35 ÉV
A
KÖZUTAK SZOLGÁLATÁBAN



MEGJELENT AZ ÖNÁLLÓ BÉKÉS MEGYEI KÖZÚTKEZELŐ SZERVEZET

FENNÁLLÁSÁNAK 35. ÉVFORDULÓJÁRA



CÉGTÁBLA A HÓDMEZŐVÁSÁRHELYI IDŐBŐL 1968-BÓL



CÉGTÁBLA AZ ÖNÁLLÓVÁ VÁLÁS UTÁNI IDŐBŐL 1969–1983

35 ÉV
A
KÖZUTAK SZOLGÁLATÁBAN

Megjelent
az Önálló Békés Megyei Közútkezelő Szervezet
35. évfordulójára

Békéscsaba, 2003

TARTALOMJEGYZÉK

Köszöntő ... 3

I. Történeti áttekintés a Békés megyei közúthálózat kialakulásáról, szervezeteiről ... 5

II. Arcok és emberek ... 16

Interjú a volt igazgatókkal ... 17

III. Szervezeti egységeink ... 23

– Központ ... 24

– Gyomai Üzemmérnökség ... 30

– Békéscsabai Üzemmérnökség ... 41

– Orosházi Üzemmérnökség ... 45

– Sarkadi Üzemmérnökség ... 48

– Gépjavító Üzem ... 51

IV. 35 év a számok tükrében ... 53

V. 35 év a szakmai munka tükrében ... 69

– A porolajozástól a modifikált bitumenemulziós felületi bevonatig ... 70

– Az RS–09-es munkagéptől az Unimog 300-as univerzális eszközhordozóig ... 74

– A festett táblától a forgalmi távfelügyeleti rendszerig ... 89

– A keretes mérőszalagtól az ISO 9001:2000 minőségbiztosítási rendszerig ... 96

– A „törzskönyvektől" az OKA 2000 adatbankig ... 99

– A hidak útjainak nélkülözhetetlen elemei ... 101

– Kezelői gondoskodás – a közutak védelmében ... 121

– Téli útüzemeltetés, gépek, módszerek, szervezet ... 125

VI. Rendkívüli események ... 130

– Árvizek és helyreállítások ... 131

– Hófúvás ... 135

VII. Amire még a munka mellett jutott idő ... 136

VIII. A jövő útjain ... 153

„Mert azt tanultam mindenütt,
azt láttam minden nagy nemzetnél,
hogy az apák dolgát folytatják az utódok"
(Kós Károly)

KÖSZÖNTŐ



Arra biztatom a Kedves Olvasót, hogy lapozza, olvassa végig a kezében tartott könyvet. Ha szakmabeli, akkor azért, ha csak Békés megye útjain közlekedő, akkor meg azért talál magának érdekes információkat a szakmánkról.

A cím is utalást tesz egy elhivatottságra, a közúton közlekedők biztonságos, kulturált kiszolgálására, a szakmaszeretetre.

Az elmúlt 35 év Békés megyei országos közútjainak téli-nyári karbantartásának, üzemeltetésének, fejlesztésének rövid, tömör keresztmetszete ez a könyv.

E rohanó világban mi szakmabeliek is azt tapasztaljuk, hogy nincs arányban a közút fejlesztése a közlekedésben részt vevő járművek fejlődésével, illetve darabszámával. Az ilyen aránytalanság mellett elért eredmények, létrehozott értékek megbecsülést kívánnak elsősorban a közlekedőktől, és önmagunktól egyaránt.

Tisztában vagyunk öröklött földrajzi, politikai hátrányos helyzetünkkel. Az e vidéken élők alkalmazkodtak. Szegények, kemények, és tisztességesek. Kő nincs, pénz nincs, csak ember van. Lehet, hogy szerényen vettük tudomásul a „leosztott" költségvetés keretösszegét, de nekünk mindig azzal a kalappal kellett köszönni, ami a fejünkön van.

A könyv megírásában, összeállításában segítő kollégák többsége több évtizedes szakmai múlttal rendelkezik. Az általuk leírt, közölt hitvallás a szakma hitelességét igazolja. Szaktudásban, tenni akarásban tehát a Viharsarokban sincs hiány.

Hiszem és vallom, hogy a rendelkezésünkre álló anyagiakkal jól sáfárkodunk. Jelen helyzetünkben a társszervekkel már csak rutinfeladat, amit ránk bíz az állam. Mi ettől többre vagyunk képesek. A megye „KPM-esei", vagyis a közútkezelők optimisták és remélik, hogy a közút szinten tartása helyett magas szintű szakmai munkát végezhetnek a jövőben a közlekedő társadalom megelégedésére.

Még egyszer köszönöm a közreműködők munkáját és reménykedem abban, hogy a múlt szakaszos útőri ténykedésétől a mai modern útfenntartásig értékes anyagot sikerült összetömöríteni e könyv lapjain.

