkalmat adtak ezek a találkozások.

Az igazgatóságok között is voltak kispályás labdarúgó bajnokságok éveken keresztül. A nagy távolságok miatt 3-4 Igazgatóság volt egy-egy csoportba beosztva. Nem volt hosszú életű ez a fellángolás, mert nagy létszámot mozgatott meg több alkalommal, ami sok sportoló számára nehézséget jelentett. Az sem volt közömbös, hogy a legtöbb sérülést itt szenvedték el. A labdarúgásra jellemző volt a négy évtized alatt, hogy hol szervezetten, hol kedvtelésből, szórakozásból űzték, ami a közelmúltban inkább már csak abban nyilvánult meg, hogy kisebb baráti csoportok iskolai tornatermekben rúgják a labdát.

Éppen ezért nem kívánom sem név szerint, sem eredmény szerint értékelni a labdarúgással eltelt időszakot.

Sakk

Az Igazgatóság életében a sportvetélkedések között **a sakkozás,** a sakkszeretet is **megjelent már a 70-es évek elején.**

A 3. sz. Szakközépiskola (útépítő-fenntartó) tanáraival közösen szervezett sakkcsapatunk elindult a városi bajnokságon, amelyet a kezdő évben meg is nyert. Ezután a megyei bajnokságba nevezett be, ahol ugyancsak első helyezést ért el és feljutott az OB II-be. Sajnálatos módon 1996-tól az Igazgatóság nem tudta támogatni a csapatot, így az országos bajnokságon nem tudtunk indulni. Az igazsághoz és a megértéshez azonban hozzátartozik, hogy a csapatból (8 főből) mindössze 1 aktív igazgatósági dolgozó és 2 nyugdíjas maradt, a többi idegen volt. Ezt követően azonban az Igazgatóság, ill. a Kht. neve alatt a megmaradt 6 fős csapat a városi bajnokságon vesz részt. A versenyzésre a központban a helyiség biztosítva van.

A Miskolci Közúti Igazgatóság OB II. sakkcsapata

Sakkverseny, Aggtelek, 1976

Sakkverseny, Balatonföldvár, 1988

A miskolci Igazgatóság kezdeményezésére - a Minisztérium hozzájárulásával - **1976-ban indult be az igazgatóságok közötti sakkverseny**. Az elsőt Aggteleken, a Cseppkő Szállodában rendeztük meg 4 táblás csapatverseny formájában. Az akkori 19 Igazgatóság közül 15 vett részt. Egyéni verseny nem volt, de az egyes táblák első három helyezettje elismerésben részesült.

A kezdeti években 12 és 15 között volt a résztvevő csapatok száma és Miskolc-Budapest párharcába csak Debrecen tudott beleszólni egy alkalommal. 1978-ban ugyanis meg-szerezte csapatban az első helyet. A verseny iránti vonzódás lendületét az igazgatóságokat összevonó, majd újra szétválasztó (létrehozó) szerveződései sem törték meg, mert ha kevesebb csapattal vagy csapatlétszámmal is, de résztvettek. Sikerült ezen az időszakon is túljutni, így 1991-től a résztvevő csapatok száma ismét 10 körül mozgott.

1982-ben már Balatonföldváron a Közúti Igazgatóságok üdülőjében volt megtartva a verseny lényegesen jobb körülmények között. Azóta is nagy tetszésnek örvendve minden évben itt gyűlnek össze október vagy november hónapban a sakkozók. A rendezést már a hagyományokhoz illően továbbra is a miskolci Igazgatóság, ill. a Kht. "vállalta".

Nem véletlen, hogy a közúti igazgatóságok között az évenként megrendezett baráti sportvetélkedések sorában a sakk meghatározó szerepet játszik, mivel ennek a kedvelt szellemi sportnak nagy tömegbázisa van, nem kell hozzá költséges felszerelés és korra való tekintet nélkül mindenki művelheti.

Az eddig lebonyolított 22 versenyen

a Miskolci KIG csapata	13-szor,
a Budapesti KIG csapata	5-ször,
az ÁKMI csapata	1-szer volt első.

Az Igazgatóság csapatában szerepeltek:

1976-82. között	*1982-től*
Szádeczki Károly	Pásztor Ferenc
Varga József	Bagoly János
Szabó Dénes	Szádeczki Károly

Kuti János	Varga József
Kocsis László	Szabó Dénes
Huszár János	Huszár János
Dr. Dombovári I. Péter	Dr. Dombovári I. Péter
Varga László	Peiker Tamás
Bukta János	

Egyéniben *Pásztor Ferenc* és *Bagoly János* felváltva lettek első, ill. második helyezettek.

1996-tól Bagoly János és Szabó Dénes átszervezés következtében kiválva az Igazgatóságtól az ÁKMI csapatában játszik. Ezzel a csapatverseny élmezőnye kiegyensúlyozottabbá vált.

Tenisz

Az igazgatóságok közötti vetélkedésekben a tenisz is elfoglalta méltó helyét azáltal, hogy **1980-tól minden évben megrendezik Baján** az egyéni és csapatversenyeket kellemes környezetben, jó szervezéssel több pályán bonyolódnak a versenyek. Az első évtizedben csak férfi egyéni és csapatversenyt indítottak.

1980-81-ben az Igazgatóság részéről Tamás István, Lipták Frigyes és Márton József vett részt,

1982-től 1995-ig csapattagok voltak:

Rátkai László, Tamás István, Kovács János, Peiker Tamás,
Stoll Gábor, Dr. Dombovári I. Péter, Kiss Béla.

A miskolci csapat minden évben részt vett a meghirdetett versenyeken és dicsőségükre legyen mondva a csapat és egyéni versenyeken mindvégig az I-III. helyezést érték el az alábbi részletezés szerint:

Csapatversenyben 7 alkalommal voltak elsők. 1989, 1990, 1991-ben 3 alkalommal egymás után szereztek elsőséget, így **a vándorserleget véglegesen elnyerték.**

Egyéni helyezésekben is remekelt a teniszcsapat.

Rátkai László 1982-1998-ig a 16 alkalomból 10-szer egyéniben első helyezést ért el első pályán, ezzel **az ágazati verseny legeredményesebb résztvevője.**

A teniszversenyek rendezésénél - többszöri kezdeményezések alapján - 1997-ben első ízben szerveztek már női versenyt. Miskolcról Némethné Drotár Judit, Nyergesné Nádpataki Herta vett részt.

Országos teniszverseny, Baja, 1994

Országos teniszverseny, Baja, 1995

Országos teniszverseny, Baja, 1997

Nagy lendületet adott a felkészülésnek, hogy az Igazgatóság központjában teniszpálya létesült. Itt alkalom adódott a felkészülésre. Házi versenyek rendezésével alakult ki mindig a résztvevők száma és a csapattagok személye.

Teke

Az ágazati tekeversenyek is nagymúltú vetélkedések az igazgatóságok között. 1975-ben az elsőt a kaposvári KIG rendezte. Ott épült első ízben versenyzésre is alkalmas tekepálya. 1975-80 között a Kaposvári Közúti Igazgatóság rendezte a versenyeket.

1980-tól felváltva: Salgótarján, Szolnok, Szombathely, Budapest, Tatabánya, Eger, Zalaegerszeg, Kaposvár, Debrecen.

A miskolci tekézők minden versenyen elindultak. Ekkor még tekepályájuk nem volt, tanulni, gyakorolni mentek, így kezdetben a 8-14. helyen végeztek.

1985-ben, miután megépült a tekepálya a központi "B" épületben, jobb helyezéseket értek el.
Szolnokon 1986-ban is az 1985-ben résztvevő férfi és női csapat szerepelt.
Salgótarjánban **1988-ban a férfi csapat III. helyezést ért el**

Simándi László, Rátkai László, Hideg Ferenc, Szilágyi József,

a női csapat II. helyezést ért el

Váradiné, Kismartoniné, Gulyásné és Hován Ilona.

Eredményesen szerepeltek a csapatok 1998-ban Debrecenben, ahol **a női csapat II., a férfi csapat III. helyezést ért el.**

Férfi csapattagok
Simándi László
Hevesi Ferenc
Juhász János
Rátkai László
Dobos Zsolt
Egyed Roland
Kolozsvári Zoltán

Női csapattagok
Fazekas Károlyné
Váradi Alfrédné
Nyergesné Nádpataki Herta
Némethné Drotár Judit
Huszárné Hetényi Erzsébet

Országos tekeverseny, Eger, 1993

A 2. helyezett miskolci női csapat, Debrecen, 1998

Az ágazati versenyek előtt női és férfi háziversenyeket rendeznek, a válogatás ennek alapján történt.

A sportágak között előfordult még triatlon, kispályás labdarúgás, asztalitenisz, lövészet, más is, de ezek nem voltak hosszú életűek.

Az utóbbi években már csak három sportág szerepel a vetélkedők során: a teke, a tenisz, a sakk.

3.4. Kultúra, oktatás, üdülés

Az Igazgatóság dolgozói a sportoláson és a különféle versenyeken kívül megragadtak minden lehetőséget, hogy együtt fejlesszék a műveltség színvonalát, az életmódot, a magatartást, az emberi ízlést, a munkakultúrát. Több remek kezdeményező egyénisége volt és van ezeknek az együttléteknek, ahol sokan megjelennek munkaidőn túl, ünnep vagy munkaszüneti napokon, - családtagokkal együtt is - ahol tanulhatnak, művelhetik a kultúrált társasági életet, vetélkedhetnek, táncolhatnak, énekelhetnek.

a.) Kultúrális rendezvények

- Nők napja
- Télapó ünnepség (gyermekek részére)
- Építők napja
- Nyugdíjas találkozók
- Kultúrális és szellemi vetélkedők
- Népművészeti (hímző) női szakkör
- Május elsejei ünnepségek
- Negyedévenként összevontan megrendezett névnapok
- Igazgatósági bélyegkörön belüli bélyeggyűjtés, bélyegkiállítások
- Iskolákkal kapcsolat és ünnepi műsorok tartása

b.)A nyelvtanulás, csoportosan (német, angol). Ezt az Igazgatóság lehetőségéhez mérten támogatta és helyiséget biztosított.

c.) **Általános iskolai végzettség megszerzése**. Ezt minden üzemmérnökség úgy szervezte meg, hogy személyszállító járművel biztosította a pontos megjelenést. A tanulás és a vizsgák előkészítését segítette, és örült, ha minél több dolgozó sikeresen végzett. A szakmai végzettség megszerzése céljából kezdeményeztük és erőltettük a 8 általános megszerzését, mert a dolgozó csak úgy jelentkezhetett különféle **gépkezelő tanfolyamokra**. Akkor még nem sikerült a szakmának szakmai számot szerezni, hogy szakmunkásoktatás után bizonyítványt adhassunk. Erre a közelmúltban nyílt csak lehetőség.

d.)**Az útfenntartó szakmunkásképzés 1994-ben indult** a Közúti Főosztály kezdeményezésére. Az volt a cél, hogy a közútfenntartó fizikai dolgozók szakirányú képesítést kapjanak. Így került az országos képzési jegyzékre a 3227641111603 számon az útfenntartó szakmunka minősítés.

1995-96 évben a hallgatói létszám 371 fő volt, a megyéből 31 fő.

1996-97 évben a hallgatói létszám 187 fő volt, a megyéből 30 fő.

1997-98 évben a hallgatói létszám 179 fő volt, a megyéből 28 fő.

Egyéb vállalattól önkormányzattól összesen 22 fő vett részt.

Négy régióban (Székesfehérvár, Békéscsaba, Pécs, Miskolc) történt az oktatás és a vizsgáztatás.

e.) **Üdülés, üdültetés**

Az Igazgatóság korábban az üdülési igényeket a Szakszervezet egyetértésével, a SZOT beutalókon keresztül próbálta kielégíteni. A fizikai dolgozók zöme sajnos nem élt ezzel a lehetőséggel, mivel a családi körülmények (földművelés, állattartás) akadályt gördítettek otthonuk hosszabb ideig tartó elhagyására. Pedig több Igazgatóságnál is tudtak csereüdülést vagy bérleményt is biztosítani.

A megyében először Bogácson a melegvizű strand mellett sikerült területet szerezni. Erre épült fel 4 család üdülésére alkalmas faház, mellékhelyiségekkel, társalgóval. Az ide beutaltak étkezési és belépőjegyet kapnak. Az üdülő május és október között üzemel, télen nem. Kihasználtsága 100 %-os.

A másik üdülő, amely egyben oktatóbázis is, **Bükkszentléleken található**. Ezt az épületkomplexumot a VOLÁN Vállalattól vettük meg, amely a Turistaház (vendéglő) szomszédságában volt. 6 lapostetejű épületből állt, a szobák "égrenyílóak" voltak, fűtésük olajkályhával történt.

Később a KÖGÁZ által szabadalmazott, egyidőben 4 palackos gázberendezésű központból vezetéken keresztül gázkonvektorokkal biztosítottuk a fűtést.

Először csak a Miskolci Közúti Igazgatóság üzemeltette. Később másik három, Nyíregyháza, Szeged és Szolnok, majd Budapest is csatlakozott. Ekkor indult be közös fejlesztéssel és központi támogatással az épületek korszerűsítése, majd a Turistaház megvétele után a környezetbe illő homlokzattal és a meglévő tetőszerkezet toldásával ebédlő, étterem, konyha, iroda és szálláshelyek kialakítása. Ma már mind a 19 igazgatóság együttesen üzemelteti és használja. Az ide beutaltak is étkezési jegyet kapnak. Előnye az üdülőnek, hogy a bánkúti síparadicsomhoz kiépített új út mentén van, csupán 2 km-re a sípályákhoz, így könnyen megközelíthető erről az útról 80 m-es lecsatlakozással. E helyet különösen az alföldön élő emberek, családok kedvelik.

Pácin községben is van a Bodrog holtága mellett, a szlovák határhoz közel egy kis üdülőtelep. Itt is faházak vannak telepítve, meleg-hideg vizű ellátással. Csendessége, jó levegője és a horgászási lehetősége miatt ez is kedvelt pihenőhely. Főzésre alkalmas felszerelt konyhája van.

A balatonföldvári lehetőséget mint a megyén kívül lévőt csak megemlítem, mint a 19 igazgatóság legszebb és legkultúráltabb üdülő- és oktatóbázisát, ahová sajnos igen kevés számú beutalt kaphat helyet. Ez nemcsak abból adódik, hogy igen nagy az osztószám, hanem a bevételek növelése miatt itt nagyarányú külföldi szerződéses üdültetés is történik.

A bükkszentléleki üdülő

A bükkszentléleki üdülő

A bükkszentléleki üdülő

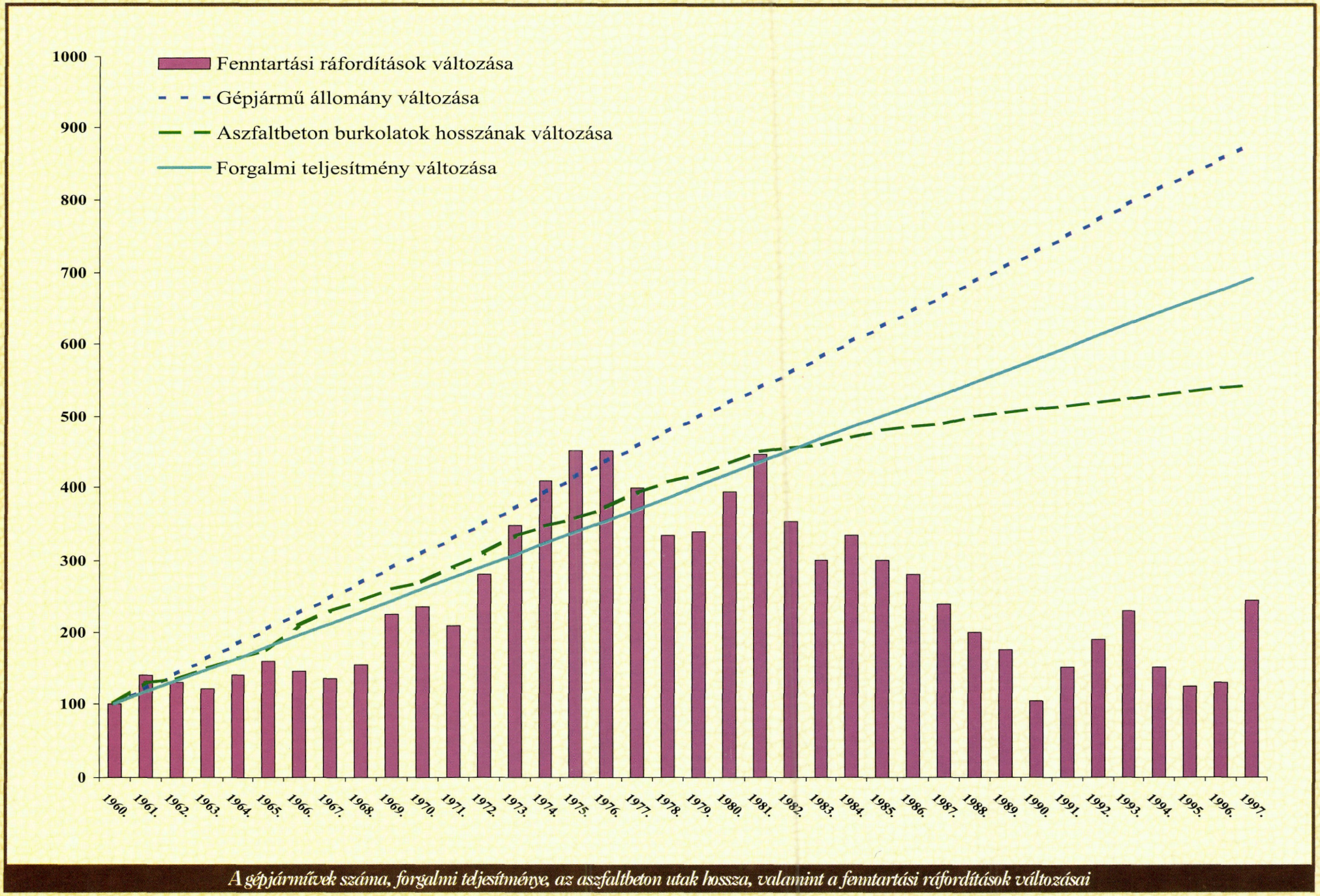
III. FEJEZET

Borsod-Abaúj-Zemplén megye közúthálózatának kezelése, fenntartása, üzemeltetése, (1958-1998 között)

1. Az útpolitika változásai

Hazánkban a gépjárművek számában bekövetkezett erőteljes növekedés, **a motorizáció fejlődése**, a közúti közlekedés iránti igény **kikényszerítette az útügyi "forradalmi"** változásokat:

- **a 60-as évek portalanítási programja**, amely minisztériumi irányítással 10 évig tartott. Ezzel a technológiával a meglévő vizes makadám pályák átmeneti vízzárását tudtuk elérni, nem mindig a legjobb hatásfokkal;
- **a 70-es évek** (ún. "aranykorszak") **burkolatmegerősítési programja**, az elhanyagolt állapotban lévő úthálózaton jelentős javulást hozott, ez a megye úthálózatán is arányos mértékben jelentkezett, a szélesítésekkel együtt;
- **a 80-as évek** elejéig tartó lendületnek köszönhetően a későbbiekben tapasztalható finanszírozás csökkenés még nem okozott jelentősebb burkolatromlásokat. Erre az időszakra jellemző volt, hogy **"új létesítményeket kell avatni", a fenntartási munkákra a "maradványelv" érvényesült**. Ebben az időben a sokak által hangoztatott burkolati katasztrófa azért nem következett be, mert a burkolat éppen a szőnyegezések miatt jelentős tartalékokkal bírt. Ez egyben azt is eredményezte, hogy az üzemeltetési szint, - annak ellenére, hogy a kátyúzási mennyiségek nőttek - csak viszonylag kismértékben romlott. A burkolatfenntartásra fordítható költségek csökkenése a 90-es évek elején jelentkeztek.
- **a 90-es évek közepén** azonban eljött az az időpont, amikor **a megerősített szakaszok kora elérte a működőképesség határát**. Ez a megyében is azt jelentette, hogy 1998-ig nagyobb hosszon jelentkezett burkolat tönkremenetel, így az éves fenntartási költségek nem voltak elegendőek arra, hogy az előírt - de még az előző évben elért - szolgáltatási szint fenntartható legyen.



A gépjárművek száma, forgalmi teljesítménye, az aszfaltbeton utak hossza, valamint a fenntartási ráfordítások változásai

Útállapotok és finanszírozási lehetőségek

A folyamatos igénynövekedéssel, mint kereslettel az országos közutak kínálata a 70-es évek elején lépést tartott, azonban a 70-es évek második felében az egyensúly megbomlott. Az ismertetett folyamat miatt 1998-ra a kereslet és a kínálat közötti különbség növekedett.

A ráfordítások változásaiból az is kitűnik, hogy 1978 és 1994 közötti időszakban a fenntartási lehetőségek csökkenésével - mint túlélési taktika - középpontba került a főút-hálózati szemlélet. Ez különösen **a 90-es évekre jellemző** és azzal is magyarázható, hogy az üzemanyagár emelésének hatására több éven keresztül **stagnál a forgalom nagysága, de ezen belül a főúthálózaté emelkedik.** Ennek is betudható, hogy a kiemelten kezelt főúthálózat burkolatállapota elfogadható, de az alsóbbrendűeké rossz, és az ezen való közlekedés kevésbé biztonságos.

A forgalom növekedése és az országos közúthálózat ráfordításai közötti olló nyílásából eredően az úthálózat állapotában mutatkozó hiányok gyorsuló ütemben jelentkeznek, felszámolásuk fajlagos költségei, - a forgalom növekedése és a burkolatok elöregedése következtében - rohamosan emelkednek.

Az útállapot javítása előnyös az úthasználó számára, csökkenti a közlekedők költségeit, **viszont nagyobb közútkezelői hozzájárulást igényel.**

A közlekedéspolitikáról szóló **2212/1996.(VII.31.) sz. Kormányhatározat** kimondja, hogy

"a közlekedési infrastruktúra tárgyi elemeit vagyontárgyként kell nyilvántartani, számításba venni a fenntartás elvégzésének mértékének vagy elmaradásának hatását, a tárgyi elemek értékének időbeni csökkenésére, ilyen módon nyilvánvalóvá válik a fenntartás felelőssége és ésszerűsége."

A jelenlegi alacsony ráfordítás nem nyújt lehetőséget **az út- és hídvagyon** még részleges visszapótlására sem. E vagyon nettó értéke ma már csak **1000 milliárd Ft körül van.**

Az országos közutak és hidak nettó/bruttó értéke arányának változása százalékos formában fejezi ki a hálózat erkölcsi-fizikai elhasználódását és az emiatti értékvesztést. **Ez az érték az utóbbi 15 évben évi 0,8-1,0 %-kal csökkent,** tehát az éves fenntartási kiadások nincsenek egyensúlyban a folyamatos és határozott elhasználódási, illetve leromlási folyamattal.

Már az Igazgatóság megalakulása után, de azóta folyamatosan - a pénzügyi lehetőségek, a burkolatállapot és a növekvő közlekedési igények függvényében - állandó vita és kutatási téma volt a fenntartás és/vagy fejlesztés. Kialakult az a vélemény, hogy az útfejlesztést és útfenntartást nem lehet szétválasztani. Egyesek szerint ugyan .a 70-es évek aranykorának időszakában végrehajtott aszfaltszőnyegezési állagmegóvás a korszerűsítések (helyett) terhére történt, amit káros gondolkodási módnak lehetett tekinteni.

A pénzszűke miatt lelassult korszerűsítések Borsod-Abaúj-Zemplén megyében különösen nagy hátrányt jelentettek, mivel az úthálózat fejlesztése terén - az országos átlaghoz viszonyítottan is - jelentős volt az elmaradás.