Békéscsaba, 2003. május hó

VANTARA GYULA
ügyvezető igazgató

I.
TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

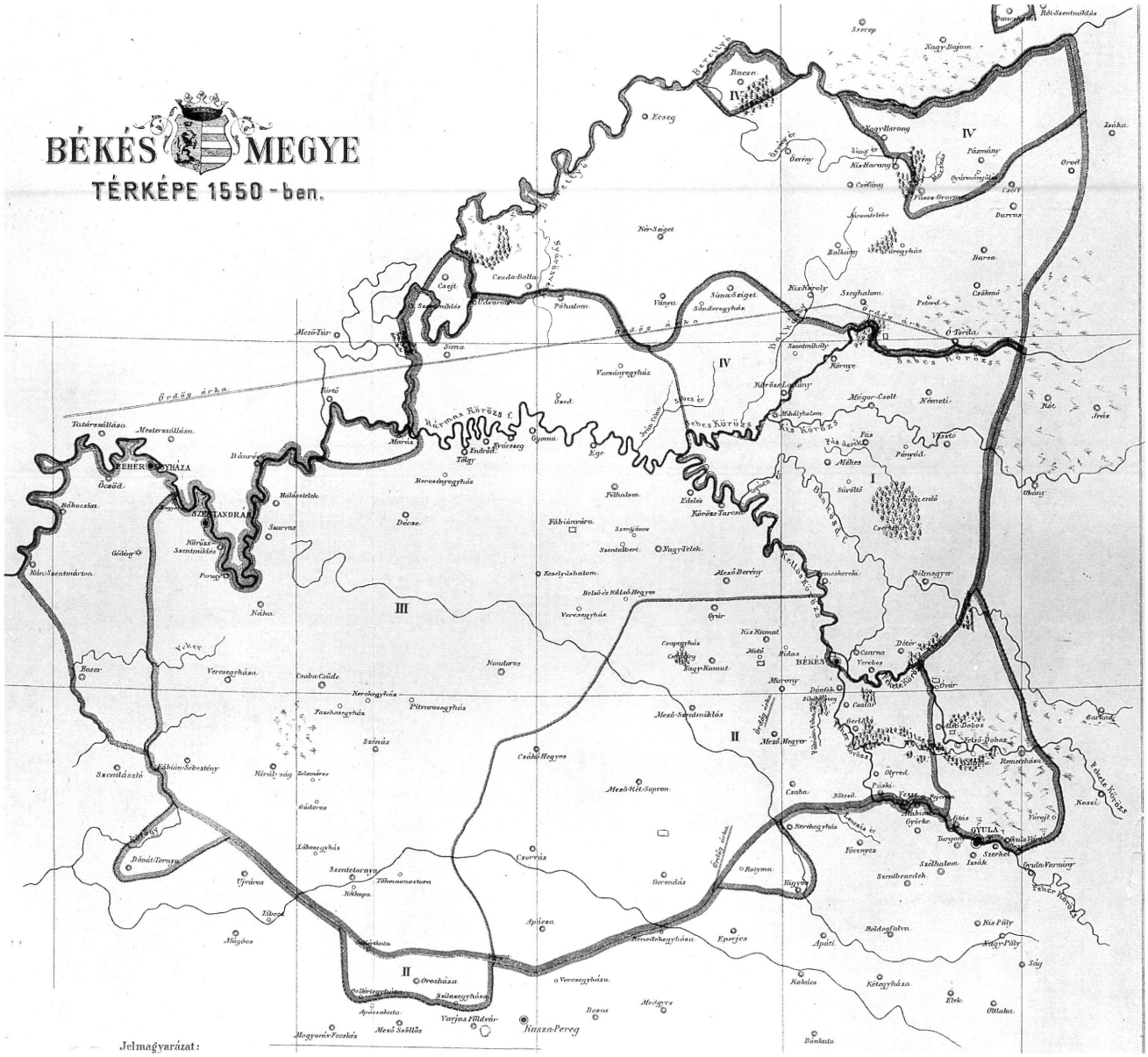
BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT 35

TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS A BÉKÉS MEGYEI KÖZÚTHÁLÓZAT KIALAKULÁSÁRÓL, SZERVEZETEIRŐL

Békés megye az Alföld keleti szélén az erdélyi hegyek szomszédságában terül el. Földrajzi fekvése meghatározta a megyén átvezető utak helyét, irányát. Az erdélyi hegyeken a Maros és a Sebes-Körös völgyében lehetett átjutni az erdélyi medencébe. A Maros völgye a megyétől délre, a Sebes-Körös völgyének szerpentinje, a Király-hágó pedig a megyétől északra fekszik, s az oda vezető utak csak érintik a megye déli és északi szegletét.

A megye északi fele a Körösöktől átszabdalt, gyakran elöntött terület volt, s az egykori Sárrét mocsarai tették nehézzé a közlekedést, déli része magasabb hátság, ahol gyakran „torony iránt" közlekedhetett az utazó. A középkorban két kereskedelmi út vezetett át a vármegyén: az egyik Tiszavarsány–Bánréve–Gyula–Simánd–Lippa érintésével a Maros völgyébe, a másik Mezőtúr–Szeghalom–Csökmő–Nagyváradon át a Király-hágón keresztül az erdélyi medencébe.

Ilyen természetföldrajzi adottságok mellett természetes, hogy a hidaknak, révátkeléseknek nagy szerepe volt a közlekedésben.



BÉKÉS MEGYE 1550-BEN

A 18. századtól 1850-ig

Az utak építésének és fenntartásának központi szabályozására csak a 18. század elején került sor. 1715-ben alighogy helyreállt a megyei közigazgatás, megindult az utak és hidak javítása, az egész 18. század tele van ezzel kapcsolatos megyei intézkedésekkel.

A legjobban karbantartott utak a postautak voltak. A korábban megnyílt Arad–Pest postaút csak a vármegye déli csücskét érintette Komlóson, Orosházán át. Az első, a vármegyét is átszelő postaúton 1788. március 1-jén indult meg a forgalom Orosháza–Csaba–Nagyvárad útvonalon, postaállomást Orosházán, Csabán, Gyulán létesítettek. Legnehezebb szakasza a Gyula és Sarkad közötti rész volt, az ún. „Remeteházi gát", amelynek javítása sűrűn szerepel a jegyzőkönyvekben.

A század végén egyre sürgetőbbé vált a közlekedés biztonságosabbá tétele, mert a bizonytalan útviszonyok miatt a bőven termő békési föld gabonája gyakran a gazda nyakán maradt. Az 1890-es évek végén meg is épült az első kőút, Gyula főutcája, egyben a megyei postaút része, de javítása folytonos gondot okozott a 19. század első évtizedeiben is. A további kőútépítés elmaradt. Az 1800-as évek elején elhatározták a 3-4 évenként javítandó fahidak átépítését is kőhidakká. A napóleoni háborúk után beállt pénzválság miatt azonban csak a gyulai két híd, a Bárdos-híd és a Nagyhíd (vagy Kapus-híd) készült el. Mindkettő ma is üzemel, utóbbi az ország legnagyobb ívű téglaboltozatos hídja. A megye többi hídját a hatalmas költségek miatt már csak fából újították fel. A hídépítéshez a követ az erdélyi hegyekből szállították nagy költséggel. 1837-ben a megye leghosszabb hídja a 31 öl hosszú körösladányi Sebes-Körös-híd volt.

Az útépítési munkálatokat a megyei mérnök irányította, ő mérte fel az évenként szükséges munkálatokat, s igényelte a szükséges igás és kézi napszámot. A közmunka kiállítását és a helyi ellenőrzést a szolgabíró végezte. Az utak, töltések javításához helyben található anyagot használtak. Kő nem lévén a felhasznált föld az esőzések alkalmával hamar átázott.

Az 1844. évi IX. tc. szabályozta a közmunkák felhasználását. Ennek alapján Békés megyében 6 országos utat jelöltek ki – köztük a postautakat –, amelyeket a közmunka felhasználásával a vármegye tartott fenn, a többi útról az uradalmaknak és a községeknek kellett gondoskodni. Ez a felosztás érvényben maradt az abszolutizmus koráig.

Jellegzetes építményei voltak a korabeli közlekedésnek az útmenti csárdák, pihenő- és szálláshelyei utasnak, állatnak egyaránt. A 19. század közepén 41 található belőlük a megyében, közülük a kondorosi csárda országszerte ismert.