A korszerűsítések igényét, annak szükségességét - ha nem is tudományos alapon - de követelően sürgette még átcsoportosítási javaslatokkal is az Útépítő Tröszt, hogy felfejlesztett kapacitásukat mindjobban ki tudják használni. E vonatkozásban - még az igazgatóságokat és vállalatokat érintő szervezeti átalakulási ajánlásaikkal is "bombázták" a Minisztérium vezetését. Ez leginkább abban nyilvánult meg, hogy a korszerűsítéseken belül aszfaltszőnyegezési állagmegőrzést végezhessenek. A vita abban az időben sajnos, mindig csak elvi kompromisszummal zárult: fenntartásra és korszerűsítésre is több pénz kellene.

Segítségül jött e téma megnyugvásához **a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztése, amelyet az Országgyűlés 1978-ban tárgyalt.**

"Az országos közúthálózaton elsődlegesen a csomópontokat, hidakat, városi elkerülő szakaszokat kell fejleszteni és új összekötő utakat kell építeni."

Ennek alapján készültek az ötéves, illetve az éves tervek. Szükség is volt ezekre a rendező elvekre a közúthálózat fejlesztése érdekében országosan, de Borsod-Abaúj-Zemplén megyében még inkább. Ugyanis az **1979-80-as megfelelőségi vizsgálat szerint a megye úthálózatán**

a burkolatszélesség	1356 km hosszon	54,7 %-ban,
a koronaszélesség	1477 km hosszon	59,5 %-ban,
közúti csomópontok	295 db	37,5 %-ban,
hidak	428 db	57,2 %-ban,
átereszek	2478 db	79,9 %-ban

nem felelt meg a növekvő forgalomnak.

Útpályaszerkezet erősítés 1078 km hosszon 43,1 %-ban szükséges, mivel nem volt biztosítható az aszfaltbeton utak ciklikus - 10 évenkénti - megerősítése. Nem kerülhetett sor a gyenge teherbírású utántömörödő burkolatok szükségszerű megerősítésére sem, mert e program megvalósítása, rövid- és hosszútávú tervekben pénzügyi korlátokba ütközött. (Erre az 1.1. pontban már utaltam.)

Összességében megállapíthatjuk, - ami az elmúlt 40 év tényszámai, tapasztalatai alapján bizonyossá vált -, hogy:

A források szűkösségének elmaradása esetén a burkolatok további romlására lehet számítani, különösen az alsóbbrendű hálózaton, de a főúthálózaton is folyamatosan növekednek

- a nyomvályús szakaszok,
- az egyenetlenség szempontjából nem megfelelő szakaszok,
- a teherbírás szempontjából rossz szakaszok.

Ezek az elégtelen megállapítások sajnos, nemcsak a burkolatfenntartásra **vonatkoznak**, hanem **az útüzemeltetésre is**:

- az úttartozékok, fenntartási feladataira,
- a híd- és műtárgy fenntartásra,
- a téli útüzemeltetésre, ami külön stratégiát és felkészültséget igényel,
- az utak környezetéhez tartozó növénygondozásra, hóvédő és egyéb erdősávok, fasorok fenntartására,
- parkolók, pihenőhelyek, berendezések karbantartására.

Végezetül egyetértek a szakma egyes jeles képviselőinek azzal a megállapításával - függetlenül az Európai Unió integrációs törekvéséhez tartozó 11,5 t tengelyterhelés többletigényétől -, hogy **az országos közutak leromlási folyamatát pusztán gazdasági megfontolásból is meg kell állítani !**

2. Burkolatfenntartás, burkolatmegerősítés

Az Igazgatóság megalakulásakor - mint ahogy azt a történeti áttekintés I. fejezetből megismerhettük - **egy leromlott, kedvezőtlen kiépítettségű úthálózatot vett át** kezelésre. Az úthálózatnak kategóriánkénti bontása megtalálható egy olyan táblázatban, amely tíz évenként bemutatja a burkolatállapot változásait.

A kiépített utak mintegy 70 %-a vizes makadám, 24 %-a pormentes aszfalt, beton, nagykocka, kiskocka, keramitkocka és 500 fm fakocka burkolat volt (Mályiban).

A legnagyobb elmaradás a burkolatszélességben volt, egyrészt mivel a megye apró falvas településű (360 faluval és 5 várossal), így sok volt a szűk átkelési szakasz, másrészt zömében domb- és hegyvidéki útvonalakból áll a hálózat keskeny alépítménnyel:

	burkolatszélesség	*úthossz*
vizes makadám	2,5 - 4,0 m-ig	2175,6 km
aszfalt	6,0 m	28,3 km
kockakő burkolatok	5,0 - 6,0 m-ig	71,2 km
beton	6,0 m	43,2 km

A megyei úthálózat hossza 2432 km volt, ennek a fenntartását, üzemeltetését 57 fős irányítói létszám és kb. 900 útőr végezte. Az úthálózat útőri szakaszokra volt osztva, melynek hossza 4-8 km között váltakozott, az útburkolat fajtájától, jellegétől, minőségétől függően.

Nyári időszakban igen fontos feladat volt **a vizes makadám burkolatok "porolása"**, amit a szakaszos útőr a padkára lesodort anyagok felszedésével és burkolatra történő egyenletes beterítésével végzett.

A kaviccsal fenntartott utak profilozását traktorral vontatott gréderrel, vagy a mezőgazdaságban használt traktoros tereprendezővel végezték.

Esős időjárás esetén a burkolatra került iszap, sár és egyéb szennyeződést, sárvonó alkalmazásával távolították el.

2.1. A 60-as évek (a II. és III. 5 éves terv)

Betonburkolatú utak fenntartása

Az Igazgatóság részéről a betonburkolatú utak fenntartása szinte megoldhatatlan feladatot jelentett annak ellenére, hogy **hosszuk mindössze 43,2 km volt**. Ugyanis ezek főutakon és átkelési szakaszon épültek többnyire 1945 után. Burkolatvastagságuk 13 cm volt és a felületi károsodások mellett már más teherbírási és alakváltozási problémák is jelentkeztek. Különösen a **Miskolc-sátoraljaújhelyi főútvonal** betonmezői voltak kritikus állapotban. Az okokat keresve ismertté vált, hogy az építés során:

- heterogén cementet alkalmaztak,
- rossz, nem megfelelő időben is dolgoztak,
- a gyorsított határidőket hajszoltan kellett betartani,
- az is köztudottá vált utólag, hogy technológiai fegyelemsértések is történtek munka közben.

Nem hiába volt tehát szóbeszéd tárgya, hogy az új nyomvonal mentén lévő települések némelyike - a betonútépítés idején észrevehetően "kikupálódott". (Ez rosszindulatú következtetésnek is betudható egyesek részéről.) /a szerk./

1969-71-ben a betonburkolatok egyes szakaszai különösen az olvadási károk következtében olyan állapotot mutattak, mintha egy jól tömörített, de kipergett, felmorzsolódott, kitöredezett kátyús makadám pálya felülete volna. Szükség volt ezeknek a forgalomra veszélyes felületű betonburkolatoknak az "eltüntetésére", amely 1967-76 között főosztályi programozással és támogatással meg is történt min. 12 cm vastagságú kétrétegű aszfaltburkolattal.

Amíg ez a 8-9 éves program tartott, sokat küszködtünk - az igaz, hogy egyre csökkenő, de meglévő - rossz felületű betonburkolatok fenntartásával. A mélyebb kitöredezéseket alákenéssel, kátyúzással, a hézagokat és repedéseket pedig bitumen és mészkőliszt keverékkel öntöttük ki. Eleinte 500 literes vaskerekű üstökben kevertük meg az anyagot és merítőkanállal öntöttük ki.

Kockakő

Kockakő

Betonburkolat

A bitumenes aszfaltos burkolatok fenntartása

A nagy felületen és hosszban jelentkező meghibásodások felületi javítását megrendelés alapján a Miskolci Közúti Építő Vállalat végezte. Az aszfaltburkolatú utak hossza mindössze 28,3 km volt. Így ez kezdetben nem jelentett az Igazgatóságnak különösebb gondot. Az ebben az időszakban korszerűsítések során épült aszfaltburkolatú utak pedig még nem kívántak fenntartási beavatkozásokat.

A javítás az ún. beitatásos kátyúzással történt, többrétegű bedolgozással "felhízlalással". E technológia megismerésével, elsajátításával egyre több bitumenes munkát végeztek útőreink.

A felületi kezelést lóvontatású 500 literes vaskerekű üstökben felmelegített kemény bitumen felhasználásával, kézi szivattyúval történő permetezéssel és az útpadkára kiprizmázott zúzalékból kézi beterítéssel hajtották végre. Ezeknél a bitumenes munkáknál már FÜRGE.3 kerti traktorokat is alkalmaztunk adaptereikkel együtt.

Kockakő burkolatok fenntartása

A megyében elég nagy (71,2 km) hosszon többnyire átkelési szakaszokon, (Miskolc, Sajószentpéter, Ózd, Szikszó, Sátoraljaújhely, stb.) voltak nagy- és kiskocka, keramitkocka burkolatok. Ezek teherbírás szempontjából az évtized közepéig - amíg a forgalom még nem nőtt észrevehetően - jól viselkedtek. Csupán a tavaszi hóolvadásos, felfagyásos időszakban keletkeztek a burkolaton hossz- és keresztirányú gyűrődések, különösen azokon a szakaszokon, ahol csak homokba vagy kavicsba voltak beágyazva, aljzatbeton nélkül. Májusi hónapra a forgalom hatására, "behengerlésére" a gyűrődések kisimultak, ahol pedig kibomlás és kockakőhiány keletkezett, az Igazgatóságon dolgozó két kövező mester elvégezte a helyreállítást. Jobbára ilyen munkát a burkolatszéleken és az ívekben kellett végezni.

Kísérleteztünk ezeknek is a leaszfaltozásával. Bebizonyosodott, hogy kellő vastag aszfalt kopóréteg felhordásával kedvező tapasztalatokat kaptunk. Nem gyűrődött, nem csúszott meg az aszfalt a kockakő felületen még akkor sem, ha csupán egy-két cm-es kiegyenlítő rétegre 4-5 mm vastag aszfalt került. Fellelkesedve a jó tapasztalatokon Miskolcon, a Vörösmarty utca keramitkocka burkolatára is kénytelenek voltunk 1970 telén (decemberben) aszfalt-

szőnyeget tenni, mert a teljesen megsüllyedt és eldeformálódott burkolatot járhatóvá kellett tenni. Az igazsághoz tartozik, hogy ezek a beavatkozások csak 2-5 évre ideiglenes megoldásként lettek alkalmazva. A korszerűsítések és vállalati **burkolatmegerősítések során a kockakő burkolatú utak "elfogytak", átépültek.**

A vizes makadám utak burkolatfenntartása

1958-61 között (amely időszak az első 5 éves terv második felére esett) a motorizáció észrevehető fejlődésével országosan is bevezetett új technológia **a portalanítás indult be**. (10 évig tartott)

A vizes makadám burkolatok portalanítási munkafajtái voltak:

- első portalanítás,
- második portalanítás,
- többszöri portalanítás.

Az első és második portalanításokat HB-O-ás és HB-1-es bitumennel végezték és a kipermetezett bitument az út szélén leprizmázott helyi bányákból beszerzett anyagokkal kézi terítéssel fedték le. A leterített kavics, homok, zúzalék hengerelve még nem volt, annak tömörítését a forgalom végezte el !

A portalanításhoz szükséges vasúti kocsikban érkező bitumen fogadása és melegítése az útfenntartó vállalattól átvett, örökölt, elhanyagolt ciszternákban történt.

Gépi eszközei :

B-400-as bitumenmelegítő (LUHO olajégővel, melynek feltalálói ***Lukács György***, a Közúti Építő Vállalat mérnöke és ***Horgonyi Sándor***, sátoraljaújhelyi útmester voltak megyénkből.),

SP-300-as bitumenszivattyú,

BL-12-es szivattyú motorok.

Ezek a ciszternák részben téglából, kőből voltak megépítve. Különösen a Felsőzsolcai és az Aranyosi völgyi (Encs-szegilongi úton) jelentettek lefejtéskor, de tároláskor, ill. kiemeléskor is problémát, ezért meg lettek szüntetve.

A portalanítási program mint új technológia megjelenése megkívánta a gépesítés fokozását, kis- és nagyteljesítményű gépek beszerzésére került sor.

A vizes makadám utak fenntartása - a portalanítás mellett, azzal egyidejűleg **száraz kátyúzással** történt. A megyében a 10/25 és a 20/40 szemeloszlású kőanyagot alkalmazták leginkább. A kő kiszállítását fuvarosok végezték. A helyszínen az átvételt a köbözést, az ellenőrzést a szakaszos útőr hajtotta végre. A kiprizmázott anyagot saját eszközeivel (fatalicska, lapát, villa, csákány) dolgozta be a szükséges és kijelölt helyeken. Az útőröknek piros zászló kitűzésével kellett az ottlétüket jelezni. Előfordult, hogy ha a munkába vett útszakasz közel volt az útőr lakásához, csak a "zászló" volt jelen.

Egyes dunántúli igazgatóságok tapasztalataira támaszkodva, a Miskolci Közúti Igazgatóság is felismerte azt a tényt, hogy a burkolathibák kátyúzással történő javítása az elképzelhető legdrágább és legkevésbé hatékony beavatkozás.

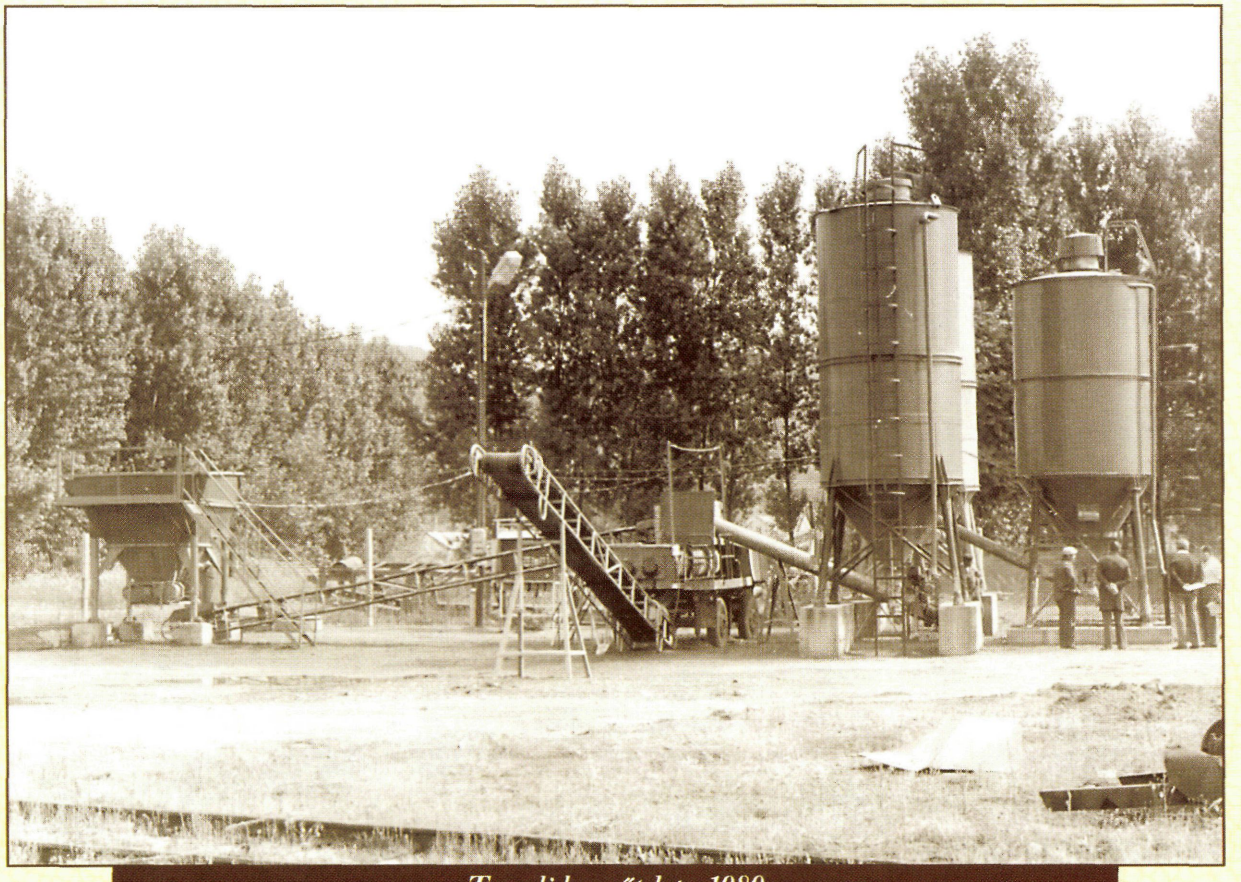
A megdöbbentően sok, 100-200 ezer tonna száraz kátyúzási mennyiség útfelületeken való "szétszórása", kisebb-nagyobb mélyedések porral, földdel való betömése, bekötése sem műszakilag, sem gazdaságosság szempontjából nem volt elfogadható. Ez azért is feltűnő volt, mert más igazgatóságoknál jóval kevesebb volt a száraz kátyúzás bedolgozott tonna mennyisége, de ugyanilyen kedvezőtlen volt az arány az alákenéses kátyúzásnál is.

Sürgősen változtatni kellett az eddigieken, ezért már 1968-ban, évközben kértünk tervmódosítási lehetőséget, hogy a kátyúzási rovatok helyett hengerlést végezhessünk. Mivel a jóváhagyást nem kaptuk meg, kénytelenek voltunk három rovaton az eredeti terv szerint elszámolni a második félévben közel 50 km hosszon végzett hengerlést.

Ezzel megindult egy folyamat, amely a korábbi évek nagyfelületű javítási munkáit kiváltandó hosszabb szakaszok javítási, megerősítési munkáihoz új technológia bevezetését követelte meg hígított bitumen kötőanyag alkalmazásával.

A 60-as évek végén a mindinkább nagyobb igényként megjelenő **bitumen tárolására és lefejtésére megkezdtük a korszerűbb telepek építését** és átépítését Putnok, Szalonna, Nyékládháza, Szegilong, Pálháza, Halmaj települések vasútállomásain.

Keverőtelep Tállyán, 1980



Tarcali keverőtelep, 1980

1968-ban üzemeltettük be Tarcalon az AK 3/11-es hidegaszfalt keverőtelepet, mely állt:

- B 400-as bitumenmelegítő berendezésből,
- földalatti és feletti fekvőhengeres vastartályokból,
- keverőgépből,
- gőzfejlesztőkből,
- melegedő épületekből a dolgozók részére,
- zúzottkő depóniákból.

Ebben az időszakban az eredményesebb fenntartási feladatok ellátása érdekében útmesterségenként **szélesítési és hengerlési gépláncokat állítottunk fel saját és bérelt gépekből.**

Egy géplánc állt: 2 db hengerből,
1 db gréderből,
3-5 db szállító gépkocsiból,
1 db bitumenszóróból,
1 db zúzalékszóróból.

A gépláncot független **gépláncvezető irányította,** aki a technológia betartásáért, az anyagszállításért, a munka- és munkásvédelemért, a munkaidő betartásáért és a forgalom biztonságáért volt felelős. A dolgozók lakókocsiban laktak, vagy ha közeli munkahelyen dolgoztak, hazaszállították őket.

A bekötő utak nagyrészét 4,0 m-re szélesítve hengereltük ki, mivel az alépítmény keskeny volta és az útvonal jellege az 5,0 vagy 6,0 m-re történő szélesítést csak nagy földmunka és ívkorrekciók árán engedte volna.

5,0 és 6,0 méterre az összekötő utak közül is csak azokat szélesítettük ki, amelyeken autóbuszközlekedés volt, illetve ahol az alépítménykoronán azt el tudtuk végezni nagyobb költségkihatások nélkül.

Egy-egy útmesterség évi 30-40 km megerősítő és alapozó hengerlést végzett és közel azonos km hosszúságú HB-s záróréteget készített. Szükség volt ezekre a megfeszített

programokra, mert a kedvezőtlen burkolatállapotú alsóbbrendű hálózaton minden tavasszal jelentkeztek a felfagyási károk.

A gyors beavatkozás és a gazdaságosságra való törekvés céljából **helyi anyagokat tártunk fel és használtunk a munkák során**. Ebben különösen két útmesterség, a sátoraljaújhelyi és a putnoki jeleskedett.

Pálháza környékén, Koromhegyen a felhagyott kőbánya hegyoldalából és a visszamaradt és összetett nagytömegű depóniák külső felületéből 2/10, ill. 5/20 nagyságú andezit követ nyertünk ki hegybontó és rakodó segítségével. Ezzel az anyaggal hengereltük be a hegyközi bekötő utakat, hogy az autóbuszok közlekedni tudjanak a menetrendszerű járataikkal.

Ilyen útalapmegerősítés történt a Vágáshutai,
Nagyhutai,
Nyíri,
Füzérkajatai,
Pusztafalvi,
Füzéri bekötő utakon.

Putnok környékén az ózdi kohósalakot használtuk útburkolat megerősítésnek.

Kipróbáltuk a diósgyőri kohósalakot is, azonban ez nem könnyen törhető, nagyobb darabokból és vassal vegyült tömbökből állt, kevés volt benne a megfelelő szemeloszlású anyag (salak).

Az ózdi kohósalakból az ózdi és edelényi járás egyrészének leromlott összekötő útjain végeztünk útalap és megerősítő hengerléseket mésztejes itatással

- Vadna-sajóvelezdi,
- Zádorfalva-múcsonyi,
- Putnok-keleméri,
- Bánszállási,
- Sajónémeti bekötő ill. összekötő utakon .

A Szalonna környéki utakat a felhagyott kőbánya átvételével, a kőanyag osztályozásával és bedolgozásával tettük járhatóvá, összefüggő útalaphengerléssel.

Burkolat megerősítése kohósalakból

Burkolat megerősítése kohósalakból

Burkolat megerősítése kohósalakból

A helyi anyagok felhasználásával megerősített útvonalak (útszakaszok) kiváló alapjai voltak a későbbi burkolatmegerősítési program kisebb költséggel történő végrehajtásának is.
Az évtized végére:

1036,3 km aszfaltburkolat

745,4 km felületi bevonat, portalanítás készült el, ez azt eredményezte, már csak

454,9 km vizes makadám burkolat maradt.

Meg kell jegyezni, hogy az 1036,3 km aszfaltburkolat csak a statisztikában jelent aszfalt megnevezést, mert valójában ennek nagyrésze igen gyenge pályaszerkezetű, megerősítésre szoruló utántömörödő burkolat volt.

2.2. A 70-es évek (a IV. és V. 5 éves terv)

Az Igazgatóság tervfeladatai az országos közlekedéspolitikai koncepció, az útállapotok, valamint a közlekedés hosszútávú fejlesztésének elképzeléseivel összhangban lettek kijelölve, az ezt az időszakot felölelő IV. és V. 5 éves tervben. A tárca programjában szerepelt a vasúti közlekedés vonalhálózatának racionalizálása keretében 1200 km **vasútvonal megszüntetése** és a forgalom közútra terelése.

Borsod-Abaúj-Zemplén megyében megszűnt ill. **felszámolásra került**

- a Szerencs-prügyi,
- a Miskolc-perecesi,
- a Taktaharkány-újharangodi,
- a Sárospatak-zemplénagárdi,
- a Sárospatak-kenézlői,
- a Sátoraljaújhely-pálházai **keskeny nyomközi vasútvonalak**.

Idetartozóan röviden csak azért foglalkozom e programmal, mert a megszüntetéssel kapcsolatosan a Minisztérium által meghatározott forgalomnövekedések és így a burkolat-megerősítések is alátervezettek voltak az érintett párhuzamos utakon. A burkolat-megerősítések mértéke sok esetben felületi záróréteg vagy 4 cm aszfalt megerősítést írt elő. Ez nem segítette elő a nagy tengelynyomású jármű típusok elterjedése, valamint az úthálózat teherbírása közötti ellentmondás felszámolását. A burkolatmegerősítésekre tett javaslataink

Téli felfagyás helyreállítása, 1977

Téli felfagyás helyreállítása, 1977

sajnos, nem realizálódtak, pedig ha teljesítik a közel 200 km hosszú, a "vasút megszüntetéssel" kapcsolatos igényünket, elősegítette volna az új fogalomként jelentkezett egyszerűsített korszerűsítési programot (burkolatmegerősítést).