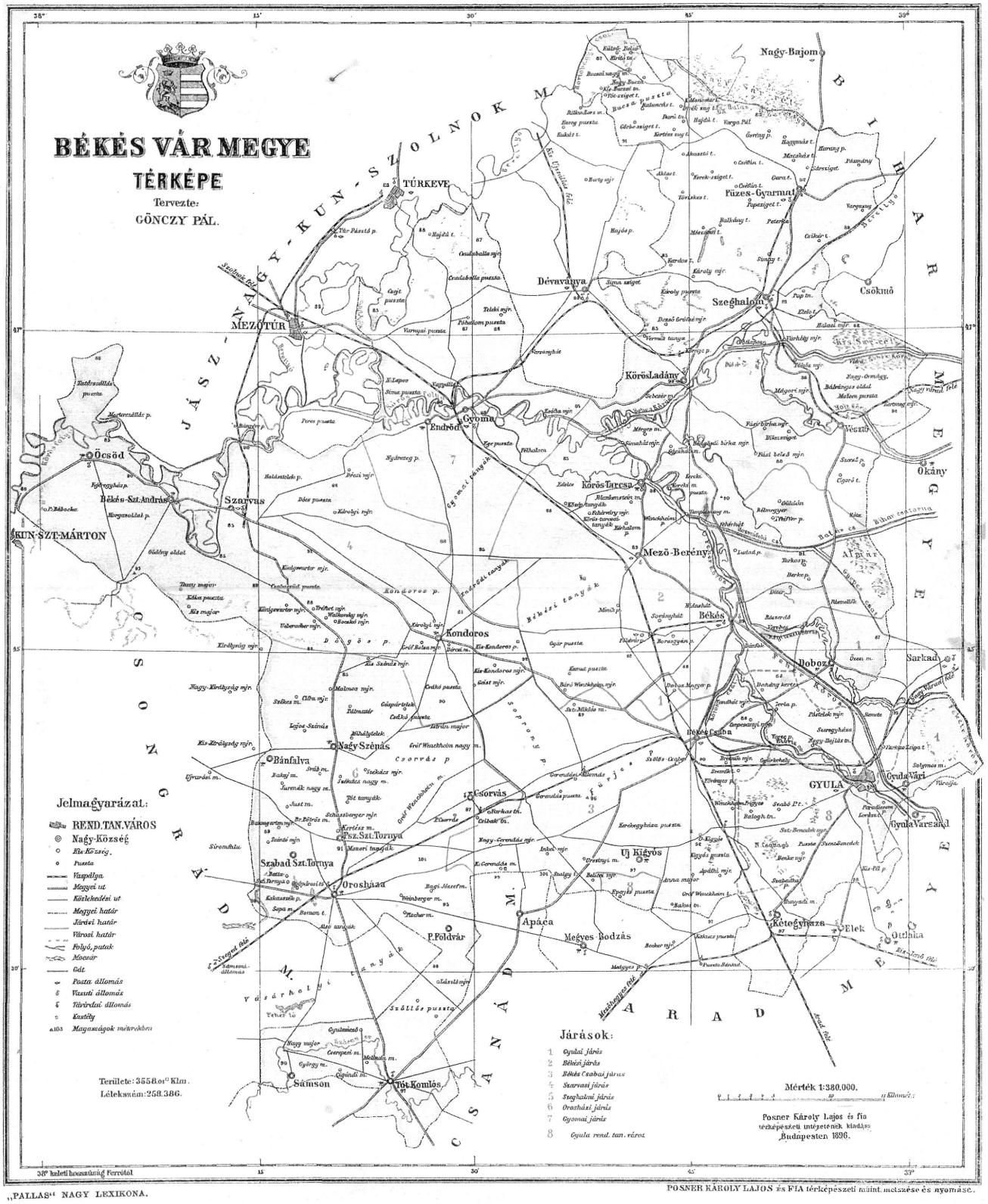
Az abszolutizmus időszaka (1850–1867)

Az osztrák birodalmi szemlélettel gondolkodó abszolutizmus idején a közlekedés fejlesztése mind közgazdasági, mind pedig katonai szempontból fontos feladat volt. Az utakat állami, országos és községi utakra osztályozták. A birodalom szempontjából fontos ún. állami út nem volt a megyében – a legközelebbi az arad-nagyváradi út volt –, az országos utak az összbirodalom szempontjából nem, csak országos szempontból voltak fontosak. A régi Békés vármegye területén 10 ilyen út volt, jórészt posta- és kereskedelmi út. A községi utaknak se szeri, se száma. A fentieken kívül a hidak és révek egy részét magánosok tartották fenn, használatukért vámot szedhettek.

1851-re befejezték az útépítés szervezetének kialakítását. Az ország nagy részét átfogó öt kerületi központban kerületi építési igazgatóságot állítottak fel – kerületünkben Nagyváradon –, a megyékben építészeti hivatalok működtek. Járásonként egy-egy útbiztost alkalmaztak, feladatuk volt az útépítések, javítások felügyelete. Békés vármegye 5 járásában 5 útbiztos működött, akik egyben az útmesterek feladatát is elvégezték. Az utak fenntartása továbbra is közmunkával történt, de most lehetővé tették a közmunka megváltását, amellyel egyre több település élt is. Az 1850-es években nagyarányú kőútépítési programot dolgoztak ki, de csak a gyulai Kapus-hídtól a Fekete-Körös hidjáig terjedő 2048 folyóöl hosszúságú útszakasz épült meg, a további építés a kőbeszerzés nehézsége miatt elmaradt. Megállapították, hogy addig nem lesz kőúthálózat a megyében, amíg a kő szállítását meg nem oldják, ezzel olcsóbbá nem teszik az útépítést. A gyulai kőút fenntartására két „úttisztítót és tatarozót" alkalmaztak, ők lettek az első útkaparók a megyében.

A kiegyezéstől az első úttörvényig (1867–1890)

A kiegyezés után felálló új magyar minisztériumban a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe tartoztak az utak. Megyénként államépítészeti hivatalokat állítottak fel, a Gyulán székelő hivatal első vezetője Hódy Lajos volt, Vásárhelyi Pál veje.



„PALLAS" NAGY LEXIKONA.