Az úthálózat állapota ugyanis **1972-ben a költséges útkorszerűsítések átértékelését indokolta. Így került sor** vállalati és igazgatósági kivitelezésben egyaránt a gyorsabb, látványosabb hatást eredményező **egyszerűsített korszerűsítésekre, burkolatmegerősítésekre.**

1971-75 között burkolatmegerősítés	1179,0 km
1976-80 között egyszerűsített korszerűsítés	652,0 km
szélesítés megerősítéssel v.	
felületi zárással	645,0 km.

A vállalati egyszerűsített korszerűsítések (burkolatmegerősítések) és az Igazgatóság által végzett útburkolatszélesítések kötőzúzalékos hengerléssel vagy felületi zárással, javítottak az 5,0 m alatti burkolatszélességen.

A megye úthálózatának átlagszélessége 1980-ra 5,0 m fölé került.

Gyakorlatilag minden kiépített út pormentes burkolattal lett ellátva, a közel 85,0 km vizes makadám jellegű és a 23,1 km földút kivételével. Ez egyben azt is jelentette, hogy ezen időszak után valójában csak az aszfaltbeton és utántömörödő pormentes burkolatfelületek fenntartásáról kellett gondoskodni.

A hígított bitumenes technológiát, az ahhoz szükséges **gépparkot és berendezéseket kifejlesztettük**. Különféle típusú és teljesítményű vontatott és önhordó zúzalékszórókat szereztünk be és alkalmaztunk a zárórétegek készítésénél.

Különös előnyt jelentett **saját műszaki dolgozóink által kifejlesztett EPVD** (Egresi, Papp, Varga, Dóczi) jelű **zúzalékszóró**, amelyet több igazgatóság is szívesen alkalmazott.

A korszerűbb gépek és berendezések beszerzésére szükség volt annál is inkább, mivel az emulzió felhasználása került előtérbe a hígított bitumenes technológiával együtt, ill. helyette, az időszak végén. E technológiák bevezetésének és alkalmazásának az Igazgatóságnál nagy kezdeményezője volt az akkori T.M.O. Vezetője, ***Dávid Tivadar*** mérnök. Az emulziót a saját

munkáinkhoz a KÉV-ek által üzemeltetett telepekről (gyárakból) szivarkocsi tartályokkal szállítottuk pontos ütemezések szerint a munkahelyekre, ahol bitumenszóró gépkocsikba fejtették át.

Az igazsághoz és a történethez hozzátartozik, hogy az emulziós záróréteg megjelenése kisebb-nagyobb felháborodást, tiltakozást váltott ki a gépkocsivezetőkből. A közvélemény is csak igen nehezen emésztette meg, hogy a sok útvonalat felölelő aszfaltszőnyeg készítése "helyett" miért alkalmazunk olyan "vékony" technológiát, amely után kavicsszóródást, pergést kell elviselni a közlekedőknek, sebességkorlátozások betartása mellett.

Sajnos, éveknek kellett eltelni ahhoz, hogy megszokják és elfogadják azt, hogy a kőpergés csak közel egy hétig tart, a zúzalékszemek beállnak, kedvező elaszfaltosodott vízzáró felület áll elő. Eleinte még dolgozóink közül is sokan viszolyogtak tőle, mert egyes úton közlekedők - különösen, ha a szélvédő üvege sajnálatosan kitört - meg nem engedhető mutogatásokkal, ökölrázásokkal haladtak el mellettük. Később azonban szerencsére ezek a kezdeti jelenségek elmaradtak és mindenki számolt ezzel a technológiával.

2.3. A 80-as évek (a VI. és VII. 5 éves terv)

Az előző évtized végére, így a **80-as évek elejére három döntő változás következett be.**

a.) **1979-80-ban megtörtént** - első ízben - a több szempont szerint feldolgozott **műszaki megfelelőségi vizsgálat**. Ez egyben megteremtette az alapját annak a forráselosztásnak is, amely már az igazgatóságok úthálózatának valódi, mért, minősített állapotára támaszkodott.

A megye közúthálózatának teljes hossza 2482,2 km, az országos hálózatnak 8,36 %-a volt.

A hálózat sűrűsége megfelelt az átlagnak, azonban a lakosság számához képest jelentős lemaradás volt tapasztalható.

Különösen szembetűnő volt a főúthálózat szerény aránya, pedig a szállítói igények, a nehéz teherforgalom a tömegközlekedés megfelelő lebonyolítása komoly mértékben jelentkezett.

Burkolat szélesítése Sajóhídvégnél, 1980

Burkolatszélesítés hengerlése, 1980

Burkolatmegerősítő hengerlés HB-s technológiával

Burkolatmegerősítő hengerlés

Burkolatmegerősítő hengerlés HB-s technológiával

1979. évi adatok

Össz hossz	1. osztályzat		2. osztályzat		3. osztályzat		4. osztályzat		5. osztályzat		Nem minősített
km	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km

TEHERBÍRÁS

Összesen :	**2480,4**	**168,5**	*6,8*	**439,7**	*17,7*	793,8	*32,0*	**309,2**	*12,5*	**769,2**	*31,0*	
Főutak	**353,7**	**119,7**	*33,8*	**92,0**	*26,0*	61,6	*17,4*	**37,2**	*10,5*	**43,2**	*12,2*	
Mellékutak	**2126,7**	**48,8**	*2,3*	**347,8**	*16,4*	732,2	*34,4*	**272,0**	*12,8*	**726,0**	*34,1*	

BURKOLAT FELÜLET

Összesen	**2480,4**	**748,6**	*30,2*	**687,6**	*27,7*	646,3	*26,1*	**256,5**	*10,3*	**141,4**	*5,7*	
Főutak	**353,7**	**58,9**	*16,6*	**273,0**	*77,2*	20,2	*5,7*	**0,5**	*0,1*	**1,2**	*0,3*	
Mellékutak	**2126,7**	**689,7**	*32,4*	**414,6**	*19,5*	626,2	*29,4*	**256,0**	*12,0*	**140,3**	*6,6*	

EGYENETLENSÉG (csak a mért utakról)

Összesen	**224,3**	**40,7**	*18,1*	**52,1**	*23,2*	13,2	*5,9*	**77,7**	*34,6*	**40,7**	*18,2*	
Főutak	**48,2**	**11,3**	*23,5*	**24,7**	*51,2*	12,2	*25,2*					
Mellékutak	**176,1**	**29,3**	*16,6*	**27,4**	*15,5*	1,0	*0,6*	**77,7**	*44,1*	**40,7**	*23,1*	

VÍZELVEZETÉS ÁLLAPOTA (csak a mért utakról)

Összesen	**925,6**	**215,1**	*23,2*	**472,4**	*51,0*	**231,9**	*25,1*	**6,2**	0,7			
Főutak	**75,8**	**47,0**	*62,0*	**28,0**	*36,9*	**0,8**	*1,1*					
Mellékutak	**849,8**	**168,1**	*19,8*	**444,4**	*52,3*	**231,1**	*27,2*	**6,2**	0,7			

A hálózat hosszán felül a legnagyobb gond az volt, hogy a **megyei úthálózat szélessége erősen elmaradt** az országos adatoktól **annak ellenére, hogy** az előző tíz évben **945,0 km útburkolat szélesítés történt.** Ez a nagy szám azonban valójában a 4 és 5 méterre történő szélesítéseket is magában hordja, amelyeknek 6,0 m-re történő szélesítésére újból sor kell, hogy kerüljön.

Az alábbi adatok szemléltetik az akkori állapotokat:

KPM Közúti Igazgatóság és az országos közúthálózat megfelelőségének összehasonlítása

Burkolatszélesség	Átkelés	Külsőség	Összesen	%-ban
***6,0 m feletti* megyei**	98,8 km	1025,4 km	1124,2 km	45 %
országos	1355,7 km	13491,3 km	14847,0 km	52 %
***6,0* m alatti megyei**	683,1 km	673,2 km	1356,3 km	55 %
országos	7289,7 km	6682,6 km	13972,2 km	48 %

Sajnos, az útburkolat szélességi hiánya a főúthálózatnál látható legmarkánsabban.

A forgalmi adatok merőben eltérő képet mutattak a burkolatokétól, itt a megyei értékek rendre meghaladták az országos értékeket.

A megye úthálózatán átkelési szakaszok hossza 2-%-kal több volt az országos átlagnál.

A pályaszerkezetek teherbírása érzékletesen tükrözte a tennivalókat, hiszen **a hálózat 31 %-án kellett volna valamilyen beavatkozást végezni.**

b.) **A második döntő folyamat** a 80-as években, hogy **mind az úthálózat állapotában, mind pedig a technológiák fejlődésében kedvező változások történtek.**

A szakma és így az Igazgatóság is

- az aszfaltbeton útépítéseket (TELTOMAT keverőtelepek kiépítésével),
- az utántömörödő pormentes burkolatokat,
- az ipari melléktermékek (pernye, kohósalak) felhasználásával készült építési technológiákat,
- az energiatakarékos bitumenemulziós felületi zárásokat

helyezte előtérbe nagyobb minőségi igényt támasztva a forgalombiztonság érdekében.

Emulziós záróréteg készítése, 1981

Emulziós záróréteg készítése, 1981

Jellemző erre az időszakra az is, hogy a megye úthálózatán több burkolattípus "elfogyott", megszűnt:

- a kis- és nagykockakő,
- a keramittégla,
- a vizes makadám burkolat,
- a betonút,
- a földút.

A 80-as évek második felében azonban a Közúti Közlekedési Főosztály irányelvei alapján késleltetni kellett a legköltségesebb beavatkozás a burkolatmegerősítés végrehajtását még a főutakon is. Meg kellett elégedni egyéb lehetséges megelőző műszaki eljárással:

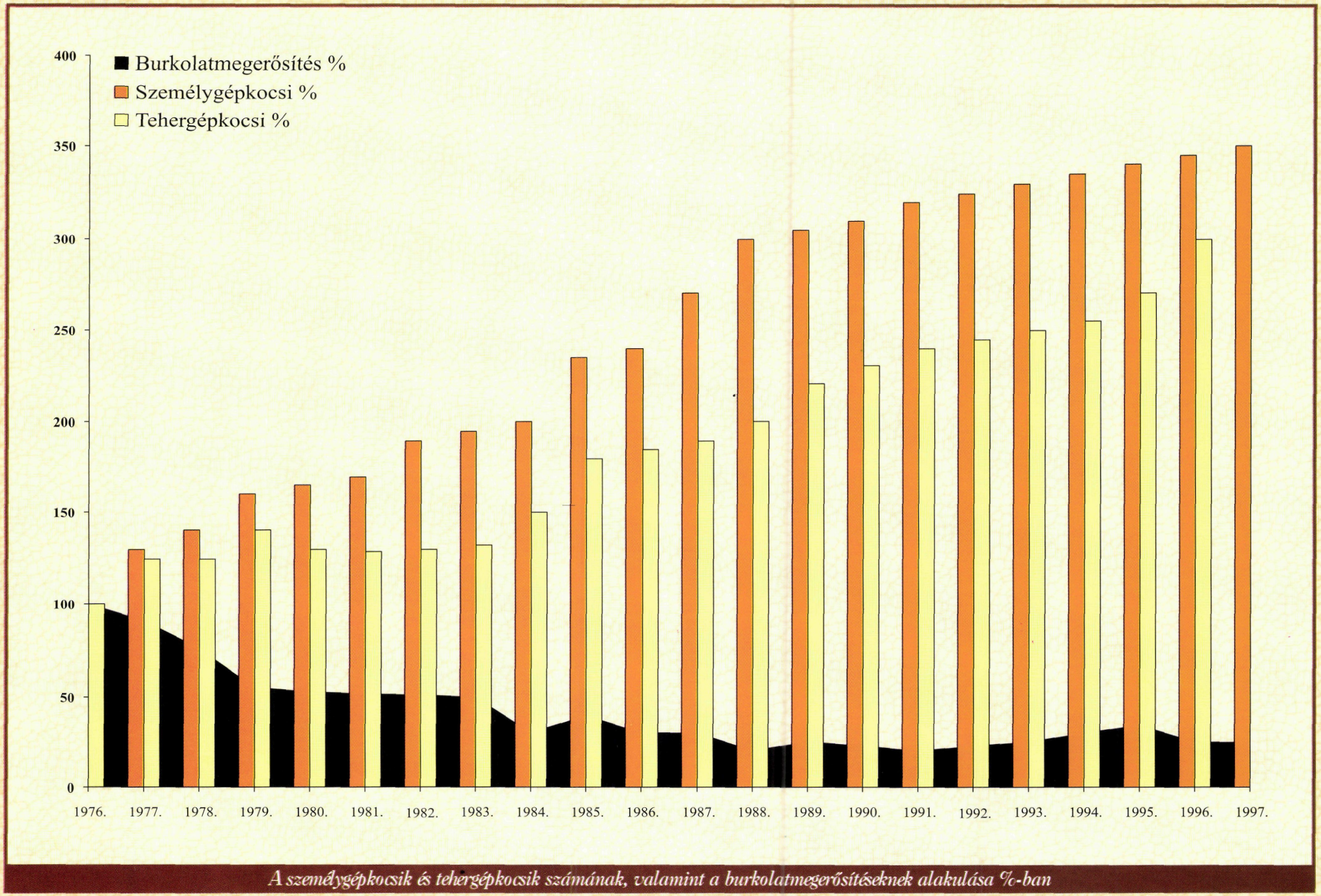
- a kátyúzással,
- a víztelenítéssel,
- az emulziós felületi bevonatokkal
- vékony aszfaltburkolatok építésével.

Úgy gondoltuk, hogy ezzel a célkitűzéssel és annak végrehajtásával lassítani tudjuk a leromlási ütemet. Azonban, ahogy ez az évtized utolsó öt évére vonatkozó minőségi adatokból és összehasonlításokból kitűnik, "nem" sikerült, mivel

- a teherbírási tartalékkal rendelkező utak hossza 42,1 %-ról 27,4 %-ra csökkent,
- a jó és megfelelő utak hossza 61,9 %-ról 43,6 %-ra,
- a jó minősítésűek hossza 10 %-kal,
- az erkölcsi-fizikai avultság 4,9 %-kal csökkent.

Ennek az időszak burkolatmegerősítési késleltető stratégiája látható abból a grafikonból, amely a személygépkocsik és tehergépkocsik számának és a burkolatmegerősítés mennyiségi alakulását mutatja %-osan 1976 és 1997 között.

Szükséges kitérni még arra, hogy a 80-as évekre - a VI. és VII. 5 éves tervek időszakára - nemcsak a lassítási ütem nyomta rá a bélyegét a megye úthálózatának állapotára, hanem az is, hogy az Igazgatóság az átlag alatt kapott forrást annak ellenére, hogy a komplex útállapot felvételek éppen az ellenkezőjét indokolták volna.



A személygépkocsik és tehergépkocsik számának, valamint a burkolatmegerősítéseknek alakulása %-ban

Szerencsésnek mondható, hogy az 1985-90 közötti időszak száraz időjárása miatt meglepően kevés javítás vált szükségessé, és kedvező volt, hogy az aszfaltbeton burkolatok profildeformációja kisebb mértékű volt, mint az utántömörödő hígított bitumenes burkolatoké. **Segítségére volt a szakmának a kedvezőbb téli időjárás is**, kevesebb volt a havas napok száma, így nagymérvű olvadási károk a megyében nem jelentkeztek.

c.) **Az évtized harmadik döntő változásának tekintem,** hogy a megnövekedett burkolat-erősítési feladatok előtérbe helyezték **a minőségügyet.** Már a 70-es években megalakultak a műszaki osztályok keretében a közúti minőségvizsgáló laboratóriumok.

2.4. A 90-es évek (1998-ig)

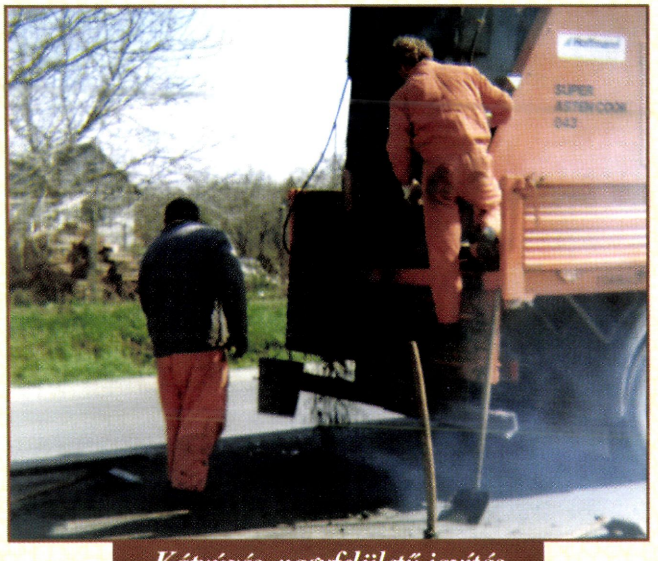
1976-1994 közötti időszakban a fenntartási lehetőségek csökkenésével - mint túlélési taktika - középpontba került a főúthálózati szemlélet.

A 90-es évek drasztikus üzemanyagár emelésének hatására **több éven keresztül stagnált a forgalom**, de ezen belül a főúthálózaté emelkedett. Ennek is tulajdonítható, hogy a kiemelten kezelt főúthálózaton a burkolatállapot még elfogadható, de az alsóbbrendűn rossz és az ezen való közlekedés a jármű üzembentartói részére gazdaságtalan és nem biztonságos (magas gépjármű üzemeltetési költségek).

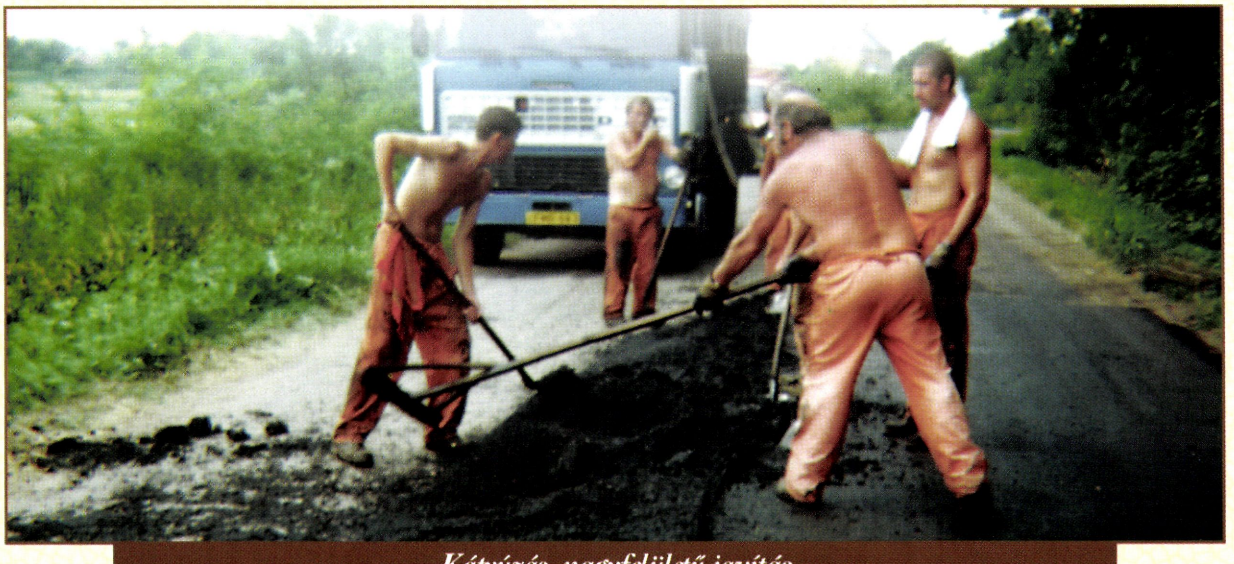
Borsod-Abaúj-Zemplén megyében külön gondot jelent még ma is az a kb. 360 km út, amelynek szélessége 5,0 m vagy az alatti. Ezeknek a zöme bekötő út, amely egyetlen kapcsolatot jelent az út végén vagy mellette elhelyezkedő településeknek. A kis forgalom és igen alacsony megtérülés miatt megerősítés, nagyfelületű beavatkozás nem tervezhető, így csak kátyúzással lehet a balesetmentes közlekedést biztosítani.

1993-ban a felületi bevonatok alkalmazásáról műszaki irányelv lett kiadva. Az elvárás: minőség, tartósság, olcsóság, ami szükséges az állagmegóvás, s a forgalombiztonság szempontjából is. Az irányelv kiadására azért került sor, mert **1993-tól világbanki hitelből is lehetett felületi bevonatot készíttetni** a vállalatokkal is, amelyekre szigorú, négy éves tartósság van előírva.

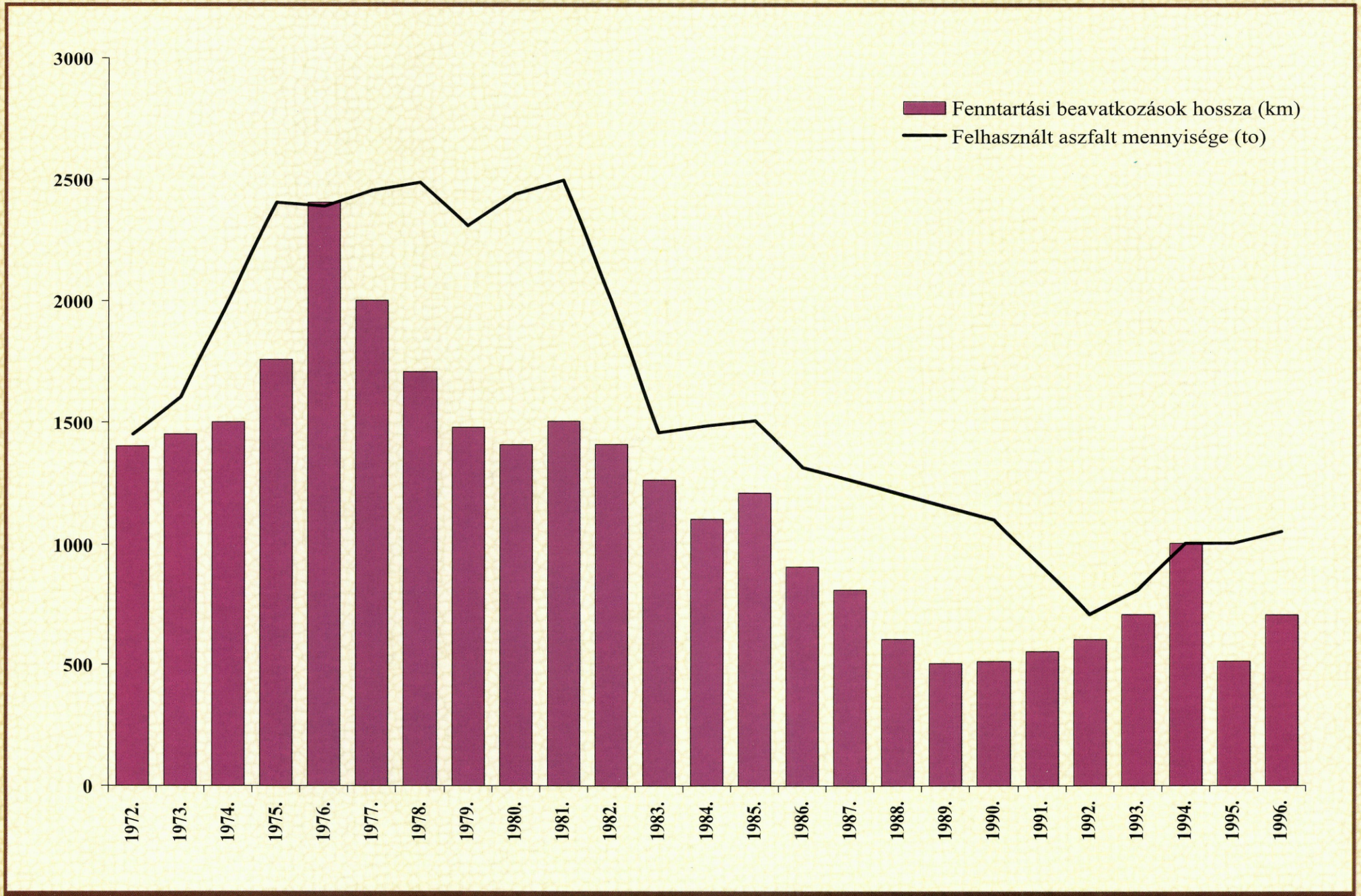
Kátyúzás, nagyfelületű javítás



Kátyúzás, nagyfelületű javítás



Kátyúzás, nagyfelületű javítás



Az aszfaltmennyiség és a fenntartási beavatkozások hosszváltozása

A kivitelező vállalatok erre technológiailag már a 90-es évek elején készültek. A cégek privatizációjával egyidejűleg megjelentek a **forróbitumenes** és **modifikált bitumenes permetezésű felületi bevonatok**. Ezzel párhuzamosan még jelentősebb eseménynek számított **a kevert felületi bevonatok** (mikrorétegek) megjelenése. Ezek már a felületi egyenetlen-ségek, a nyomvályúk kiegyenlítésére is alkalmasak a teljes szélességű új felületi mikroréteg fektetése esetén. A javítási technológiákra megelőző **laboratóriumi vizsgálatok** készülnek. Az Igazgatóság mind a permetezéses, mind pedig a keverékes felületi bevonatokat előszeretettel alkalmazza.

A fenntartási feladatok közül a kiemelt jelentőségű **burkolatfenntartási munkák mennyiségi adatait** mutatja az alábbi táblázat **1992-99 között**:

(km)

Tevékenység /Évek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Felületi bevonatok	-	51,7	65,8	45,3	29,4	31,4	17,4
Vékonyaszfalt	7,4	18,6	8,2	18,2	4,7	26,3	18,3
Burkolatmegerősítés	10,5	12,2	14,1	17,9	3,1	43,1	27,3
Összesen:	**17,9**	**82,5**	**88,1**	**81,4**	**37,2**	**100,8**	**63,1**

Feltűnően alacsony beavatkozási hosszakról ad számot ez a kimutatás. Ezt támasztja alá az az országos közúthálózati burkolatállapotra vonatkozó felmérés, amely bemutatja

- az aszfaltmennyiség és a beavatkozási hossz változását 1972 és 1996 között.

Sajnálatos módon az 1970-1985 közötti évek nagyarányú burkolatépítések eredményeit hosszú évek óta nem lehet szinten tartani, útfenntartási beavatkozásaink egyre jobban lemaradnak a motorizáció mögött. **A Társasággá alakulás** - a két év alatt - **sem hozott észrevehető változásokat a források nagyságrendjében.**

A burkolatfenntartási stratégiát is alapvetően befolyásolja, hogy a versenyeztetett **nagyfelületű beavatkozások** km hossza, **száma csökken**, ezáltal a lokális jellegű burkolati munkák jelentősége megnő és így fontos feladata lesz továbbra is a Társaságnak a tavaszi nagytömegű kátyúzás.

1998. évi adatok

	Össz hossz	1. osztályzat		2. osztályzat		3. osztályzat		4. osztályzat		5. osztályzat		Nem minősített
	km	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km
TEHERBÍRÁS												
Összesen :	2450,2	1001,8	40,9	206,3	8,4	269,5	11,0	305,9	12,5	657,4	26,8	9,2
Főutak	356,3	209,4	58,8	28,3	7,9	29,5	8,3	31,4	8,8	53,2	14,9	4,5
Mellékutak	2093,9	792,4	37,8	178,0	8,5	240,0	11,5	274,6	13,1	604,2	28,9	4,7
BURKOLAT FELÜLET												
Összesen	2450,2	125,1	5,1	424,5	17,3	707,3	28,9	355,9	14,5	836,5	34,1	0,8
Főutak	356,3	18,6	5,2	83,1	23,3	108,8	30,5	40,1	11,3	105,3	29,6	0,3
Mellékutak	2093,9	106,5	5,1	341,4	16,3	598,5	28,6	315,8	15,1	731,2	34,9	0,5
EGYENETLENSÉG												
Összesen	2450,2	370,0	15,1	597,8	24,2	331,6	13,5	282,0	11,5	863,0	35,2	5,7
Főutak	356,3	156,9	44,0	82,2	23,1	69,0	19,4	31,4	8,8	14,0	3,9	2,8
Mellékutak	2093,9	213,2	10,2	515,6	24,6	262,6	12,5	250,6	12,0	849,0	40,5	2,9
VÍZELVEZETÉS ÁLLAPOTA												
Összesen	2450,2	616,8	25,2	1425,8	58,2	407,4	16,6					0,2
Főutak	356,3	227,6	63,9	118,7	33,3	9,7	2,7					0,2
Mellékutak	2093,9	389,1	18,6	1307,0	62,4	397,7	19,0					

Borsod-Abaúj-Zemplén megye úthálózatának összesített adatai a burkolatállapotról

A burkolathibák: alakváltozások, repedések, felületi kitöredezések, hossz- és keresztirányú deformálódások, kátyúzással történő javítása - mint egyik legdrágább beavatkozásra a szakma csak rákényszerült. Ennek ellenére állandóan foglalkozni kell vele, alkalmazni és fejleszteni kell a különféle technológiákat.

Az Igazgatóság 1994-től üzemmérnökségenként felfejlesztette a kátyúzási technológiák gépeit: hézagvágókat, bontókalapácsokat, vibróhengereket szerzett be, de 1986-ban már volt egy db KFA aszfaltbedolgozó gépe. Ezekkel az alábbi technológiákat végezzük:

a.) Kátyúzást hidegaszfalttal és finnaszfalttal az alsóbbrendű hálózaton.

b.) Kátyúzást melegaszfalttal a főutakon ömlesztett és zsákos anyaggal.

c.) Kátyúzás aszfalt újrahasznosító berendezésekkel.

KFA-86	Miskolc	1986
SUPER ASTEN COOK 043	Nyékládháza	1996
BAGELA 8000	Edelény	1997
TURBO-COMBI 5000	Szikszó	1998

Véleményem szerint - ami nem egyedülálló - a **nagytömegű kátyúzás, a "tűzoltás" nem stratégia.** De nem megoldás az elmaradt burkolatfenntartási beavatkozások helyett súlykorlátozások bevezetése sem, különösen hosszú távon. Több pénz kell a sikeres burkolatfenntartáshoz (régi vágy!), mert az adott pénzügyi kondíciók nem kedveznek a tervszerű burkolatfenntartásnak. Kell, szükség van a végrehajtható programra, mert az útügy nem tűri el az improvizációt a burkolatfenntartásban sem.

A Társaság elvárt szempontok szerinti működésének kiindulási alapját (1996-tól) a rendelkezésre bocsájtott erőforrások és a várható saját társasági bevételek nagysága és összetétele képezik.

Sajnálatos tény, hogy a feladatokra 1998-ra az UKIG-gal megkötött szerződés alapján biztosított és kapott összeg kevesebb, mint a "C" színvonal fenntartás igénye.

3. Burkolaton kívüli területek fenntartása

Az Igazgatóság megalakulása után fokozatosan előtérbe került az utak környezetének gondozása. Az útőrök kézi erővel végezték egyénileg vagy összevontan

- a fűkaszálást,
- a fák gallyazását,
- az átereszek tisztítását,
- a vízelvezető árkok rendbetételét,
- az úttesttartozékok meszelését, festését,
- az útpadkán tárolt anyagok prizmázását.

Ezeken kívül minden szombaton ún. szakaszbejárást kellett tartaniuk és elvégezni a halasztást nem tűrő munkákat (pl. kidőlt táblák, korlátok helyreállítása, gallyak eltávolítása).

Az útirányjelző táblák festését, felújítását címfestők végezték. Az útvonalakon kerékpárral közlekedtek, a munka befejezése után legtöbbször a szakaszos útőrnél aludtak. A címfestő brigád tagjai a jelzőtáblákat létráról festették, de a három közül csak kettőnek kellett létrát cipelni, mert ***Bardócz Jenő*** 2,10 m magas ember volt, így könnyedén a földön állva tudott festeni.

Ebben az időben még kiemelt feladatot jelentett az ívekben és a 3,0 m-nél magasabb töltéseknél elhelyezett vezetést szolgáló vasbeton korlátok, kerékvetők tisztántartása, meszelése, festése. Ugyancsak útszéljelzésként fekete-fehér csíkokkal meszelték be az útpadkán lévő fasorok fatörzseit, amelyek kellő vezetést biztosítottak sötétben.

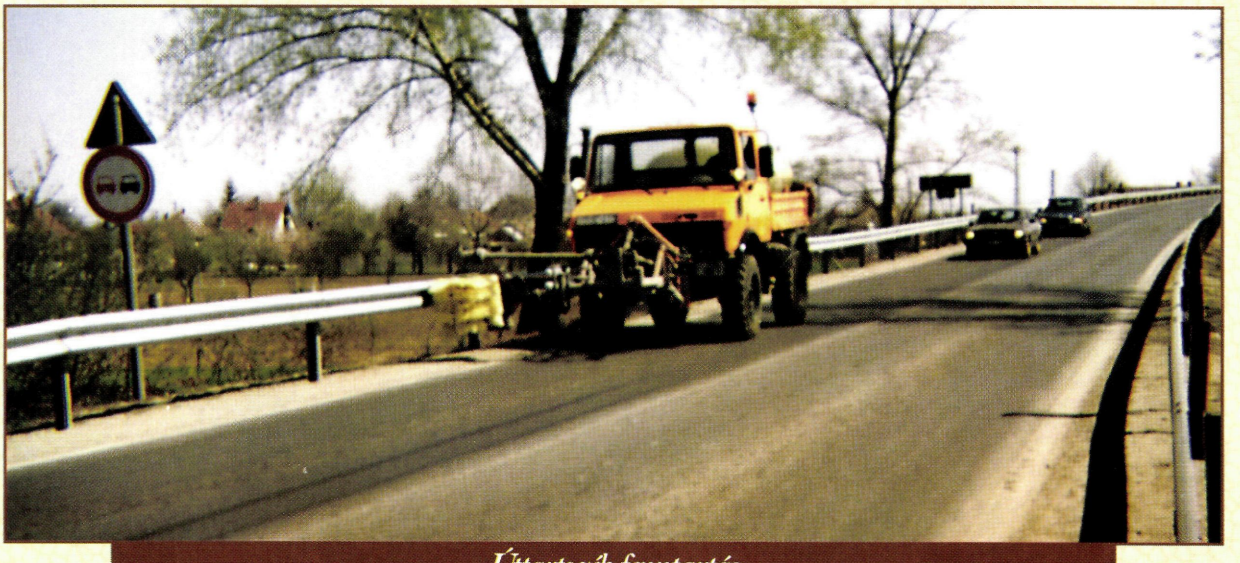
A 60-as évek második felében a motorizáció növekedésével a burkolaton kívüli területek fenntartásában más igényszint jelentkezett, ezért ezekkel mint üzemeltetési feladatokkal külön-külön részletesebben foglalkozom.

3.1. Útpadka, rézsű, vízelvezető rendszer

A megye úthálózatának jellegétől függően az útpadka szélessége 0,5-2,20 m között változik. Anyagát tekintve 1972-ig földpadka volt. Csupán a Bodrogköz homokos altalajú területein lehetett látni - egyes útszakaszokon - olyan padkát, amely homokkal volt feltöltve.

Úttartozék fenntartás

Híd fenntartás



Úttartozék fenntartás

Sokrétű problémát jelentett, hogy az alsóbbrendű úthálózat nagy részének - az 5,5-7,5 m széles koronáján a padkán, eper- és gyümölcsfasorok voltak telepítve. Ez az állomány már eléggé elöregedett, vastagtörzsű, sok helyen látható gyökérzetű több szakaszon az út kétoldaláról összeérő, összehajló állapotú volt, amely már akadályozta

- a felszíni vízelvezetést,
- a tervezett és már beindult gépesített útpadka fenntartást,
- a téli üzemeltetést (hóeltolást),
- közelségük egyben baleseti veszélyt jelentett a gépjárművek számának növekedésével.

Emiatt **ezeknek a fasoroknak nagy része programszerűen kivágásra került**. Helyettük pótlásul az árkon és a keletkezett ún. "bakháton" túl ültettünk fasorokat, cserjéket. Így a 70-es években beindulhatott a kézi kaszálás mellett a gépi kaszálás is. Ugyanis az országos UNIMOG programon belül az Igazgatóság is kapott 6 db-ot olyan fűkasza adaptert, amellyel már hatékonyabban tudtak dolgozni, mint a mezőgazdaságtól bérelhető traktorra szerelt fűkaszákkal. Ezen kívül 10 db RM-2 és RMB-3 típusú fűkasza is rendelkezésükre állt.

Az útpadkafenntartás forgalombiztonsági szempontból is állandóan foglalkoztatta a szakmát. Ezt bizonyítja az is, hogy ***Dr. Ábrahám Kálmán*** akkori **főosztályvezető** 1972-ben a főúthálózat padkamegerősítésére (padkanemesítésre) pályázatot írt ki. Ennek az volt a célja:

olyan padkát kell tervezni, amely vízáteresztő és egyben vízlevezető, könnyen fenntartható, nem drága, helyi anyagok felhasználásával készül.

A pályázat első és második helyét a Miskolci Közúti Igazgatóság mérnökei nyerték meg. A pályázat kiírása szerint 50 millió Ft támogatás is járt a padkakiépítésre. Ebből az összegből a 3. sz. főút megyehatár és Miskolc közötti szakaszán 45 km hosszban a 2,20 m széles földpadka helyett mészkőzúzalékos nemesített padkát alakítottunk ki. Az anyagot a diósgyőri (mexikói) bányából biztosítottuk. Az első réteget a gréderrel 4 %-os esésűre kiképzett alépítményre hordtuk fel 40-45 cm-es vastagságban hengerelve. Bekötése 5-10 cm rétegvastagságú mészkőzúzalékkal történt. A 37. sz. főúton azonos technológiával a bodrogkeresztúri és tállyai bányákból nyert zúzottkövet és bányameddőt használtuk a padka megerősítésére. A kedvező tapasztalatok alapján minden kétszámjegyű főút földpadkáit ezekkel az anyagokkal erősítettük meg, az ózdi járás területén pedig kohósalakból. Az ilyen felületekkel éveken keresztül nem volt dolgunk. Egy idő után azonban jelentkeztek a füvesedés, a koronaéleken a gyomosodás jelei, ezért úgy döntöttünk, hogy gyomirtószer

alkalmazásával megőrizzük az eredeti állapotot. A vártnál kedvezőbb eredményeket értünk el, az évente elvégzett 310 hektáron totális és 200 hektáron szelektív gyomirtással.

Az Igazgatóság először nagy merészséggel saját gyomirtószerelvényt állított össze, UNIMOG alapgépre helyezve. Kiképeztettünk vegyszereket kezelő és tároló szakmunkásokat, a felügyelet ellátására még szerződéses vegyészmérnököt is alkalmaztunk. A 80-as évektől a mai napig a vegyszeres gyomirtást a rágcsálók irtásával együtt megrendelés alapján végezzük.

A közutak mentén az útpadkán kívül a magasabb rézsűkkel együtt jelentős nagyságú terület van, amelyen bokrok, fák, erdősávok találhatók. Az alsóbbrendű hálózat hegyvidéki szakaszain ezek nagy része igen szabdalt, egyenetlen felületű, amelyeknek tisztántartására, a növényzet gyérítésére évtizedeken át kevés lehetőség nyílott.

A főúthálózaton és a forgalmasabb alsóbbrendű utakon több sikerrel tudtunk e kérdéssel foglalkozni. Így a

- 3. sz. főút Mezőkövesd-Miskolc, Felsőzsolca-Szikszó közötti szakaszán az erdősáv és a vízelvezető árok között 289 hektár terület művelésre lett bérbeadva, csökkentve ezzel is a tisztántartandó területek nagyságát.
- Főutak keresztezésénél a csomópontok környékén, de egyéb közutak mentén a nagyobb felületű helyeken autóspihenő helyeket, parkokat alakítottunk ki
  - a 3 - 37. sz. főút csomópontjánál,
  - a 35. sz. főút 3. sz. főútból való kiágazásánál,
  - a 37. sz. főúton három helyen,
  - a Harsányi összekötő út 3. sz. főúti becsatlakozásánál.

A nagyobb rézsűfelületek jellegüknél fogva megkülönböztetett fenntartást igényelnek.

- **A sziklafalak** a kőpergés, a kőtömbök esetleges leválásának megelőzésére igényelnek beavatkozást, kőfogóháló kiépítést. Fenntartásuk a megyében az Eger-Hollóstető-Miskolc, valamint a Miskolc-Dédestapolcsány úton különleges feladatot jelent. E vonatkozásban a legnagyobb munkát a Bányászati és Aknamélyítő Vállalat végezte, amikor az egész hegyoldal sziklafal szakaszait felülvizsgálták, a meglazult köveket eltávolították, vagy ha nagyobb kőtömbről volt szó megerősítették.

- **Rézsűállékonysági** hibák miatt több helyen, de az említett két útvonalon is csúszásra veszélyes szakaszok vannak, amelyeknek ideiglenes és végleges helyreállításáról gondoskodni kell. Itt említeném meg még a **támfalak és bélésfalak** fenntartását is. Ilyen szempontból Bodrogkeresztúr átkelési szakaszán kellett a kihasasodások és roskadások miatt vállalati beavatkozásokat végezni.

  Idesorolom az intenzív esők, záporok következtében keletkezett sár- és iszaplerakodásokat, amelyek árokfeltöltődést, csőáteresz eltömődést és egyéb műtárgyak, híd átfolyási szelvényein lecsökkenést okozhatnak.

Az útmenti területek fenntartásában nagy része lett a közmunkás foglalkoztatási programnak. A megyében 1996-ban indult be azzal a céllal, hogy az országban jelentkező közhasznú feladatok ellátásával jelentős számú munkanélküli foglalkoztatása valósuljon meg. Közmunkatanács lett felállítva, amely nyilvános pályázatot hirdet és ennek alapján nyújt támogatást a foglalkoztatásra.

1996-ban október 1-december 1 között 500 főre	69,45 millió Ft
1997-ben augusztus 1-október 1 között 500 főre	53,60 millió Ft
útalaptámogatásból	23,70 millió Ft
saját forrásból	4,00 millió Ft
1998-ban március 1-november 1 között 250 főre	96,20 millió Ft
saját forrásból	12,50 millió Ft-ot

használtunk fel. A közmunkán foglalkoztatottak az útüzemeltetésben dolgoztak, így lehetővé tették a KKSZ szintjeinek betartását. Végeztek:

- kézi kaszálást,
- növény- és fagondozást,
- hórácsok kirakását, beszedését,
- árkok, padkák kézi rendezését és
- tisztántartási feladatokat.

3.2. Hidak, átereszek

Az úthálózat korlátozás nélküli használhatóságában jelentős szerepük van a hidaknak, amelyek műszaki állapota folyamatosan romlik. Ugyanis a víz, a levegő és a különböző szennyeződések rongálják a hidak állapotát, ezért különösen a vízelvezetéssel kapcsolatban a fenntartóknak és a kivitelezőknek nagy a felelősségük a munkájuk során. A hídfenntartási feladatokon belül meghatározó a 2,0 m nyíláson aluli átereszek fenntartása, tekintve, hogy 2478 db ilyen műtárgy van a megyében. Sajnos, ezek az időjárás függvényében időszakonként nem funkcionálnak folyamatosan, ezért **szükségessé vált a 70-es években a hídbrigádok felállítása.** Munkájuk kedvezőbb helyzetet teremtett, amely nemcsak a műszaki beavatkozá-sokban volt érezhető, hanem esztétikailag is látványosabb képet mutatott.

A 80-as években az üzemmérnökségi hídbrigádok fokozatosan megszűntek. Mivel a fenntartási munkák döntő részét külső vállalatoknál rendeli meg a Társaság. Ilyenek a nagyobb felújítások mellett pl. a teljes hídmázolás, nagyobb átereszek építése, stb.

A hídfenntartási munkák egy részét továbbra is az üzemmérnökségek végzik: korlátfestést, kisebb betonfelület javítást, rézsűkúpok helyreállítását, tisztítási munkákat, korlát helyreállításokat és táblák pótlását. Ezen kívül a nagyobb és nehezen hozzáférhető hidakon lehetőség van a Berger hídvizsgáló gépkocsival történő vizsgálatokra és javításokra. A megyén kívül is vállal a Társaság Bergerrel hidakhoz kapcsolódó feladatokat. A sózott utakon minden híd lemosásra kerül tavasszal, ez általában UNIMOG által vontatott tartályból történik.

4. Téli üzemeltetés

Borsod-Abaúj-Zemplén megye a téli útüzemeltetés szempontjából, különleges földrajzi és éghajlatú terület.

- Jellemzően sok a domb és hegyvidék, az emelkedőkkel és lejtőkkel tűzdelt útvonal.
- Az uralkodó széliránnyal párhuzamos völgyeket nagyszámú keresztút szeli át (pl. a Hernád völgye, a Bodrogköz), amelyek hóátfúvásra, hóakadályképzésre hajlamosak.
- A 370 körüli település átkelési szakaszai különösen nagy gondot jelentenek úgy a hóeltávolítás, mint a síkosság elleni védekezés szempontjából.

- Változóan magas, 8-15 a havas napok száma egy-egy téli időszakban.
- A megye egyes tájegységei egyedi mikroklímájú területek, amelyek esetenként megelőző rendkívüli elhárítást igényelnek.

Az Igazgatóság megalakulásakor a téli útüzemeltetés az utak hótól való védelméből és a síkosság elleni védelemből állt, ekkor **még preventív védelemről nem beszélhettünk.** Azonban a II. Világháború előtti időszakban a tájépítészet részeként - humuszos, homokfogó hóvédő erdősávként - telepített védművek egy része kipusztult, más része már nem tölti be funkcióját az ív, ill. útkorrekciók vagy a telepítések utáni eltorzulások miatt.

Hófogó rácsokat már akkor is készítettek egyéni ötletek alapján, amelyek kihelyezésével egy-egy hófúvásos útszakaszt védtek. Ilyenek voltak pl. a **bitumenes hordók kiegyenesített lemezeiből** készített rácsok.

Lóvontatású vas- és faekét is alkalmaztak hótolásra, de szükség esetén, különösen a települések átkelési szakaszain kézi lapátolással is nyitottak meg útszakaszokat.

Nagy segítséget jelentett az országban először a megyében alkalmazott 1940-ben külföldről beszerzett **PÉTER hómaró**, amely még a 60-as években is működött. Büszkék voltak az útőrök erre a hómaróra, a nagy teljesítményére az akkori viszonylatban, különösen azért is, mert feladatát szakaszukon ők jelölték meg, és kísérhették munkája során.

A síkosság elleni védekezést, a hóesés, a ködlecsapódás, ónos eső következtében lefagyott síkos szakaszokon különféle szóróanyagok (homok, zúzalék, salak) felhasználásával végezték.

Az anyagot előre már ősszel az emelkedők mellett tárolták, prizmázták, amit az egyéni útőrök saját szakaszukon **lapáttal az útburkolatra szórtak.** Első ízben hajnalban kellett végrehajtani ezt a menetrend szerinti autóbusz indulása előtt. **A hírközlő eszköz a telefon volt.** Az útőrök a települések postájáról "R" beszélgetésre hívhatták fel a szakasztechnikusi központot, és úgy adtak jelzést vagy kértek segítséget. De volt lehetőségük a megbeszélésre azáltal is, hogy a szakasztechnikusok a mintegy 200 km-es körzetüket motorkerékpárral járták be és ellenőrizték az útőrök munkáját.