POSNER KÁROLY LAJOS és FIA térképészeti műintézete és nyomása.

BÉKÉS MEGYE 1896-BAN

Az 1870-es évek elejétől új úthálózati terv készült, az országos utak nevét törvényhatósági utakra változtatták, s 542 km-ről 362 km-re csökkentették. Ebből mindössze 8 km volt kikövezve. A nyolcvanas években egymás után adták ki az utakkal, fenntartásukkal kapcsolatos szabályrendeleteket. A karbantartást 1887-ben 5 útfelügyelő és 70 útkaparó végezte.

Megpróbálták folytatni a kőútépítést, de ismét bebizonyosodott, hogy előbb a szállítást kell megoldani. A kő szállítását a kiépülő vasútvonalak oldották meg, ez viszont felvetette a vasútállomások megközelítésének időjárástól független biztonságát, s megkezdődött az „indóházi utak" építése. 1886-ra kikövezték Gyula, Csaba, Orosháza, Szarvas, Gyoma, Mezőberény vasútutcáit.

Az első úttörvénytől a világháborúig (1890–1914)

A kilencvenes évek elejére megértek a feltételek a nagyobb szabású útépítések megkezdésére. A vasúthálózattal elhárult a kőszállítás legfőbb akadálya.

Az 1890. I. tc. a kornak megfelelő intézkedéseket hozott az utak építéséhez és fenntartásához. Az utakat 6 osztályba sorolta: állami, megyei, községi, közdűlő, vasútállomási és egyéb út. Számunkra az állami és megyei (törvényhatósági) utak a fontosak, a községi és egyéb utakkal most nem foglalkozunk.

Az állami utak kezelését az államépítészeti hivatalok látták el útmesterek és útkaparók segítségével. A törvényhatósági utakat a törvény az alispán alá rendelte, a műszaki szolgálatot a városi mérnökök látták el. A közútfenntartás alapja az állami útadó volt.

Békés megyében a Gyula–Szarvas–Szentandrás út lett állami út, 24 törvényhatósági utat jelöltek ki, amelyek megyei fenntartás alá kerültek, közülük többnek a kikövezése megtörtént a világháborúig. A kor legnagyobb vállalkozása a 301 km hosszú I. alföldi tranzverzális út (Baja–Félegyháza–Szarvas–Csaba–Gyula–Erdőhegy) megépítése volt, átadására 1899 novemberében került sor. A megyegyűlés kezdeményezésére indult el az észak-déli közlekedést biztosító III. alföldi tranzverzális út építése (Berettyóújfalu–Szeghalom–Békéscsaba–Orosháza–Makó), amely az első világháború kezdetére fejeződött be. 1915-re a 194 km-nyi állami útból mindössze 2 km volt kiépítetlen, a 326 km törvényhatósági útból 200 volt kiépített.

Az 1890-es közúti törvény előírta az utak törzskönyvezését, ez 1900-ra a megyében befejeződött.

A közúti törvény 4, ill. 6 tonnáról 12 tonnára írta elő a hidak teherbíró-képességét. 1890–1914 között 15 nagyobb közúti híd épült, ezek közel egy évszázadig szolgálták, s némelyek még ma is szolgálják a közúti közlekedést, s ekkor épült a megye első közúti felüljárója is (Békéscsabán).

A két világháború között

A világháború után a leromlott utak alig kaptak felújítást, csak az 1924-ben nyújtott külföldi kölcsön hatására gyorsult fel az útépítés. Legjelentősebb a Békéscsaba–Csorvás–Orosháza út megépítése volt, a mai 47. sz. út része. 1926-ban tették ki az első útjelző táblákat, 1927-ben az Államépítészeti Hivatal új épületbe költözött Gyulán. 1930-ra 129 km új út épült, ebből makadám 120 km, kőburkolatú 9 km.

A harmincas években tízéves útépítési programot indított a minisztérium, hogy a még közúttal nem rendelkező községeket is bekapcsolják a közúthálózatba. 1935-ig 97 km új út épült meg. 1932-ben felülvizsgálták a törvényhatósági utak besorolását, ennek következtében hossza 316,9 km-ről 541,8 km-re, több mint 200 km-rel növekedett. Az 1934-ben bevezetett új útbesorolás a főközlekedési utakat I., II. és III. osztályba sorolta, s egy, két, ill. három számjeggyel jelölte. A harmincas évek végétől került sor a községi bekötőutak megépítésére. 1937-től 123 km utat építettek, a kiépített törvényhatósági utak hossza 566 km lett, az állami utakkal együtt 766 km. 1940-ben a meglévő 200 km-nyi állami útnak 33%-a volt portalanított, s 67%-a vízzel kötött makadámút. Ebben az időszakban készültek a megyében a betonból készült utak, melyekből még jelenleg is megvan a Gerendás–Csorvás közötti, az Orosháza–Szentetornya és a szentetornyai vasútállomáshoz vezető.