Az Igazgatóság 1960-ban beszerzett a már meglévő 21 db **FÜRGE-3 traktor**hoz még 20 db-ot. Ezekhez 0,5 m3-es szóróberendezéseket lehetett szerelni, így a síkosság elleni védekezést az érdesítő anyag kiszórásával gyorsítani lehetett. 1961-67 között nagyobb teljesítményű olyan gépek, berendezések beszerzésére is sor került, amelyekkel már hatásosabb védekezést lehetett elérni.

Különösen nagy jelentősége volt a síkosság elleni védekezésnél a 12 db **GAZ-51 típusú tehergépkocsi**nak, amely **VITÁLIS** szóróberendezéssel volt felszerelve, így az érdesítő anyagok kiszórása - nagyobb mennyiségben menet közben történt. De volt ebben az időben 3 db **IFA FRAMO gépkocsi** is, amelyről állva, kézzel szórták ki az anyagot.

A hóelhárításban ekkor már a PÉTER hómaró mellett 2 db **ROLBA hómaró** is dolgozott. Különösen nagy segítséget jelentett a hófúvásos szakaszok nyitásában a 3 db **UTOS traktor**, az 1 db **U-28-as traktor**, a **D 144-es** fülke nélküli és a **D 446-os gréder**. Nagy szerepet kaptak még **a traktor vontatású hóekék**, amelyeket homok súlyozással alkalmaztak.

1967-ben az útmesterségek megszervezésével téli **ügyeleti szolgálat lett felállítva** az útmesterségeken is, ahova fix URH készülékek lettek telepítve. Ehhez a rendszerhez kiépítettük a HM-mel közösen az első URH átjátszót, majd Bánkúton, később pedig Feketesáron a Polgári Védelemmel működtünk együtt. A Feketesári adó ma is üzemel.

A téli útüzemeltetés végrehajtása a megnövekedett forgalombiztonsági igényeknek megfelelően részben bérelt gépekkel és eszközökkel történt.

A hómarók a Közúti Gépellátó Vállalat tulajdonában voltak. Éves szerződések alapján béreltük gépkocsivezetőkkel együtt. Ez az állapot sok hátránnyal járt, mert nem sikerült mindig időben kiállítani a kért hómarót, nem egy esetben gyakorlatlan vezetőt ültettek a gépkocsira, aki még hóakadályt sem látott, mivel félcipőben és vasalt nadrágban jelentkezett munkára.

A bizonytalanságok kiküszöbölése és a gyorsabb elhárítás érdekében nehézgép- és **hómarókezelői tanfolyamot szerveztünk** és kialakítottunk, kineveltünk egy ütőképes hómaró-gépkezelői gárdát. Ezzel elértük, hogy **1968-tól** a hómarók az Igazgatósághoz kerültek. Ezt azért is lehetett vállalni, mert ezzel egyidőben **tudtuk beüzemelni a miskolci Gépjavító üzemet.** Itt elhárítási időszakban ügyeleti műhelyszolgálattal a meghibásodott gépek és berendezések azonnali javítását el tudtuk végezni és az üzembe helyezett járműveket központi irányítással a legszükségesebb útvonalra lehetett kivezényelni.

Téli elhárítás a Bodrogközben

Hóakadályok a Hernád-völgyben

Téli elhárítás a Bodrogközben

1970-1978. között az utak hótól való védelmét

- 6 db UNIMOG,
- 2 db ROLBA,
- 17 db ZIL,
- 6 db SKODA tehergépkocsi és
- 8 db gréder látta el.

Adapterek: 7 db hómaró
14 db kétszárnyú eke és
9 db egyszárnyú eke.

Az utak síkosság elleni védelmét

- 5 db KPM-3 úttisztító gépkocsi,
- 27 db IFA tehergépkocsi,
- 10 db PR homokszóró gépkocsi,
- 13 db UN-050 rakodó,
- 2 db VOLVO rakodó,
- 4 db VÖCSI rakodó alkalmazásával végezték.

A 70-es évek elején először a főközlekedési utakon alkalmaztuk a síkosság elleni védekezésre a sót. Ezt először fedetlenül, nem előkészített felületen tároltuk, így sokat küszködtünk az összeállt só törésével, kiszórásával. Ekkor még a szórógépek is korszerűtlenek voltak, így **az 1 m²-re eső sófelhasználás nagyon magas volt.** Ezért fordult elő, hogy **az 1970-71-es rendkívüli téli időszakban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 13500 tonna ipari só felhasználására került sor**. Az egyéb szóróanyag felhasználása is (bányameddő, szénsalak, lőrinci pernye, kohósalak, homok) elérte a 27000 tonnát. Ez a tél próbára tette a megye lakosságának, vezetésének türelmét, áldozatvállalását, főként az útüzemeltetők helyt állását, mert a megye 365 településéből 157 település 1-3 napig is el volt zárva. A 100/h km körüli orkánszerű szél és a vastag hóréteg (a folyamatos hócsés következtében) megbénította a közlekedést. A települések ellátását, a mentést, a megyei vezetés által szervezett bizottságok irányították, esetenként a honvédséget is bevonva.

A téli időszakokban jelentkező síkos és havas napok magas számának ellenére az volt a cél, hogy csökkentsük az ipari só felhasználását. Ezt **1975-re már 6000 tonnára sikerült lecsökkenteni**

- korszerűbb szórók alkalmazásával (SA-07 TORNADO),
- a kiszórási technológia fegyelmezettebb alkalmazásával,
- sóőrlők beállításával,
- és olyan újítás kezdeményezésével, hogy **az ipari sót 15 %-osan fűrészporral kevertük,** kedvező hatásfokkal. A fűrészpor és a só keveréket különösen a sátoraljaújhelyi és szerencsi járás útjain használtuk.

A 70-es évek végén az országban először az Igazgatóság igen hatásos és gazdaságos **őrjáratos szolgálatot vezetett be**, amelyet még ma is alkalmaznak. Ennek az a lényege, hogy ZUK kis őrjáratos gépkocsik vannak beosztva a területre szakképzett személyzettel URH készülékkel ellátva, akik menetközben adnak tájékoztatást a központi ügyeletesnek.

A 80-as évek közepére a közlekedési tárca is előtérbe helyezte a téli üzemeltetéshez szükséges géppark fejlesztését, így alakult ki a megyék közötti elosztás alapján az, hogy a Miskolci Közúti Igazgatóságnak 15 db hómarója volt, illetve lett. Természetesen azzal a céllal, hogy szükség esetén be kell segíteni más megyének is. Ez nem is váratott sokáig magára, mert az **1986-os februári tél "megtréfálta" a sokévi átlagot,** a hagyományokat és a Dunántúlon - addig nemigen tapasztalt - hóakadályok és járhatatlan főútvonalak, útszakaszok keletkeztek. Ezért sürgős kérésre a megyéből elindult hat hómaróból és 16 főből álló egység ***Szilvai Attila*** üzemmérnökség vezető h. (Szikszó) vezetésével.

Tagjai voltak: Kerekes István, Cservenyák László, Halmágyi László, Nyíri János, Juhász József, Brunszlik József, Zsíros István, Baricskó István, Dobos Imre, Prokop László, Nagy Ferenc, Orosz Tibor, Leigler János, Nagy Sándor, Nagy István.

Nagy hozzáértéssel állították össze és tették meg a közel 400 km-es távolságot a hómaróegységgel, mivel műhelygépkocsit és pótalkatrészeket is vittek magukkal, így a menet és elhárítás közbeni javításokat zökkenőmentesen el tudták végezni. El kell mondani, hogy az URH összeköttetés megszakadt, ill. a hatósávból kiléptek amikor már a Dunántúlon jártak, így amíg a célállomásra, a Keszthelyi Üzemmérnökségre nem érkeztek meg csak találgatások voltak, hogy merre jártak. De érkezésükkor csodálat töltötte el a várakozókat, mikor bejelentették, hogy menetközben két főutat és egy mellékutat felszabadítottak, és "Ezek után mi a teendő?" -kérdezték.

Derék munkát végeztek egész ott tartózkodásuk alatt, amelyért visszatértük után megfelelő elismerésben részesültek. Kiérdemelték, hogy ilyen részletesen foglalkozzak velük (Elnézést kér ezért a történet írója!), mert a 40 év alatt egyszer fordult elő ilyen eset.

A 90-es évek elején már rendelkezett az Igazgatóság olyan sószóró gépekkel, berendezésekkel, mint MSZ 4,5, SA 05, SA 07, NIDO 80, amelyekkel szabályozhatóan és gazdaságosan lehet dolgozni.

Az ipari só tárolásának végleges megoldására 1993-ban sótárolók épültek, a Nyékládházai, a Szikszói és a Miskolci Üzemmérnökségeken, a következő évben pedig a másik három üzemmérnökségen. A biztonságos és zártrendszerű só tárolása, rakodása, a kismennyiségű, illetve nedvesített só kiszórására alkalmas berendezések már a környezetvédelmi feltételeket is ki tudják elégíteni.

A téli üzemeltetésen belül évről évre bővült a nedvesített sószórással védett útvonalak hossza. Ma már **10 db nedvesített szórásra alkalmas gépe** van a Társaságnak az alábbi megoszlással:

Megnevezés	*db*	*üzemmérnökség*	*beüzemelés*	*eszközhordozó*
NIDO	1	Nyékládháza	1994	TÁTRA gk.
NIDO	1	Edelény	1995	TÁTRA gk.
NIDO SCHMIDT	3	Szikszó, Putnok, Nyékládháza	1996	U-1200 UNIMOG
EPOKE SW 3501	5	Szikszó, Nyékládháza Sátoraljaújhely, Edelény, Miskolc	1997	LIAZ gk.
MAN 14.224 LAC tgk. 6 m^3-es oldatszóróval	4	Szikszó, Putnok, Sátoraljaújhely, Nyékládháza	1998-99	
Oldatkészítő RAA-5000	4	Edelény, Miskolc, Szikszó, Nyékládháza	1955-56	

Hóakadályok megszüntetése a Bodrogközben

A 3. sz. főút felszabadítása Vattánál

Egy-egy telet megelőzően a gépeket felkészítik a téli igénybevételre, szemlét tartanak az üzemmérnökségeknél és sajtótájékoztatón ismertetik az előkészületeket. Fontos és egyben első lépés a hófúvásos szakaszok előzetes védelme a hórácsokkal, de nem szükségtelen teendő a hóvédő erdősávok felülvizsgálata, esetleges gondozása sem. Ezen teendők közé tartozik a meteorológiai intézettel való kapcsolatteremtés, szerződéskötés az előrejelzések szolgáltatása végett.

Bár 1987 óta 1998-ig nem volt ún. igazi nagy tél - a csapadék is kevés volt, mégis a téli üzemeltetésre a teljes üzemeltetési költség 40-45 %-át fordították az igazgatóságok. Ismerve hazánk időjárási viszonyait, könnyen belátható, hogy a téli üzemeltetés gépparkját nem a 6-10 évenként előforduló rendkívüli télre kell meghatározni. El kell fogadni a tél mindenkori súlyát, tekintélyét, veszélyességét és olyan univerzális gépparkot kell kialakítani, mely alapgépeinek nagyrésze télen-nyáron egyaránt felhasználható.

Ki kell mondani, amit már a megye közútüzemeltetői régen hangoztatnak:

A közúti közlekedés biztonságának és folyamatosságának igénye, abból eredő következménye csak úgy elégíthető ki, ha **a téli szolgálat létszám- és eszközkapacitása a meghatározó.** Így a jövőben úgy kellene méretezni a feladatokat, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel, átlagos téli időjárási körülmények között azt el lehessen látni, míg az ezt meghaladó feladatokat, a magánszférában, szerződéses jogviszonnyal lehessen kielégíteni.

Szükséges egy eurokonform üzemeltetési stratégiához közeledve téli védekezésünket úgy befolyásolni, hogy az ezirányú tevékenység hatékonyabb legyen, felhasználva az eddigi tapasztalatokat, biztosítva a nagyobb összegű ráfordítást. Meglátásom szerint ezt van hivatva biztosítani az Országos Közutak Kezelési Szabályzata, melynek alapján 1998-tól

- a közutakat szolgáltatási I-VII. osztályba sorolták,
- a feladatok elvégzésének színvonalát pedig ("A", "B", "C") három kategóriába.

Az ügyeleti és útellenőri szolgálattal a következő fejezetben foglalkoztam, itt nem kívánom részletezni.

5. Forgalomszabályozás, közlekedésbiztonság

Az Igazgatóság megalakulása utáni első években a hatósági feladatokat a területen az útőrök látták el. Igen kezdetleges volt a felszereltségük, mert a felhordott sarat, iszapot, egyéb szennyeződést a burkolatról lapáttal, sárvonóval tisztították le, amíg a tolólapos traktorok meg nem jelentek. Feladatuk volt továbbá a kidőlt táblák helyreállítása, a letört gallyak eltávolítása, a forgalom alatt a jelzések, biztonsági elemek figyelemmel kísérése.

Minőségi változást az Igazgatóság fenntartási és hatósági tevékenységében **a 34/1962. Kormány sz. rendelet hozott.** Olyan fogalmakat tisztázott a közutat és használatát illetően, hogy a fenntartási feladatok és hatósági ügyek ellátása színvonalasabbá vált. Ennek megfelelően lett megszervezve a motoros útőri szolgálat, amely az útellenőrzés elődjének tekintendő. Fő feladatuk az útmesterség területén az észlelt közvetlen veszély elhárítása, közúti jelzések pótlása, az útállapottal kapcsolatos veszélyhelyzetek bejelentése volt.

A 60-as években a fogatolt járművek használata egyre kevésbé volt jellemző s a gépjárművek számának növekedésével a közutak igénybevétele a többszörösére nőtt. Különösen a nehéz járművek forgalomba való részvétele szaporította a gondot.

1963. évi forgalomszámlálás idején a motoros forgalom már 88 %-ban terhelte az utakat, s **a fogatolt járművek részaránya 12 %**-ra szorult vissza. Ezért ettől az időtől kezdve az úthálózat távlati tervezését kizárólag a gépjárművekre alapozták.

Az üzemeltetés csírái ebben az időszakban alakultak ki, de ekkor még nem tartották külön számon, mert az útfenntartás része volt.

Az útüzemeltetés fogalma *dr. Ábrahám Kálmán* nevéhez fűződik, aki a 70-es évek elején értelmezte ennek lényegét: "Az útüzemeltetés magába foglalja a forgalom szabályozását, befolyásolását, irányítását és fenntartását."

5.1. Forgalomtechnika

1970-ben egyik súlyos közlekedésbiztonsági kérdésként merült fel **a közúti-vasúti szintbeni keresztezések helyzete**. Ezért a **8/1970.(XI.13.) KPM rendelettel szabályozva**

lett a biztosításuk módja. Ennek alapján a Rendőrséggel és a MÁV-val közösen felülvizsgáltuk a szintbeni keresztezések állapotát, helyzetét, és a szükséges beavatkozásokat, kiegészítéseket megtettük. A legjelentősebb intézkedés volt ezek között a kereszteződések jelzőlámpás és félsorompós megjelölése, felszerelése.

1972-ben újabb közlekedésbiztonsági kérdéssel foglalkozott a KPM és BM. **Megjelent a 2024 MT sz. határozat** a kiépített közutak és földutak csatlakozásánál **a sárrázó burkolatok kialakítására**. Az Igazgatóság összesen **7986 db útcsatlakozást** mért fel, amelyből **csupán 323 db felelt meg** a követelményeknek. A főúthálózaton a csatlakozások száma 700 db volt, amelyből 85 db felelt meg. Az Igazgatóság az útcsatlakozások megszüntetésére vagy kiépítésére folyamatosan intézkedett határozatok kiadásával. Ez a sok egyeztetést, felülvizsgálatot, vitát, kompromisszumot igénylő óriási feladat ennek ellenére évtizedekig eltartott. Ekkor indult be **a lovaskocsik kitiltása** a főúthálózatról és a **traktorok** is csak időszakosan, engedéllyel közlekedhettek.

A forgalomtechnikai fejlődést a 70-es évek hozták meg. Az új szabályozásokkal párhuzamosan a jelzőtáblák megjelenítése, láthatóvá tétele foglalkoztatta a szakmát. **1972-től folyamatosan korszerű fóliás jelzőtábla** és egyidőben útbaigazító táblaprogramot hajtottunk végre a közlekedők jobb tájékozódása és biztonsága érdekében. Ez az igény és a vele kapcsolatos feladat folyton nőtt, ezért lett kiadva a 2/1976-os KPM sz. rendelet, amely megújította a forgalmi rendet, a jelzőket, a jelzéseket.

Első minőségi változás volt, hogy a főúthálózaton nagyméretű útirányjelző táblákat helyeztünk el. Ezek alumíniumból készültek zöld alapszínnel és fehér betűkkel, később fényvisszaverő kivitelben. Az útbaigazító táblákon kívül az ún. KRESZ táblákat is fokozatosan fényvisszaverő kivitelűekre cseréltük ki. Kezdetben a táblákat az Igazgatóság miskolci géptelepének festőműhelyében készítették el, lakkozott felületre szórt üveggyönggyel tették fényvisszaverővé. Később az alumínium táblákat gyárilag felvitt fényvisszaverő fóliával készítették, s a régebbi fa- és vasoszlopok helyett alumínium oszlopra helyezték. A táblák a KÖZGÉP táblagyárában készültek. Ezidőben cseréltük ki a főutak kilométerköveit is táblákra. Közel 20000 közúti jelzőtábla lett fényvisszaverős.

A rendelet értelmében a megyében 57 helyen hajtottunk végre csomópont (elsőbbségadás) átalakítást. 1980-ra a főúthálózaton minden jelentősebb csomópont átépítése megtörtént.

A 3. sz. főút miskolci átkelési szakaszán 14 csomóponti jelzőlámpa összehangolásával a kialakított 2 x 2 sávos 5,8 km-es szakasz több vonatkozásban egyedi jellegű:

- az útbaigazító jelzőtáblarendszer út feletti portál-szerkezettel valósult meg;
- az országban elsőként az útbaigazító táblákat és forgalomirányító jelzőlámpákat közös tartószerkezetre helyezték;
- a csomópontok mozgásirányainak tudatos korlátozásával lehetőséget teremtettünk egy egyenletes összehangolási sebességű, majd az egész szakaszra kiterjedő mindkét irányú "zöldhullám" megvalósítására.

Ez az összehangolt jelzőlámparendszer méltán vívta ki a szakemberek és a lakosság elismerését, ugyanis az 5,8 km-es átkelési szakaszon 5,5-6,5 perces eljutási (átjutási) időt tett lehetővé optimális értéken tartva a járművek zaj- és légszennyezését.

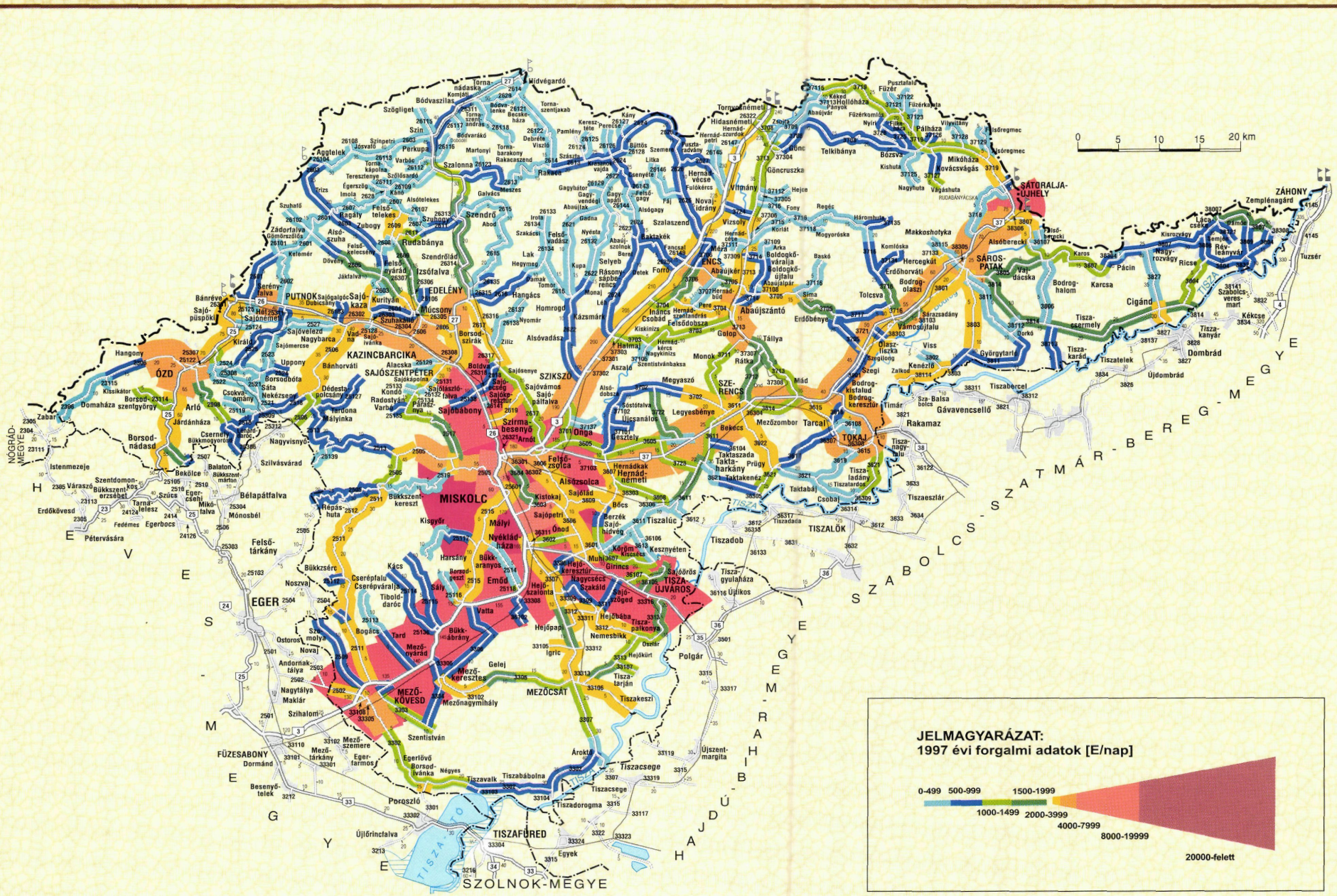
Miskolcon kívül más városokban - a főúthálózatok átkelési szakaszain - a tanácsokkal közösen, a közvilágítás korszerűsítésével egyidőben részt vállalt az Igazgatóság a kijelölt gyalogátkelőhelyek kiemelt szintű megvilágításában is. Jelenleg a Társaság 10 településen 42 db csomóponti és 11 db gyalogos jelzőlámpát működtet.

A megyében a teljes úthálózaton fényvisszaverő jelző- és útbaigazító táblák vannak, ezeknek életkora általában 7-8 év. A táblaállománynak 15-20 %-át kell évente cserélni, felújítani és kb. 3 %-kal a fejlesztések során növelni, hogy az üzemeltetésre alkalmasak legyenek.

1993-ban szervezeti korszerűsítés (profiltisztítás) kapcsán URH és jelzőlámpa szervíz-csoportunkat megszüntettük, segítségünkkel a szakembergárda magja vállalkozást alapított AVASFORG Kft. néven, és a jelzőlámpáink szervízelését azóta is ők végzik.

Berendezéseink folyamatosan korszerűsödnek, egyre magasabb szintű szolgáltatást nyújtanak, és üzembiztonságuk is javul (zöldidő-nyújtás, részleges vagy teljes forgalomfüggő üzemmód). A 10 évnél idősebb elavult vezérlőegységeket központi utasításra cseréljük.

Az útüzemeltetés egyszerűsítése érdekében 3 éve megkezdtük a berendezések távfelügyeletre kapcsolását. A távfelügyelet tulajdonképpen egy központi helyen elhelyezett számítógépből áll, mellyel saját hálózaton vagy telefonvonalon a vezérlőegység kommunikál, illetve ugyanezen vonalon a gép bármikor lekérdezhető. 1998. év végén már a gépek közel 50 %-a távfelügyeleti rendszerben működött.