A háború idejére esett a Kecskemét–Békéscsaba út átépítése betonúttá, utolsó szakaszát csak 1947-ben fejezték be. Ezt mára már aszfaltburkolattá építették át.

1945–1969

A világháború után elromlott utak, felrobbantott hidak, elhurcolt géppark, hiányos személyzet, akadozó anyagszállítás jellemezte a kezdeteket.



„CSÚCSFORGALOM" A 47. SZ. FŐÚT CSORVÁS ÁTKELÉSI SZAKASZÁN VALAMIKOR AZ 1960-AS ÉVEKBEN



A 47. SZ. ÚT KÖRÖSTARCSAI ÁTKELÉSI SZAKASZÁNAK ÁTÉPÍTÉSE AZ 1962–64-ES ÉVEKBEN

1950-től az utak fenntartása állami feladat lett. Az Államépítészeti Hivatal megszűnésével feladatkörét kettéosztották: a fenntartási munkákat az Útfenntartó Nemzeti Vállalat végezte, ez később Közúti Építő Vállalattá alakult. Az építtető feladatot a megyei tanácsok gyakorolták. Közúti igazgatás szempontjából a megyét előbb két részre osztották, a kettősséget 1963-ban szüntették meg, az egész megye Hódmezővásárhelyhez került. 1956-ban szervezték meg a tanácsok építési és közlekedési osztályát a tanácsi utak felügyeletére és szervezésére.

Az útépítő tevékenységet országos koncepciók határozták meg. Az ötvenes évek első felének



A 47. SZ. ÚT KÖRÖSTARCSAI ÁTKELÉSI SZAKASZÁNAK ÁTÉPÍTÉSE AZ 1962–64-ES ÉVEKBEN



A 47. SZ. ÚT BÉKÉSCSABAI BEVEZETŐ SZAKASZA 1963-BAN

feladata volt a megyeszékhelyek összekötése a fővárossal korszerű utakkal. Az ötvenes évek második felében a járási és megyei székhelyek összekötése történt meg 6 méter széles utakkal.

Az 1963-ban tartott forgalomszámlálás után 1966-ban a közúthálózatot újra osztályozták és számozták: két állami főutat különböztettek meg, főút (I. és II. rendű) és alsóbbrendű út. Ekkor alakultak ki a ma is érvényes útszámozások. A hatvanas években indult meg az utak nagyobb mértékű korszerűsítése, a leromlott úthálózat feljavítása. Békés megye közúthálózata 1500 km körül állandósult. 1945 és 1970 között 168,80 méternyi, 20 méternél nagyobb fesztávú híd készült el a megyében.

1969-ben alakult meg a Békéscsabai Közúti Igazgatóság, s ezzel új fejezet kezdődött a megyei közútkezelés történetében.

A KÖZÚTKEZELŐ SZERVEZETI FORMÁK

Szakasztechnikai körzetek (1953–1968)

1953-ban a Minisztertanács az állami közutak felügyeletét a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumra bízta, amely az operatív feladatok végrehajtására 12 közúti kirendeltséget szervezett, ezek 1958-ban közúti igazgatóságokká alakultak.

Ekkor a megye 25%-a – Sarkad és Szeghalom környéke – Debrecenhez, a többi része a hódmezővásárhelyi kirendeltséghez, később igazgatósághoz tartozott.

1963-ban a megye teljes területe a Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatósághoz került. Ekkor 9 db szakaszos útőri rendszerre épülő szakasz-



A KOR EGYIK JELLEGZETES ESEMÉNYE VOLT A FŰÁRVERÉS

technikusi körzet alkotta a megyében lévő szervezetet: a békéscsabai, gyulai, sarkadi, dévaványai, mezőberényi, szarvasi, orosházi, mezőkovácsházi, mezőhegyesi.

(A szakasztechnikusi körzetek beosztását jelzi a térképmelléklet.)

A körzetekben dolgozó útőröknek meghatározott szakaszai voltak, melyek hosszánál figyelembe vették a fenntartási munkaigényt, nevezetesen a sok feladatot adó makadámburkolatokon kb. 4,5 km, míg a már állandó aszfaltburkolatokon akár 7 km is jelentett egy-egy szakaszt.

Az állandó útőri állomány mellett idénymunkára az ún. nem főfoglalkozású 02 állománycsoportú munkaerő került időszakosan felvételre. Az útőrök feladata volt a saját szakaszon az útburkolat karbantartása, padka-, árok-, növénygondozás, vízelvezetés végzése. Az anyagszállítás, kőféleségek biztosítása vasúton történt, ennek fogadása az állomáskezeléssel megbízott útőrök feladata volt. Az érkezett anyagokat bérelt eszközökkel szállították ki az utakra, út menti prizmákba, ahonnan a bedolgozás időszakonként, kézi erővel történt. A makadámok ugyanis gyakran igényelték kőanyag pótlását, és ennek kellett anyagszükségletet biztosítani.



HÉZAGKIÖNTÉS LÓVONTATÁSÚ BITUMENÜSTTEL A 44. SZ. FŐÚT AKKOR MÉG BETONBURKOLATÁN

A szakaszos útőri rendszer utolsó feladatai a hóeltakarításhoz köthetők. Itt volt legtovább igény a szakasszal való törődésre. A vontatható fa és acél hóekék – a hozzájuk téli szerződéssel bérelt traktorokkal – csak ilyen rendszerrel voltak hatékonyan működtethetők. A másik, nagyon lényeges feladat volt az, hogy a téli reggeli jelentéshez szükséges információkat az akkori lehetőségeket figyelembe véve így lehetett legpontosabban beszerezni. Az útőr végignézte a szakaszát, s hajnali 5 órakor szerződéses postai vonalon jelentette az útállapotokat. Ez az információs rend bizony a mainál sok szempontból pontosabb helyzetképet adott.





AZ UTAK NAGY RÉSZÉT EPERFASOROK SZEGÉLYEZTÉK
KELEMEN GYÖRGY ÉS MELISKA JÁNOS ÚTBEUTAZÁS KÖZBEN ELLENŐRZIK AZ ÚTŐRI BRIGÁDOKAT

Útmesterségek, üzemmérnökségek (1968–1983)

Az útfenntartási munka korszerűsödése, gépesítettsége következtében egy-egy munkafolyamathoz több embert kellett egy helyre koncentrálni. Így egyre erőteljesebben merült fel az igény munkabrigádok szervezésére.



A RÉGI ÚTŐRÖKBŐL ALAKULT BRIGÁDOK EGYIKE 1982-BEN A BÉKÉSCSABAI ÜZEMMÉRNÖKSÉGEN. BALRÓL JOBBRA: KOVÁCS JÓZSEF, FEKETE SÁNDOR, TERNOVÁN MIHÁLY, DOMONKOS LAJOS, KISS BÉLA (HÁTUL), PÉCSKAI JÁNOS BRIGÁDVEZETŐ (ELÖL), ALMÁSI ISTVÁN, VARGA FERENC, KŐSZEGI LÁSZLÓ

Ezek elsősorban a meglévő szakaszos útőrökre épültek, és területileg koncentrálódva lettek kialakítva, az egyes útőrök lakóhelyét figyelembe véve. A szállításukat is meg kellett oldani, így az oldalkocsis motorkerékpárokat fokozatosan brigádszállításra alkalmas gépkocsikkal kellett felváltani. Ezt szolgálták kezdetben a ZUK típusú gépkocsik.

1968 és 1970 között a szakasztechnikusi körzetek összevonásával – amely az eredeti határokat több esetben figyelmen kívül hagyta – négy útmesterségi terület lett kialakítva: Békéscsaba, Gyoma, Orosháza és Sarkad központtal.

Ezt elsősorban a már említett gépesítettségi fok növekedése tette szükségessé, mivel az egyre nagyobb kapacitású és értékű gépek kihasználása nagyobb területre kiterjedő, koncentráltabb vezényléssel és ütemezéssel volt csak gazdaságosabban megoldható.

Ezzel kezdődött a tmk rendszerű útüzemeltés és -fenntartás időszaka.

A további szervezeti fejlesztést szintén a technikai, technológiai fejlődés hozta magával, amikor is a területi egységek vezetői részére egyre nagyobb elvárás volt a felsőfokú műszaki végzettség valamilyen formája. Akkor az országban a közúti igazgatóságok közül 1973-ban – először kísérleti jelleggel – néhány megyében, majd fokozatosan minden megyében létrejöttek az új területi egységszervezetek, az üzemmérnökségek.

A Békéscsabai Közúti Igazgatóságnál ez az időszak 1976–1977-re esett.

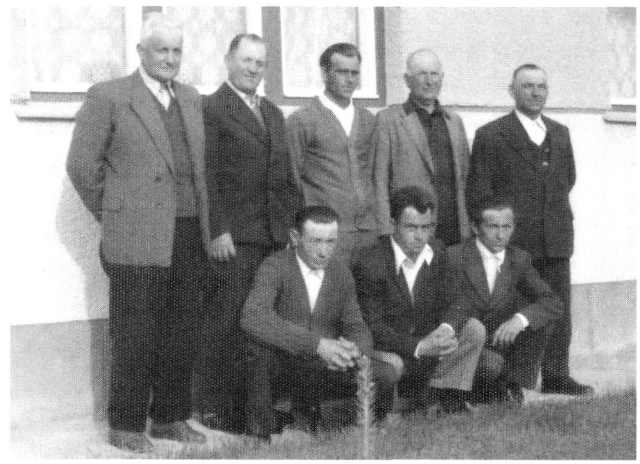
Az üzemmérnökségek létrehozása ekkor területi változással nem járt, a szervezeti téren viszont ez azt jelentette, hogy az eddigi útmester, a megnevezés meghagyásával, az üzemmérnökség-vezető műszaki helyettese lett. Minden szakaszterület, az útfenntartás, a forgalomtechnika és a gépészet művezetői szintű középvezetői irányítást kapott, s a gazdasági nyilvántartások és elszámolások is új alapokra kerültek.