Borsod-Abaúj-Zemplén megye közútjainak forgalmi terhelése

A burkolatjelek festése a főutakon a 60-as években kezdődött el gépi úton. Először az Igazgatóságnál RS-09-es traktorra szerelt festőadapterrel végeztek sávfestést. Később SAVARIA néven magyar gyártmányúak is üzembe álltak. Ebből a Szombathelyen gyártott gépből 1 db-ot az Igazgatóság is kapott, de egyidőben Hoffman típusú festőgép is rendelkezésre állt.

1985-től csökkenő hosszban végeztünk tengelyvonalfestést és burkolat szélét jelző vonalfestést, ún. optikát, azonban 1990-től 10 %-kal sikerült a mennyiségeket emelni. A burkolatjel festést külön csoport végezte, akik 1992-től kft-t alakítottak és megrendelés alapján ütemezik be a munkákat. Időközben az útburkolatjelek minőségellenőrzésének bevezetésére is sor került. Ennek az a célja, hogy a jó minőségű festékek alkalmazásával mind a megrendelők, mind a széleskörű vállalkozók számára egyértelmű követelményrendszerre épülő versenyeztetés legyen biztosítva.

Itt jegyzem meg, hogy a 3. sz. és 37. sz. főúton a korszerűsítések alkalmával a burkolat két szélét fehér műkősorral építették optikai vezetősávként. Ennek fenntartása láthatóvá tétele a gyakorlatban sok gondot jelentett. Ugyanis évekkel később, a felülete kezdett kitöredezni, elszineződni, a műkövek megsüllyedtek, egyrészük kiborult, elmozdult, ezért "eltüntettük" ezt az optikai vezetősávot a burkolatszélesítések és megerősítések során.

5.2. Útvonalengedélyezés

A szállítási feladatok egyre jelentősebb része bonyolódik le közúton, de a vasúti, vízi, légi szállítások egy részénél is szerepet kap a közút. Nem kívánok itt kitérni arra, hogy a történelmi múlt során kialakult közúthálózati rendszernek útvonalengedélyezés szempontjából milyen hátrányai, korlátai vannak. Az úthálózat használhatóságában jelentős szerepük van a hidaknak. (A megye hídállapotával külön fejezetben foglalkozom.)

A közúti hídszabályzat és a jelenleg is érvényben lévő szabványsorozatok alapján kell megszabni, hogy egy híd teherbírásának figyelembevételével milyen tömeg haladhat át rajta. Éppen ezért a közútkezelőnek el kell érni, hogy a hídüzemeltetés során olyan jármű ne haladhasson rá a hídra, amely a tervezettnél nagyobb igénybevételt okoz. Ezért nagy felelősséggel jár az ún. túlsúlyos **40 tonnánál nagyobb össztömegű és/vagy 10 tonnánál nagyobb**

tengelysúlyú járművek útvonalkijelölése. Ez ma már számítógépes programmal történik, ennek alapján adható ki az útvonalengedély.

Ugyancsak az útvonalengedélyezés keretében kell a túlméretes szállítmányok közlekedési útvonalait kijelölni és engedélyezni, ezek általában túlsúlyosak is.

5.3. Útellenőrzés, ügyeleti szolgálat

Kezdetben az útellenőrzés az egyéni útőrök, majd motoros útőrök feladata volt. Később útellenőrző gépkocsik vették át e feladatot, és végezték az Igazgatóság által az útellenőrzésbe bevont utaknál az évszakoktól függő differenciálás szerint előírtakat. A **70-es évek második felére az útellenőrző szolgálatot 6 gépkocsi látta el**

- az egyszámjegyű főúthálózaton naponta,
- a kétszámjegyű főutakon kétnaponként,
- az alsóbbrendű hálózaton pedig esetenként.

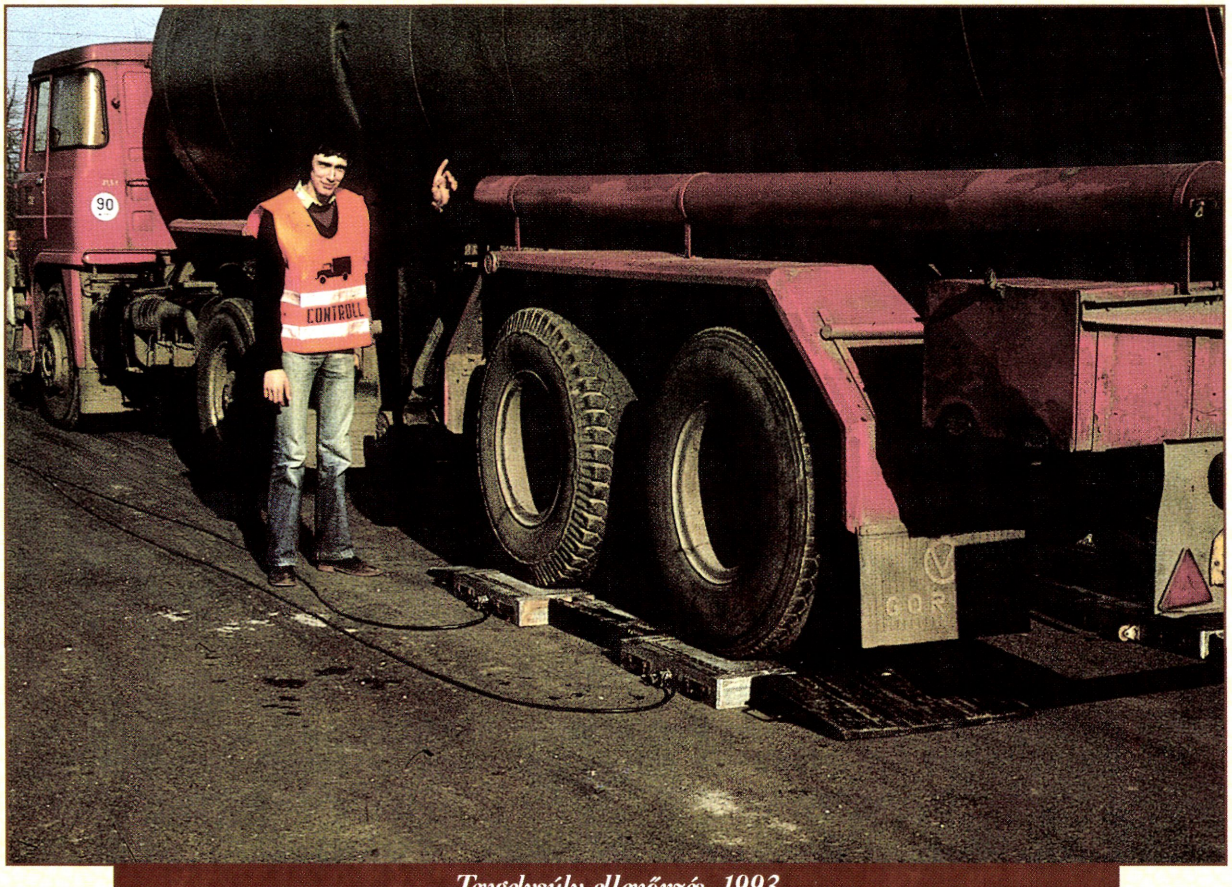
Ennek sűrűsége a **KF 557.265/1985. sz. rendelet alapján az információs szolgálat megszervezése** és működtetése figyelembevételével némileg változott. Ez a rendelet ugyanis előírta a hétvégi és ünnepnapi ügyeleti szolgálatot. Ezáltal a központban nyári üzemeltetésnél folyamatos váltással 4 fő látja el az ügyeletet. Az üzemmérnökségeken pedig péntektől hétfőig munkahelyi készenlét van bevezetve.

A 90-es években kialakult gyakorlat szerint útellenőrzést

- főutakon 1-2 naponta,
- alsóbbrendű utakon pedig hetente kell elvégezni, a veszélyes helyeket jelezni és a kisebb hibákat kijavítani.

A 6/1998.(III.11.) KHVM rendelet melléklete, az OKKSZ az országos közutak szolgáltatási osztályokba sorolását írja elő, amelynek alapján történik az útellenőrzés és annak gyakorisága is.

Burkolatjel festése, 1992



Tengelysúly ellenőrzés, 1993

5.4. Tengelysúlyellenőrzés

A túlsúlyos járművek közlekedését a 16/1973. MT rendelet és annak végrehajtása tárgyában kiadott 2/1974. és 10/1977. sz. KPM utasítások szabályozzák.

A megyében 1974. áprilisában állt fel a mérőcsoport. UAZ-542 típusú, zárt rakfelületű kistehergépkocsiba lett beépítve a Philips gyártmányú, 6 mérőlappal ellátott berendezés. Ez a mobil tengelysúlyellenőrző csoport a közlekedésbiztonság érdekében országosan elsőként segítette elő mérlegelésével a burkolatok, hidak állagvédelmét. 1978-tól országosan is egységesen elrendelt, ugyancsak mobil, könnyen kezelhető TELUB mérőegységekkel végzik tevékenységüket. Ellenőrzésük kiterjed az útvonalengedélyhez kötött túlméretes szállítmányok közlekedésére is.

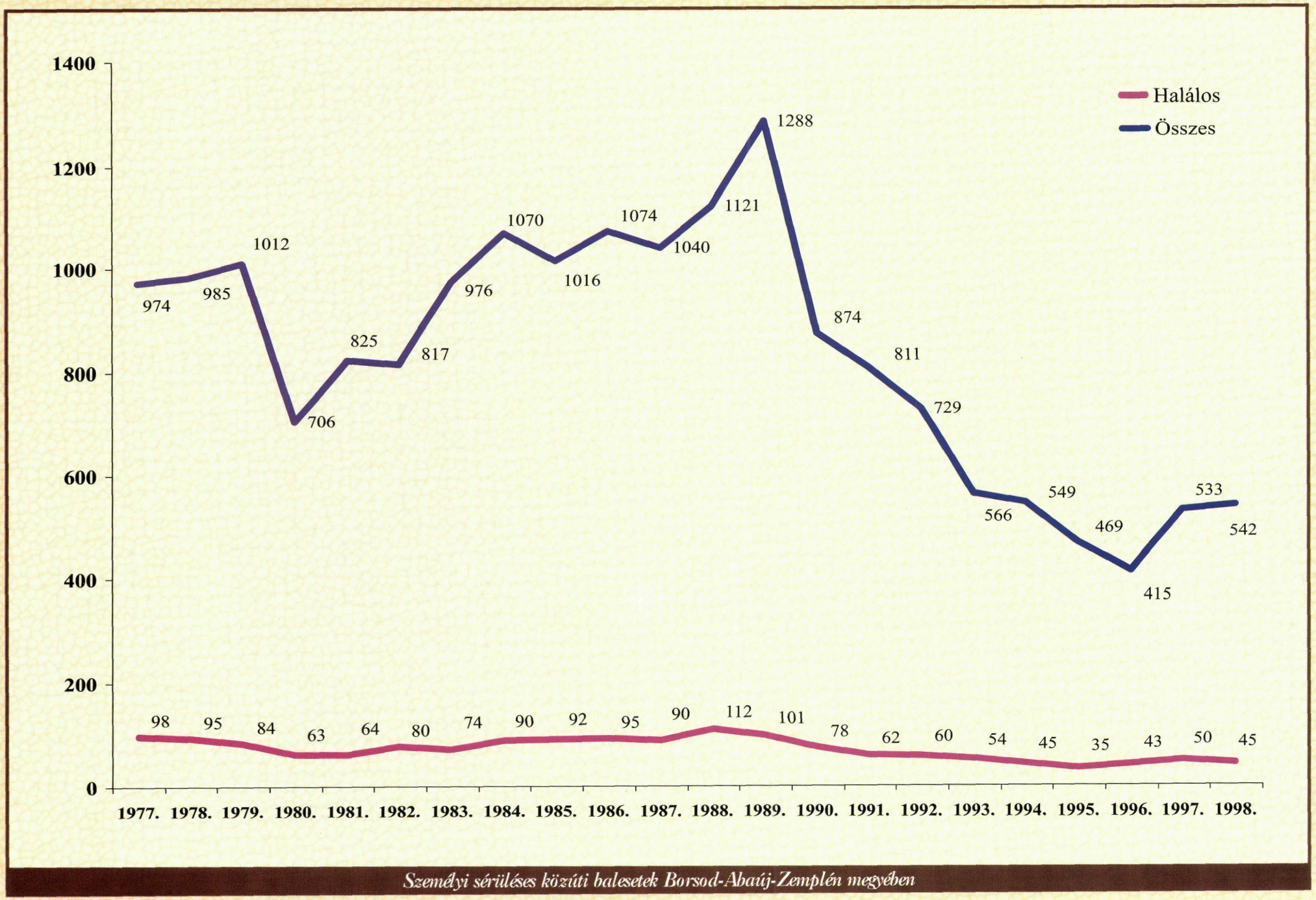
Jelenleg is működik a mérőcsoport a Megyei Közlekedési Felügyelet állományában, napközben szúrópróbaszerűen mérnek. Évente kb. 1000 gépjárműszerelvényt ellenőriznek, hatáskörileg a B.-A.-Z. megyei Közlekedési Felügyelethez tartoznak 1995. április 1-től.

5.5. Baleseti helyzet alakulásának bemutatása

A forgalom növekedésével együtt jár a személyi sérüléses balesetek számának változása. Az országos balesetszámok tükrében az emelkedő és csökkenő tendenciákat, ebből eredő statisztikai adatokat a megyei számokkal együtt értékeltük, elemeztük folyamatosan a rendőrséggel közösen.

A 70-es években 1978-ig közel állandónak tekinthető a közúti balesetek, ezen belül a halálos balesetek száma. 1979-80-ban azonban nagymértékű csökkenés állott elő. 1983-84-ben emelkedő tendencia jelentkezett. 1985-93 között ismét csökkent és 1996-tól viszont ismét enyhe növekedés állt be.

Végeredményben megállapítható, hogy ha az 1976 és 1998 közötti személyi sérüléses baleseti ingadozásoktól eltekintünk, az összes személyi sérüléses balesetek száma csökkent, örvendetesen a halálos baleseteké is. Nem kívánok a baleseti statisztikák alapján belemerülni a számadatok, a változások boncolgatásába, mert a közhasznú beavatkozásokon kívül több olyan összetevője van - a közlekedő ember közbejöttével - a balesetek bekövetkezésének, amelyeket egyéb elemzési szempontokra kell és lehet alapozni.



Személyi sérüléses közúti balesetek Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

IV. FEJEZET

Felújítás, fejlesztés

1. A megye hídállományának jellemzői

Elöljáróban szeretnék szólni röviden, a megye hídépítéstörténete során alkalmazott anyagokról, típusokról, technológiákról.

A hídépítés legrégibb anyaga a fa. Régen Borsod-Abaúj-Zemplén megyében szinte korlátlan mennyiségben állt rendelkezésre. Az évszázadokon át uralkodó fa és kő mellett **öntöttvasból 1810-ben épült először híd.**

Folytacélból, amelyet már Diósgyőrött is gyártottak - a Resicai Vasmű tapasztalatai alapján - már 1891-92-ben épült szegmens alakú rácsostartós híd Gibártnál, a Hernád folyón.

A vasbeton térhódítása az 1920-as években indult a hidak építésével. Ezt megelőzően a megyében először 1891-ben Sátoraljaújhely és Borsi között épült vasbeton műtárgy a vasút felett.

A fejlődés folyamán az alábbi típusszerkezetek alakultak ki vasbetonból:

- monolit vasbeton lemezhidak,
- előregyártott hídgerendás hidak,
- lemezkeret és gerendakeret hidak, amelyeket az 1945 után épült vasbeton felüljáróknál alkalmaztak,
- elő- és utófeszített vasbeton hidak.

A **megye hídállománya** - mind az országos, mind az önkormányzati kezelésű - **a megyék között a legnagyobb**: országos közutakon 732, önkormányzati kezelésben pedig 1024, összesen 1756 híd van, ez az országos állomány 17 %-a.

A darabszám mellett fontos mutatószám a hidak felülete. Ez 68, illetve 28 ezer, összesen 96 ezer m^2, az országos állománynak közel 8 %-a.

A hidak anyaga szerinti megoszlása:

A híd anyaga	db	%	átlag	
			hossz	szélesség
kő, tégla, beton	86	11,7	6,0	7,6
acél	10	1,3	53,1	7,7
monolit vasbeton	420	57,4	9,8	7,9
e.gy. vasbeton (T,FT tartó is)	160	21,8	7,9	9,6
feszített vasbeton	16	2,2	62,8	11,0
öszvér szerkezet	40	5,6	9,8	7,9

A különleges értéket képviselő 86 db **boltozatból** 55 db a 100 éves, vagy annál idősebb. Többnyílású boltozat 10 db van: két-, ill. háromnyílású 4-4, ill. hatnyílású 1-1 db. A hatnyílású Tolcsva patak-híd a leghosszabb: 26,0 m.

Boltozott híd még most is jelentős számban van a megyében.

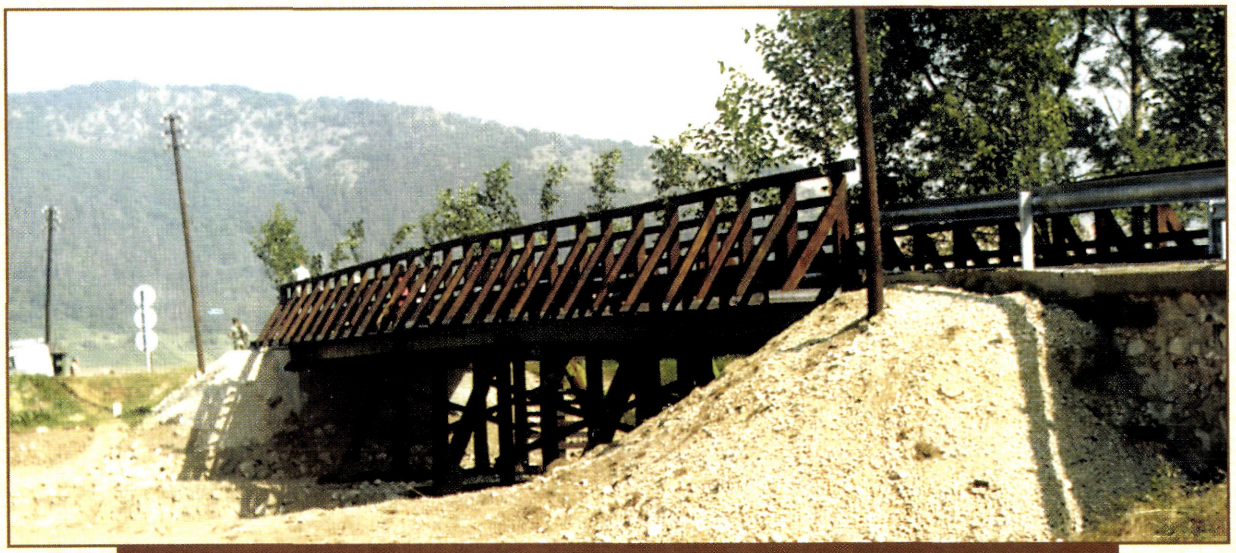
Téglaboltozatú híd egy db van az igazgatóság (kht.) kezelésében.

Betonboltozatú híd 20 db van, amelyek egységesen 1951-ben épültek a 37. sz. főút új nyomvonalon történő kiépítés során Miskolc és Sátoraljaújhely között. Ezek ma is funkcionálnak folyamatos fenntartással.

Kőhíd jelenleg 64 db van. Olaszliszkánál már 1790 körül megépült egy boltozott híd. Ez műemlék jellegű. Vámosújfaluban található a Tolcsva patakon a másik régi boltozatos híd, 1797 előtt építették. Ezt 1981-ben át kellett építeni, mivel az egyik nyílás beszakadt egy teherautó alatt.

Fahíd a megyében jelenleg már csak egy üzemel, amely Hídvégardónál keresztezi a Bódvát. Ezt azért is érdemes megemlíteni, mert a II. Világháború végén nagy szerep jutott a fának, mint hídépítő anyagnak. Ugyanis a hídállomány 40 %-a elpusztult.

Az **acélhidak** méretben, kialakításban igen különbözőek: négy alsópályás rácsos híd, két gerinclemezes Tisza-híd, egy P26 és egy P18 vasúti provizórium, egy ESB-16 felszerkezetű, két kisnyílású (5-6 m) és egy hullámlemez műtárgy van az országos közutakon.



A hídvégardói Bódva-híd

Az olaszliszkai csúcsíves híd

A vámosújfalui többnyitású, műemlék jellegű híd

A **monolit vasbeton hidak** közül 193 (20 %) 1940 előtt épült, ebből 1920 előtt 2, 1920-30 között 113, 1931-40 között 78. Ezek közül többnyílású csak 2 db híd van.

Az **előregyártott tartós hidak** zöme 145 (90,6 %) T, illetve FT tartós, ez a tartótípus a mai napig kedvelt, fenntartási igénye csekély.

Az **elő- és utófeszített hidak** darabszáma viszonylag csekély (2,2 %) felületük azonban jelentős. Az "ős" Hoyer-tartós híd mellett EHGE tartóval 5 db híd épült, 19 nyílással, EHGT tartóval pedig 8 híd, ugyancsak 19 nyílással.

Vasbeton hidak mint felüljárók is épültek. Ilyen a nyékládházai különszintű közúti kereszteződés a 35. sz. főút alatt (vasút felett), a tarcali felüljáró, amely 1966-ban épült, a görömbölyi felüljáró, amely 1979-ben lett forgalomba helyezve.

Táblázat a vasbeton hídépítés technológiájának fejlődéséről:

Technológia	Jellemző nyílás	Országos bevezetés	Megyei bevezetés	
			éve	a híd helye
előfeszített palló	3-7 m	1950	-	-
előfeszített Hoyer gerenda	7-17 m	1950	1950	perei Hernád-híd
helyszíni utófeszítés külső kábeles	10-15 m	1951	1951	Miskolc, Szinva patak-híd
T és FT tartó	2-10 m	1957	1958	2508.sz.út, Csernely p.-híd
utófeszített ív	36-70 m	1957	1966	Ózd, alsóhétesi ívhíd és alsóberecki Bodrog-híd
takaréküreges lemezhíd	10-20 m	1958	1958	tolcsvai Tolcsva patak-híd
feszített szekrény	10-20 m	1960	1966	tarcali felüljáró
helyszínen előregyártott utófeszített gerendák	12-34 m	1962	-	-
EHG tartó	10-22 m	1971	-	-
EHGE tartó	10-23 m	1973	1975	3622. sz. Takta-híd
EHGT tartó	14-30 m	1975	1979	görömbölyi felüljáró
szab. szerelt utófeszített	70-84 m	1975	-	-
szabadon betonozott	73-120 m	1979	-	-
KCS tartó	2-12 m	1981	1983	3708. sz. út Csenkő patak-híd
UH tartó	4-12 m	1984	1989	Ózd, Hódos patak-híd
UB feszített tartó	8-25 m	1985	-	-
szakaszosan előretolt	30-50 m	1990	1994	cigándi Tisza-híd ártéri része

A II. Világháború alatt 90 híd semmisült meg. Ebből 48 vasbeton, 42 pedig acéltartós és fahíd volt.

1945-1949 között a megyében 99 megrongálódott hidat állítottak helyre fából félállandó vagy ideiglenes jelleggel. De épült 29 db ún. öszvér (fa + acél) híd is.

Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a hidak értéke, állapota, esztétikai megjelenése országos szempontból is jelentős, mivel az összes híd 17 %-a itt található.

A hidak értéke elsősorban attól függ, hogy funkciójuknak megfelelnek-e. Ezt viszont műszaki értékük (anyag, méretek, kialakítás, teherbírás), történelmi, tájképző, városképi jelentőségük, esztétikus megjelenésük alapján lehet eldönteni.

A hidak értékeinek védelme azonban nemcsak a szakszerű hídfenntartásból áll.

A fokozott figyelmet érdemlő **hidak műszaki emlékké történő minősítése**, öntevékeny kezelői védelme is gyakorlattá kell, hogy váljon.

2. Hídkorszerűsítések, új hídépítések (1958-1998)

A következőkben azokkal a jelentősebb hidakkal foglalkozok, amelyek építésére vagy korszerűsítésére 1958 (az Igazgatóság megalakulása) óta került sor.

- **Tokaji Erzsébet Tisza-híd**

  1527-ben hajóhíd volt.

  1763-ban pilléreken álló fahíd.

  1896-ban állandó híd épült.

  1919-ben és 1944-ben felrobbantották.

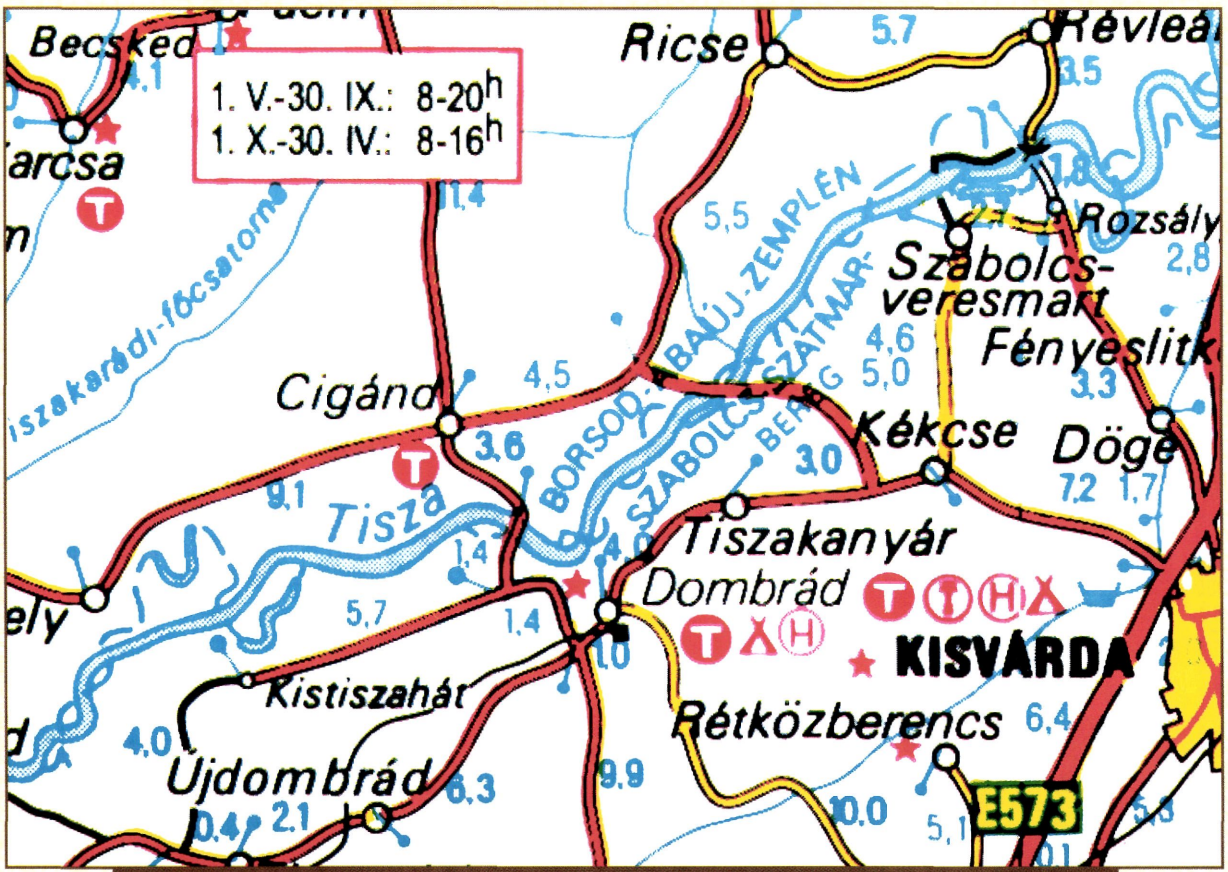
  1959. szeptemberében új hidat adtak át a forgalomnak háromnyílású, acél gerinclemezes, felsőpályás, vasbeton pályalemezzel.

  A hidat a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő Kht. üzemelteti.

- **Polgári Tisza-híd**

  Az 1938-41 között épült hidat 1944-ben felrobbantották, majd 1950-ben újjáépítették. Ez a hídszerkezet már nem tudta az 1980-as években átvezetni a 35. sz. főút nagy forgalmát, ezért új híd épült a régi pillérek felhasználásával a régi híd mellé. Az új híd

A cigándi Tisza-híd



A cigándi Tisza-híd a hozzávezető utakkal

tengelye 10,4 m távolságra van, pályaszintje a régi hídhoz képest a hídfőknél 55 cm-rel növekedett. Az új híd négynyílású, felső pályás, folytatólagos, változó magasságú gerinclemezes acéltartó, ortotróp pályalemezzel. A kocsipálya 8,5 m széles. Forgalombahelyezése 1989. szeptember 30-án volt. A későbbiekben lehetőség lesz a híd egyik oldalán 2,4 m széles kerékpárút építésére.

- **Cigánd-Dombrád** között az 1952-ben összeállított pontonhíd helyett a Tisza 597+600 szelvényében új híd és útkapcsolat épült. A teljes szerkezet 532 m hosszú. Ez egy jobbparti 7 x 40,0 m-es hullámtéri, 2 x 106,0 m-es mederhídból és a balparton megépült 1 x 40,0 m-es hullámtéri hídból áll.

  A teljes beruházás 1993. május 21. és 1994. október 20. között valósult meg közel 1,5 milliárd Ft ráfordítással.

  Az építés leglátványosabb és legbonyolultabb része a polgári (régi híd) acélszerkezet leszerelése és a két 106 m hosszú szerkezet leszállítása volt a tiszalöki duzzasztón, valamint a tokaji vasúti és közúti híd alatt úsztatással.

  Ilyen szerelés- és szállítástechnológiával folyam feletti hídáthelyezés még nem fordult elő a hídépítési szakmában. Büszke is rá az Igazgatóság, hogy levezényelhette ezt az egyedi, kivételes technológiájú munkát.

- **Sárospataki Bodrog-híd**

  1958-59-ben épült az ideiglenes fahíd helyett. Az újjáépített híd felsőpályás, háromnyílású, háromfőbordás, folytatólagos, monolit vasbeton szerkezetű. Ez volt az első jelentősebb híd, amelyet már az újjászervezett és megalakult Közúti Igazgatóság vett át üzemeltetésre.

- **Alsóberecki Bodrog-híd**

  Az 1947-48-ban épült hídprovizórium már nem tudta kielégíteni a megnövekedett közúti forgalmat.

  A meglévő hidat terelőhídnak meghagyva épült meg 1967-ben az új híd háromnyílású, folytatólagos, felsőpályás, feszített betonlemezes, a középső nyílásban kétfőtartós vasbeton ívvel merevített szerkezettel. A híd 110 m hosszú, két 20 m-es ártéri és 70 m-es medernyílással. Szélessége 1,40 + 7,00 + 1,40 m. A pályalemez mind hossz-, mind keresztirányban utófeszített. 1967-ben lett átadva.

A tiszaújvárosi Tisza-híd

A sajóecsegi Sajó-híd

- **A miskolci Sajó-híd** 1940-42-ben átépült, 1944-ben felrobbantották.
  Az új híd a régitől 40 m-re eltolva épült meg, 1968. június 27-én lett átadva a forgalomnak. Három nyílása van: 21,3 + 30,0 + 21,3 m. Szerkezete folytatólagos szekrény kereszt-metszetű vasbeton gerenda. Kocsipálya szélessége 14,0 m, kétoldalt 1,5 m széles gyalogjárdával. A híd jelenleg is üzemel.

- **Hosszúrévi Sajó-híd**
  1947-48-ban épült a felrobbantott híd helyén. A híd háromnyílású, öszvér szerkezetű. Az Erzsébet-hídi roncslemezeket is felhasználták. A pályalemezen szigetelés nem történt, ezért a 90-es években a hidat újraszigetelték. A híd jelenleg is üzemel.

- **A sajókazai közúti Sajó-hidat** 1944-ben robbantották fel. 1946-ban épült újjá. A híd háromnyílású, párhuzamos övű acélrácsos szerkezet. Jelenleg is üzemel.

- **A putnoki Sajó-híd** 1909-ban épült, 1944-ben a németek felrobbantották. Először ideiglenes híd épült, azután a hidat eredeti állapotában visszahelyezték, mivel az acélszerkezet - amely a folyóba zuhant - felhasználható volt.
  1967-ben a híd pályaszerkezetének cseréje és az acélszerkezet megerősítése történt meg. 1992 tavaszán a vasbeton pályalemez átlyukadt, ennek során a vizsgálat megállapította, hogy javítás helyett a felszerkezetet át kell építeni.
  1993 májusában az új híd forgalomba lett helyezve. Hegesztett szerkezet készült, a pályalemez előregyártott volt. A kocsipálya szélessége 3,8 m.

- **A szirmabesenyői közúti Sajó-híd** 1956-57-ben épült, az 1944-ben felrobbantott híd helyett megépített fahíd helyén. A régi alépítményeket felhasználták. A felszerkezet háromnyílású, háromfőbordás, folytatólagos vb. lemezes. Kocsipálya szélessége 7,0 m. A híd ma is üzemel.

- **A kazincbarcikai közúti Sajó-híd** 1958-ban lett átadva a forgalomnak. Gerber rendszerű vasbeton felszerkezettel épült. A szerkezetet keresztirányú kiékelt bordák merevítik. A híd jelenleg is üzemel.

- **A Kazincbarcika-Múcsony** közötti, a 2606. sz. úton lévő közúti Sajó ártéri híd 1958-ban lett átadva. A Sajó-hídtól 400 m távolságra épült. Nyílások: 15,50 + 15,50 m.

Szélesség: 0,75 + 7,00 + 0,75 m. A híd jelenleg is üzemel. A híd kétnyílású, három főtartós, többtámaszú, parabolikusan kiékelt vasbeton gerendahíd.

- **Sajószentpéteri közúti Sajó-híd** a 27. sz. főúton

  A felrobbantott híd helyén 1959-60-ban épült. Háromnyílású. Teherbírása "A" osztályú. Jelenleg is üzemel. A felszerkezet vasbeton négyfőtartós, négytámaszú, állandó magasságú, a pillérek közelében alsó nyomott lemezzel készült.

- **Sajóecsegi közúti-vasúti Sajó-híd**

  1913-ban lett forgalomba helyezve, 1944-ben felrobbantották. 1945-ben a szovjet hadsereg ideiglenes jelleggel fából újjáépítette. 1958-ban a híd biztonsága érdekében a cölöpök korhadása miatt 4 jármot kicseréltek.

  1960-ban végleges acélszerkezetű vasúti híd épült. A közúti forgalom továbbra is a fahídon bonyolódott le. 1980-tól a híd sok gondot okozott a térség közlekedésében. Az eredetileg 20 tonnás hídról előbb a teherforgalmat, 1992-től pedig mindenféle járműforgalmat ki kellett tiltani.

  1993-ban épült át az ideiglenes híd ESB-16 jelű hadihíd anyagból (NDK). A hídnak 7 db 14,5 m-es nyílása van. Teherbírása "B" osztályú.

- **Gesztelyi közúti Hernád-híd** a 3605 sz. úton

  Az első híd 1915-ben épült. 1944-ben felrobbantották a híd acélszerkezeti részét. A vasbeton rész épen maradt.

  1946-ban ismét forgalomba lett helyezve. 1984-ben a hidat kiszélesítették az UVATERV tervei alapján. A szélesítés után az acél és a vasbeton pályaszerkezet szélessége 5,5 m lett, egyoldali 1,5 m-es gyalogjárdával.

  1988. október 9-én egy magas (rakodó) jármű beleütközött az acélhíd felső kereszt-kötésébe, ezzel a főtartók felső öveit egymáshoz húzta. A híd stabilitását vesztve a mederbe omlott. A néphadsereg műszaki alakulatai a hídroncsokat szétdarabolták és a medret kitisztították. Az ártéri szerkezet nem szenvedett károsodást. A biztosító társaság közel 20,0 mFt-ot megtérített.

  1991-ben felépült az új acél felszerkezet. Egyidőben az ártéri vasbeton híd is fel lett újítva.

- **Gibárti közúti Hernád-híd**

  1947-ben építették meg az új hidat. Kétfőtartós, kéttámaszú, vonóvasas, monolit vasbeton ívhíd szerkezet. Hídnyílás 62,2 m. A híd jelenleg is üzemel.

- **Perei közúti Hernád-híd**

  1950-51-ben épült újjá. Háromnyílású, felsőpályás, előfeszített vasbeton gerendás, monolit vasbetonlemezzel. A híd egynyomú, 3,0 m széles.

- **Hidasnémeti közúti Hernád-híd**

  1927-ben épült. 1944-ben regényben is feldolgozott módon a híd felrobbantását megakadályozták. 1982-84 között épült újjá. Szélessége 0,50 + 7,50 + 0,50. 4 x 26,00 m nyílású. A jelenlegi hídtól folyásirányban lefelé állt a régi Hernád-híd. Elbontáskor az egyik hídfő megmaradt. A felszerkezet EHGT feszített vb. tartó egymás mellé helyezve. Az együttdolgozást vasbetonlemez biztosítja.

- **Gesztelyi közúti Hernád-híd** a 37. sz. főúton

  1950-ben épült. Háromnyílású, folytatólagos, többtámaszú, kétfőtartós vasbeton gerenda-szerkezet. Szélessége 0,75 + 7,00 + 0,75 m. A hidat az utóbbi években újraszigetelték és a dilatációs szerkezeteket is kicserélték, ennek ellenére a további romlások miatt váltakozó irányú forgalomszabályozással lehetett csak a közlekedést rajta fenntartani. 1997-ben a mellette épült új öszvérszerkezetű, négynyílású hídra lett a főút forgalma áthelyezve.

- **Miskolc Gömöri közúti felüljáró**

  1976-78-ban épült a 3. sz. főút 179+274 km sz-ben a közút és vasút szintbeni kereszteződésének kiküszöbölése, ill. a forgalomtorlódás megszüntetése érdekében.

  A támfalak és a párhuzamos szárnyfalak, valamint a hídfők vasalás nélküli beton súly-támfalak. Felszerkezetét I keresztmetszetű EHGE típusú tartógerendák alkotják. A tartók együttdolgozását 17 cm vastag helyszínen készített monolit vasbeton lemez biztosítja.

  Nyílások 3 x 19,20 + 22,20 + 7 x 19,20 m. Szélessége a hídnak, amely ma is üzemel 14,00 m.

- **Négyes községi közúti Eger-patak híd**

  1969-70-ben épült. Kivitelezője a Miskolci Közúti Építő Vállalat volt. A híd háromnyílású, konzolos, kéttámaszú, hárombordás, kétüreges vasbeton szekrénytartó. Nyílások 3,00 + 20,00 + 3,00. Szélesség 8,00 m. A híd jelenleg is üzemel.

- **Ózdi alsóhétesi közúti felüljáró**

  1964-66-ben épült. UVATERV tervezte. Hídnyílás 40,00 m. Feszített pályás vasbeton ívhíd. Szélesség: 1,50 + 7,00 + 1,50 m. A híd jelenleg is üzemel már önkormányzati kezelésben.

A hidak értékeinek védelmére kiemelt figyelmet fordított a **Hidak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében című könyvalbum.** Ebben a hidak állapotán, korszerűsítésein felül **az írók (dr. Tóth Ernő, Szarka Judit, Szomolányi Antal)** és társszerkesztőik felsorolásukkal ajánlják:

A műszaki emléknek javasolt hidak a megyében:

Útszám	Szelvényszám	Áthidalt akadály	Építési év	Helység	Híd szerkezete
25.	79+529 km	Sajó-ártér	1900 előtt	Sajópüspöki-Bánréve	kőboltozat teherelosztó vb. lemezzel (3 nyílású)
		erősítés	1960		
35.	21+294	Tisza	1989	Tiszaújváros-Polgár	4 nyíl. folyt. acél ortotróp lemezes
2614.	1+811	Bódva-ártér	1900 előtt	Országhatár-Hídvégardó	kőboltozat 4 nyíl.
3605.	6+738	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat
	6+810	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat 2 nyíl.
	7+265	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat 3 nyíl.
	7+597	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat 3 nyíl.
	9+108	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat
	9+306	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat
	10+176	Hernád	1991	Gesztely	hegesztett NF csav. rácsos tartó
	10+177	Hernád-ártér	1915	Gesztely	2 nyíl. folyt. vb. bordás lemez
	10+484	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Onga-Gesztely	kőboltozat
3611.	20+364	Harangod-ér	1900 előtt	Taktaharkány-Bekecs	kőboltozat 2 nyíl.
3621.	33+330	Takta	1961	Taktakenéz-Taktaharkány	heg. NF csavaros rácsos tartó
3704.	6+251	Hernád	1950	Hernádszentandrás-Pere	Hoyer tartós 3 nyíl.
3801.	5+391	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Szegilong	kőbolt. csúcsíves
	7+378	Erdőbényei-patak	1900 előtt	Szegilong-Olaszliszka	kőboltozat 3 nyíl.
	16+426	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Vámosújfalu-Bodrogolaszi	kőbolt. csúcsíves
	18+669	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Bodrogolaszi	kőboltozat 2 nyíl.
	19+819	időszakos vízfolyás	1900 előtt	Bodrogolaszi-Sárospatak	kőbolt. (támbolt.)
	21+925	Hercegkúti-p. régi ága	1900 előtt	Sárospatak	kőboltozat 2 nyíl.
3804.	0+472	Bodrog	1959	Sárospatak	3 nyíl. folyt. vb. bordás lemez
3807.	6+016	Bodrog	1967	Sátoraljaújhely-Alsóberecki	feszített pályás ív 3 nyílású
26118.	0+196	időszakos vízfolyás	1900	Komjáti-Tornaszentandrás	vasbeton lemez

3. A közúthálózat fejlesztése, korszerűsítése (1958-1998)

A megye burkolatfenntartási fejezetében már foglalkoztam a fejlesztés és/vagy fenntartás elvi kérdéseivel. Itt is ki szeretném hangsúlyozni, hogy a fejlesztés és fenntartás nem választható el egymástól. Véleményem szerint mindkettőnek olyan koncepciót kell kidolgozni, amely támaszkodik

- a műszakilag megalapozott úthálózat megfelelőségére és állapotára, (természetesen a mérések időrendiségének és karbantartásának figyelembevételével)
- a mindenkori forgalmi igényekre,
- a forráslehetőségre
- és számításba veszi a távlati tervezett beavatkozások, korszerűsítések következtében várható minőségi és mennyiségi változásokat.

A 40 éves történeti időszakot tekintve közútjaink fejlődési üteme nem tartott lépést a közlekedési igények kielégítésével, ami azt mutatja, hogy folyamatos időbeni elmaradás van az útfejlesztés és a forgalom növekedése között. A megye földrajzi helyzete, idegenforgalmi jelentősége, nehéz- és vegyipari koncentrációja indokolta volna a közúthálózat korszerűsítését, annál is inkább, mivel a 60-as évek végén az utolsó helyen álltunk az útállapotok tekintetében. El kell ismerni azonban azt, hogy abban az évtizedben az Igazgatóság sosem volt túlzottan kezdeményező, a kiadott kereteket sem költötte el teljes mértékben, a tervelőkészítés is hiányos volt, így a korszerűsítésekre adott pénzmaradványokat elvonták.

Az igazgatóságok megalakulása után az akkori közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően valamennyi megyeszékhelyet pormentes burkolattal kellett összekötni a fővárossal. Ezt követően a célkitűzések alapján a 60-as években a megyeszékhelyeket, valamint a járási székhelyeket összekötő útvonalak pormentes burkolattal lettek kiépítve.

Útkorszerűsítések 1958-1960 között:

36. sz. fkl. úton	35 km
215. sz. fkl. úton	15 km
213. sz. fkl. úton	10 km
342. sz. fkl. úton	16 km
3. sz. fkl. úton	29 km

Ezek a makadám jellegű utak már vizes hengerléssel nem voltak fenntarthatók, ezért bitumenes kötőanyaggal történt a hengerlésük, a kivitelezést a Miskolci Közúti Üzemi Vállalat végezte. Említésre érdemesnek tartom, hogy a 3. sz. fkl. út több szakaszán meglévő kiskocka-kő burkolatok felbontásra kerültek, "eltűntek" a korszerűsítés során. Az aszfaltot AK 12-es és C 25-ös keverőgéppel készítették, Tarcalon és Tállyán.

Útkorszerűsítések 1961-1965 között (II. 5 éves tervben)

3. sz. fkl. úton	Mezőkövesd-Nyékládháza között	21,0 km
3713. sz.	Mád-Hidasnémeti összekötő úton	18,0 km
2609. sz.	Szuhakálló-Rudabánya összekötő úton	11,0 km
2622. sz.	Szikszó-Gagyvendégi összekötő úton	11,0 km
3606. sz.	Felsőzsolca-Muhi összekötő úton	17,0 km
	Bekötő út építés:	9,0 km

Útkorszerűsítések 1966-1970 között (III. 5 éves tervben)

3. sz. fkl. úton	Nyékládháza-Szikszó között	49,1 km
26. sz. fkl. úton	Miskolc átkelési szakaszon	2,7 km
37. sz. fkl. úton	Miskolc-Sátoraljaújhely között	20,6 km
	Alsóbbrendű úthálózaton	155,1 km

A feltüntetett időszakokban az úthálózat közel 20 %-án végeztek a kivitelezők korszerűsítési munkákat, ezzel a kedvezőbb pénzforrással lehetősége nyílott az Igazgatóság-nak az útállapot lemaradásának részleges felszámolására.

1972-ben az úthálózat állapota országosan, így a megyében is az igények és **a költséges útkorszerűsítések átértékelését indokolta.** Így került sor a gyorsabb hatást eredményező **egyszerűsített korszerűsítésre,** aszfaltszőnyegezésre. (Ezzel a stratégiai változtatással a burkolatfenntartási fejezetben részletesen foglalkoztam.)

Az 1971-75-ös időszakban (a IV. 5 éves tervben) külön soron jelent meg az éves előirányzatokban a **burkolatmegerősítés** (aszfaltszőnyegezés):

a főúthálózaton 182,7 km,

az alsóbbrendűn 996,3 km hosszon készült.

Az egyszerűsített korszerűsítés nagyrészt vállalati, kisebb volumenben házilagos kivitelezésben lett végrehajtva. A kivitelező vállalatoknak is nagy lendületet adott ez a technológiai változtatás, mert korszerűbb keverőgépek (TELTOMAT) és bedolgozógépek (VÖGELE finischer) beszerzésé-re és telepítésére késztette őket. (Tarcal, Tállya, Nyékládháza, Egerbakta, stb.) Ez alkalmat adott az Igazgatóságnak (Központi Műszaki Osztályának) is mint beruházónak arra, hogy versenyeztetésszerűen bírálja el az ajánlatokat, s az aszfaltszállítási távolságok, valamint a minőség ismeretében döntsön és szerződjön.

A kivitelezők körében nagy ellenállást váltott ki különösen az első időszakban, hogy az Igazgatóság az aszfaltszőnyeggel együtt padka- és árokfelújítást, - s ahol nem volt - kialakítást is igényelt. Ez a domb- és hegyvidéki utak egyes szakaszain nagytömegű földmunkát jelentett. A vitás esetek megoldására és az elvégzendő földtömeg csökkentésére olyan kompromisszum született, hogy az egyszerűsített tervdokumentációt a munkát elvégző kivitelezőnél rendeltük meg, így a tervközi egyeztetések során lehetőség volt korrekcióra.

A burkolatmegerősítések mellett az alábbi **korszerűsítésekre került sor 1971-1975 között:**

3. sz. Budapest-Miskolc-Tornyosnémeti fkl. úton	48,5 km
26. sz. fkl. úton a Sajószentpéteri felüljáró	0,8 km
37. sz. Miskolc-Sátoraljaújhely fkl. úton	41,7 km
Alsóbbrendű úton:	2,7 km

Az 1976-80-as évek (az V. 5 éves terv) célkitűzései között szerepelt az **átkelési szakaszok kapacitásjavítása**, a felüljárók, nagyhidak, közút-vasút szintbeni kereszteződések, **lokális beavatkozások**, csomópontok átépítése.

A 2/1976-os rendelet kapcsán a megyében 57 helyen hajtottunk végre **csomópont átalakítást**. E programon belül a főúthálózaton a tervidőszak végére minden jelentősebb csomópont korszerűsítésre került.

Ezeken felül nagyobb korszerűsítések voltak:

3. sz. főút Miskolc átkelési szakasz korszerűsítése, 2x2 sávra való kiépítése	6,7 km
3. sz. főút Miskolcon, Gömöri felüljáró I. ütem	0,7 km
37. sz. főút Sátoraljaújhely átkelési szakaszának korszerűsítése, a megszüntetett keskenynyomközű vasútvonal helyén	1,9 km

1979-1980-ben megtörtént a közúthálózat megfelelőségi vizsgálata, amely rámutatott arra, hogy műszaki megalapozottsággal az országos úthálózat és viszonyítottan a megye milyen állapotban van és milyen fejlesztési programot kell végrehajtani. A fenntartási fejezetben leírtakhoz, azt kiegészítve bebizonyosodott, hogy a megyében igen nagy a csomópontok, vasúti keresztezések, hidak, átereszek száma, így a forgalom átbocsátása és biztonsága szempontjából kritikus helyek az átlagnál jóval sűrűbben találhatók, amelyek átépítésre, korszerűsítésre szorulnak.

1981-1985 (VI. 5 éves tervi) korszerűsítések:

Jelentősebb korszerűsítések történtek:

3. sz. főúton Miskolcon, Gömöri felüljáró II. ütem,

3. sz. főúton Miskolc-Szikszó között kapaszkodósáv építés,

37. sz. főúton szélesítés és két csomópont kiépítés,

37. sz. főúton hídkorszerűsítés 9 db,

37. sz. főútból kiágazó 3719. sz. összekötő úton határátkelőhely építés Sátoraljaújhelyen,

26. sz. főúton a Bánrévei határátkelőhely helyett
új Kral-i átkelőhely kiépítése a 26. sz. főútból kiágazó csomóponttal,

26. sz. főúton ÉRV csomópont kialakítása,

35. sz. főúton Leninvárosi átkelés négysávosítása.

1983-ban az út-hídkorszerűsítések terén is nagy változás történt azáltal, hogy a **megszűnt Egri Közúti Igazgatóság** területén - Heves megyében is - az útkorszerűsítési munkák beruházói, lebonyolítói tevékenysége is ránk hárult.

1986-1990 (VII. 5 éves terv) közötti időszakban az útépítési beavatkozások drasztikusan csökkentek. Sajnálatos módon **már refrénként hangzott, hogy lassítani kell a leromlási ütemet**, és a beavatkozásokat késleltetni kell, de nem engedhető meg az egyes utak, hidak hirtelen összefüggő tönkremenetele. Ezen irányelvek alapján a rendelkezésre álló forrásból a lokális beavatkozásokat is csökkenteni kellett és **erőltettük a települések tanácsaival közös költségvállalású megoldásokat,** amelyek szintén sürgető igényekként jelentkeztek.

Ilyen fejlesztések voltak:

- a 2513. sz. Miskolc-dédestapolcsányi ök. úton a bánkúti "Síparadicsomhoz" vezető út kiépítése 9,8 km hosszban, érintve és bekötve a szentléleki üdülőházunkat,
- kerékpárút építések:

Sajószöged-Tiszaújváros között	3,8 km
3. sz. főút 240+000-241+200 km és a	1,2 km
242+500-243+400 km sz. között	0,9 km
3. sz. főút 168+900-169+400 km kerékpársáv	0,5 km
26. sz. főút 16+400-17+111 km sz. között	0,71 km

- Miskolcon a Tapolcai csomópont átépítése,
- Miskolcon a Petőfi téri csomópont korszerűsítése,
- Miskolcon a Repülőtéri csomópont átalakítása.

Egyedüli kiemelt beruházásként elkészült a 35. sz. főúton **a Polgári Tisza-híd** (1990-ben).

Hídkorszerűsítés címén átépült a

- 2525. sz. ök. úton az 1+600 km szelvényben a szélesség- és magasságkorlátozott Királdi felüljáró,
- a 3604. sz. úton Miskolcon a Szirmai és a Vörösmarty úti felüljárók átépítésére, ill. felújítására került sor,
- a megyében ezeken felül 3 db patak-híd átépítése is megtörtént.

1991-1998 közötti fejlesztések:

Az országos közutak ügye 1989-ig, így a fejlesztések és korszerűsítések is lényegében a költségvetés teherbíró képességétől függő tétel volt. Bízott a szakma abban, hogy a meg-megújuló költségvetési vitáknak az elkülönített állami pénzalap, az ÚTALAP véget fog vetni. Ez a Miskolci Közúti Igazgatóságnál - örömünkre - abban nyilvánult meg, hogy 1995-ig a fejlesztés pénzügyi ráfordításai nagyobbak voltak, mint a többi megyében, amely jelentős út-hídfejlesztéssel függött össze. 1995-től azonban nagyságrenddel csökkentek az éves fejlesztési ráfordítások, mivel az Útalap jelentős része már nem fordítható az országos közút-hálózat fejlesztésére, fenntartására, üzemeltetésére. Ez kitűnik az alábbi kimutatásból, amely tartalmazza a fejlesztési ráfordítások alakulását a megyében:

(Nettó ráford. folyó áron, mFt)

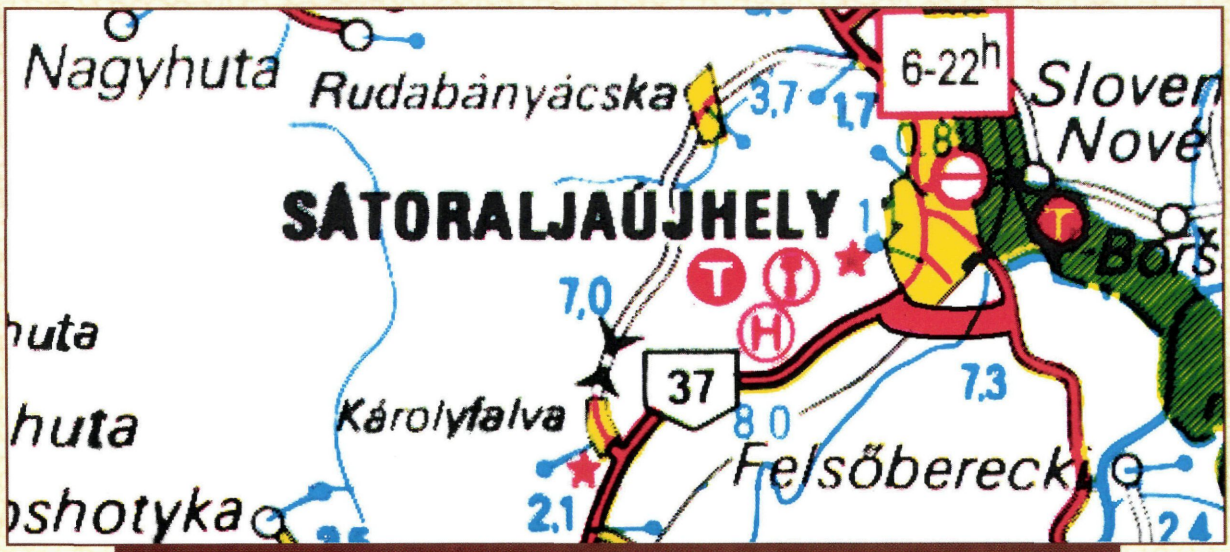
Ráford./Évek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Fejlesztések	**316,3**	**670,1**	**1258,4**	**171,0**	**100,6**	**31,8**	**54,6**
ezek:							
autópálya	-	-	-	-	-	-	-
elkerülő út	33,2	3,0	101,0	-	-	-	-
ök. -bekötő út	24,5	16,9	14,8	17,9	-	-	-
kerékpárút	11,2	-	-	-	-	-	-
új hídépítés	0,1	447,9	993,1	9,4	-	-	-
útkorszerűsítés	155,0	86,1	-	54,3	87,6	4,5	3,1
hídkorszerűsítés	17,7	19,4	4,0	5,2	-	-	6,1
csomópont	3,3	17,5	51,2	15,2	-	-	-
egyéb fejlesztések	21,9	21,2	24,3	11,9	6,5	27,3	45,4
gépbeszerzés	43,4	28,8	26,8	23,5	6,5	-	-
határátkelőhelyek	-	-	9,4	19,5	-	-	-
telephelyek	6,0	29,3	33,8	14,1	-	-	-

Az alábbiakban a források felhasználásának megfelelően végrehajtott korszerűsítéseket sorolom fel:

3. sz. főút Mezőkövesd elkerülő szakasza	(1990-92)	6,6 km
26. sz. főút Miskolc-Sajószentpéter közötti négynyomúsítás	(1990-92)	4,8 km
38. sz. főút Tokaj átkelési szakasz áthelyezése	(1992-94)	2,3 km
3611. sz. ök. út Szerencs átkelési szakasza	(1989-94)	2,0 km
36105. sz. Tiszaújváros-Kesznyéten új bek. út építés	(1990-92)	5,8 km
3703. sz. ök. út Hernádkércs-Felsődobsza	(1992)	3,0 km
37105. sz. bekötő út Szentistvánbaksa	(1992)	2,2 km
2306. sz. ök. út Zabar-Ózd	(1993)	8,6 km
3713. sz. ök. úton Tállya elkerülő sz.	(1993)	4,2 km
2614. sz. ök. út 0+000-3+870 km sz. között szélesítés	(1994)	3,9 km
3. sz. főút kapaszkodósáv építés		
Lácacsékénél határátkelőhely kiépítése		
4 db hídrekonstrukció		
3. sz. főúton Tornyosnémeti határátkelőhely szélesítés,		
mérlegtelepítés	(1995)	0,4 km
3705. sz. ök. úton Encs városi átkelési szakaszon út, járda,		
kerékpárút kiépítés	(1997-98)	1,6 km
13 db csomópont (körforgalmú) kiépítés	(1994-98)	
3 db jelzőlámpás csomópont átépítés	(1991-95)	
Kiemelt beruházásként megépült a Cigánd-dombrádi híd		
közúti kapcsolataival	(1993-94)	

A 3. sz. főút mezőkövesdi elkerülő szakasza

A 3713. sz. út tállyai elkerülő szakasza



A 3807. sz. út sátoraljaújhelyi elkerülő szakasza

E felsorolásból is kitűnik, hogy a fejlesztések és korszerűsítések időpontjai 1991 és 1995 közé esnek.

Véleményem szerint - többekéhez hasonlóan - olyan hosszútávú stratégiát kell kidolgozni, amelyben biztosítani lehetne, **a leromlási folyamat** lassítása, hanem a **megállítása céljából:**

Kapjon többet az úthálózat abból az állami haszonból, amelyet létrehozni segít !

ZÁRSZÓ

"Csak a múlt megbecsülésén épülhet fel a jelen." Gróf Széchenyi István e mondása a 40 évet megélt Közúti Igazgatóságra is igaz kell, hogy legyen.

A múltat csak úgy tudjuk megbecsülni, ha azt megismerjük, s valóságában maradandóvá tesszük. Nem tartom elegendőnek, hogy - búvópatak módjára - tisztes kötelességként csupán egy-egy eseményt felvillantva évfordulók alkalmával gondoljunk vissza a múltra. Ezért is értettünk egyet Stoll Gábor ügyvezető igazgatóval, kollégámmal, hogy a közútkezelés történetének a mérföldkövénél úgy adózunk a mindenkori dolgozók és alkotók teljesítménye előtt, ha emlékezéseinket papírra vetjük. Erre a legnagyobb indítékot a Minisztérium által, a Közlekedési Múzeumban a Közúti Igazgatóságok 40 éves évfordulójára megrendezett ünnepség adta.

Örömmel vállaltam a megbízást, mert olyan 40 évről kellett írnom krónikát, amelyből 25 évet (1967-1992) magam is átéltem. Nem is gondoltam, hogy még így is milyen nehéz beszámolni a történtekről, pedig a teljességre való törekvés nélkül végeztem az óriási adathalmaz feltárását. Szerencsére - az irodalmi anyagokon kívül - a legtöbb forrást saját irattárunkból tudtam fellelni, igaz, sokszor cím, szerző és időpont nélkül. Nagy segítséget jelentett aktív és nyugdíjas munkatársak részéről egyaránt, hogy segítettek emlékezni a történtekre, pontosítani az adatokat, amelyért ismételten köszönetet mondok.

Mindezek ellenére is bizonyára sokaknak lesz hiányérzetük a krónika olvasásakor. Lesznek olyanok is, akiknek nézetével nem azonosulok, de a 25 éves főmérnöki és igazgatói munkaköröm, hivatástudatom, szakmaszeretetem úgy érzem megengedheti, hogy olykor-olykor egyéni állásfoglalásra ragadtassam magam, amiért elnézést kérek.

Végezetül kívánom a szakmának, hogy a jövőben is élvezzék ennek a mesterségnek, az útkezelésnek a sokszínűségét, mert ha a következő mérföldkőnél ismét megállnak visszatekinteni, rájönnek, hogy mérföldkő, mérföldkő után következik, mert áttételesen nincs a mi munkánknak, utunknak vége akkor sem, ha más szervezeti elnevezést kapunk, vagy más gazdálkodási rendben dolgozunk.

VARGA JÓZSEF
okl. mérnök, szakmérnök
nyugalmazott igazgató

FORRÁSOK

1.) Az Igazgatóság (Kht.) irattárában 1958-1998 között megtalálható ügyiratok, beadványok, levelezések, vitaanyagok, jegyzőkönyvek, elemzések, tájékoztatók, ajánlások, jelentések, beszámolók, fényképek, grafikonok, táblázatok, térképek, pályázatok

2.) Tervtár, hídtervtár

3.) Minisztériumok (KPM-KHVM, BM, PM, MüM) által kiadott rendeletek, utasítások, irányelvek, közlönyök, Közlekedési Értesítők

4.) Borsod-Abaúj-Zemplén megye úthálózatának története és fejlődése (1971)

5.) Dr. Ábrahám Kálmán: A közúti közlekedés története

6.) Dr. Tóth Ernő: Hidak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

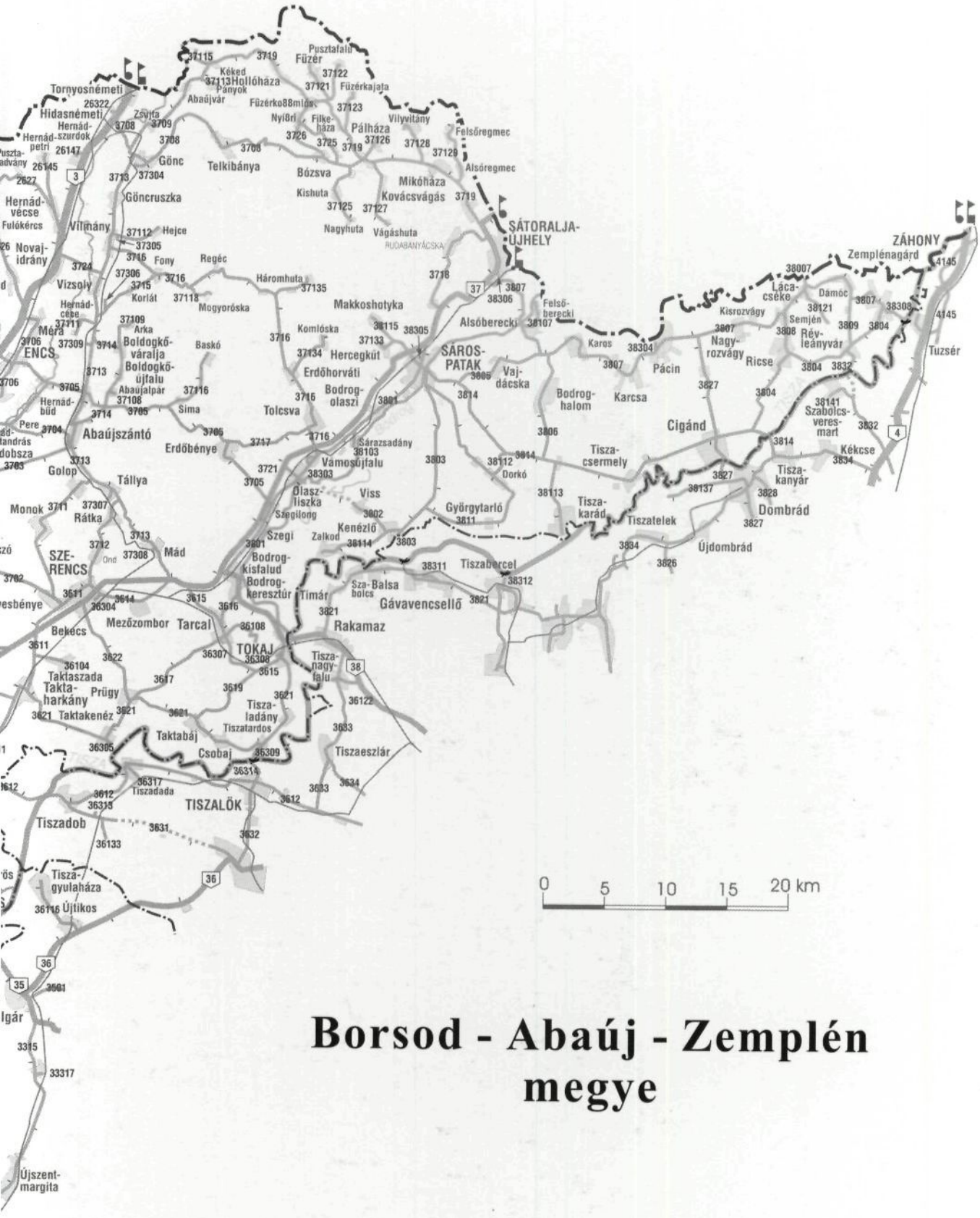
7.) Szomolányi Antal: Utak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

8.) Eperjesi András, Mogyorósi István: 30 év a közutakért (Borsod-Abaúj-Zemplénben)

9.) KÖZÚT szakmai folyóiratok

10.) Közlekedés Tudományi Szemlék

Hídvégardó
Torna-
nádaska
Komjáti
Bódvaszilas
Szögliget
Bódva-
lenke
Becske-
háza
Torna-
szentjakab
Torna-
szent-
andrás
Szin
Jósvafő
Perkupa
Bódvarákó
Debréte
Viszló
Pamlény
Kány
Perecse
Aggtelek
Martonyi
Torna-
barakony
Rakacaszend
Szászfa
Büttös
Szemere
Litka
Torna-
kápolna
Varbóc
Teresztenye
Szőlősardó
Szalonna
Rakaca
Krasznok-
vajda
Csenyéte
Égerszög
Imola
Kánó
Trizs
Alsótelekes
Galvács
Meszes
Gagybátor
Gagy-
vendégi
Abaújlak
Felső-
gagy
Fáj
Alsógagy
Szuhafő
Ragály
Felső-
telekes
Szuhogy
Szendrő
Abod
Irota
Gadna
Szalaszend
Zubogy
Zádorfalva
Gömörszőlős
Alsó-
szuha
Rudabánya
Szakácsi
Felső-
vadász
Nyésta
Abaújszolnok
Baktakék
Kelemér
Felső-
kelecsény
Dövény
Szendrőlád
Felső-
nyárád
Izsófalva
Jákfalva
Lak
Hegymeg
Beret
Selyeb
Kupa
Forró
Rásony-
sápbe-
rencs
Detek
Damak
Tomor
Serény-
falva
Bánréve
Sajó-
püspöki
PUTNOK
Sajógalgóc
Dubicsány
Sajó-
kaza
Kurityán
EDELÉNY
Hangács
Monaj
Léh
Homrogd
Mucsony
Hét
Sajónémeti
Kázsmárk
Inancs
Csobád
Sajóvelezd
Nagybarca
Vad-
na
Sajó-
ivánka
Borsod-
szirák
Nyomár
Kiskinizs
Király
Sajómercse
Ziliz
Halmaj
Hangony
KAZINCBARCIKA
Alacska
SAJÓSZENTPÉTER
Boldva
Sajósenye
SZIKSZÓ
Aszaló
Uppony
Bánhorváti
Sajókápolna
Sajó-
ecseg
Sajóvámos
Megyaszó
ÓZD
Borsodbóta
Kissikátor
Sáta
Nekézseny
Csokva-
omány
Dédesta-
polcsány
Kondó
Radostyán
Sajólászló-
falva
Sajóke-
resztúr
Sajó-
pálfalva
Alsó-
dobsza
Domaháza
Borsod-
szentgyörgy
Arló
Zabar
Tardona
Varbó
Parasz-
nya
Sajóbábony
Sóstófalva
Újcsanálos
Járdánháza
Málnyinka
Szirma-
besenyő
Onga
Gesztely
Csernely
Lénárd-
daróc
Nagyvisnyó
Arnót
Borsod-
nádasd
Bükkmogyorósd
Szilvásvárad
Hernádkak
Hernád-
németi
Istenmezeje
Bekölce
Balaton
Bükkszent-
márton
Alsózsolca
Szentdomon-
kos
Sajólád
Váraszó
Bükkszent-
erzsébet
Szúcs
Eger-
csehi
Bélapátfalva
Bükkszent-
kereszt
MISKOLC
Kistokaj
Bőcs
Erdőkövesd
Tarna-
lelesz
Mikó-
falva
Mónosbél
Sajópetri
Berzék
Sajó-
hídvég
Tiszalúc
Fedémes
Egerbocs
Kisgyőr
Mályi
Ónod
Pétervására
Nyékládháza
Köröm
Kesznyéten
Felső-
tárkány
Harsány
Bükk-
aranyos
Muhi
Girincs
Kiscsécs
Borsod-
geszt
Hejő-
keresztúr
Bükkszérc
Kács
Emőd
Nagycsécs
TISZAÚJVÁROS
Noszvaj
Cserépfalu
Cserépváralja
Sály
Hejő-
szalonta
Szakáld
Sajó-
szöged
EGER
Tibold-
daróc
Vatta
Hejőbába
Tisza-
palkonya
Nemesbikk
Hejőpapi
Szo-
molya
Bogács
Tard
Bükk-
ábrány
Oszlár
Ostoros
Novaj
Mező-
nyárád
Igrici
Hejőkürt
Andornak-
tálya
Gelej
Mező-
keresztes
Tisza-
tarján
Nagytálya
Maklár
MEZŐ-
KÖVESD
MEZŐCSÁT
Mezőnagymihály
Tiszakeszi
Szihalom
Szentistván
Mező-
szemere
Mező-
tárkány
Eger-
farmos
Egerlövő
Ároktő
FÜZESABONY
Dormánd
Borsod-
ivánka
Négyes
Tiszavalk
Tiszabábolna
Tiszacsege
Besenyő-
telek
Poroszló
Tiszadorogma
Újlőrincfalva
TISZAFÜRED
Egyek
TISZA-TÓ



Borsod - Abaúj - Zemplén megye

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állami Közútkezelő Kht.
3529 Miskolc, Soltész Nagy Kálmán u. 173. sz. Postacím: Miskolc, Pf.: 96. 3501
Központi telefonszám: (46) 364-333, Telefax: (46) 344-692, Ütinform: (46) 432-111
Titkárság telefon: (46) 341-682, 353-239, E-levél címe: bazmak@matavnet.hu