Ekkor kezdődött a közúti igazgatóságok „fénykora".

A gépesítés és az egyes technológiák fejlődése, s nem utolsósorban a társadalmi elvárás az utak állapotának nagyságrendekkel való javítására, szinte korlátlan lehetőségeket biztosított.

A bekötőút-építési program befejezése után a szélesítési program végrehajtása volt az elsődleges cél.

A portalanításokat felváltotta a nagyobb igényt kielégítő felületi bevonatkészítések időszaka, melyek keretében évente sokszor közel 1 millió m^2 ilyen jellegű munkákat végeztünk. Saját elő-



A RÉGI ÚTŐRBRIGÁD AZ OROSHÁZI ÜZEMMÉRNÖKSÉGEN AZ 1970-ES ÉVEK VÉGÉN. NYÁRI PÁL BRIGÁDVEZETŐ, NYÁRI LAJOS, ÖKRÖS MÁTYÁS, SZTANOJ EUTIN, KOLENA MIHÁLY. ELÖL: BAJCÁN PÁL, BALI MIHÁLY, LÁZÁR JÁNOS



A KÁTYÚZÁST AZ 1970-ES ÉVEKBEN MÁR BRIGÁDOK VÉGEZTÉK

állítású aszfaltból évente közel 20 000 tonna kátyúzó anyag lett bedolgozva.

Ekkor kezdődött az aszfaltbeton burkolatok nagyobb arányú térhódítása is. Létszám és bérezés szempontjából is ez volt a legkiemelkedőbb korszak.

Nagy lendületet kapott a viszonylag új közúti terület, a forgalomtechnika.

Ekkor vált rendszerré a tudatos és egységes elveken alapuló forgalmi rend kialakítása, ekkor jelentek meg a fényvisszaverő fóliás KRESZ-táblák, és terjedtek el a jelzőlámpás csomópontok, valamint a kiterjedt burkolatjelfestések.

Az utak kezelését hatékony hatósági és egyéb kezelői tevékenység jellemezte. Nagy kihívást jelentettek a vasútmegszüntetésekből adódó útépítések szervezése, bonyolítása, valamint az ez időben történt természeti és egyéb katasztrófák elhárítási, helyreállítási feladatai. Mindezekről a könyv további fejezeteiben részletesebben is szó lesz.



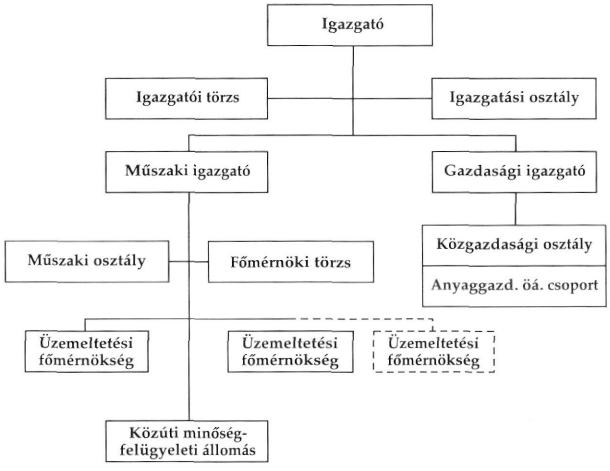
KÉZI BURKOLATJELFESTÉS BÉKÉSCSABÁN AZ 1980-AS ÉVEK ELEJÉN. LAMPERT JÁNOS, LUKUCZ GÁBOR

A szolnoki időszak (1983–1990)

1983-ban újabb szakasz kezdődött a megyei közútkezelés és -fenntartás terén.

Az akkori rendszer kezdődő gazdasági nehézségeire valamilyen megoldást kellett találni, így többek között a közúti ágazatban is bizonyos „racionalizálást" rendeltek el, azzal számolva, hogy megtakarításokat lehet majd elérni. Az eddigi 19 megyei közúti igazgatóságból összevonással 9 közúti igazgatóságot hoztak létre. Ebből nyolc úgynevezett kétmegyés, egy pedig Baranya–Somogy–Tolna megyékkel alkotott egy közúti igazgatóságot.

A Békéscsabai Közúti Igazgatóságot Szolnok megyével vonták össze Szolnoki Közúti Igazgatóság néven 1983. június 1-vel.



AZ ÖSSZEVONT IGAZGATÓSÁG SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE 1983–1990.

Az összevonással a műszaki osztályok a szolnoki központba kerültek.

Békés megyéből Boros József igazgató műszaki igazgatóként, dr. Pintér László fenntartási osztályvezető, valamint Sárközi Imre növényvédelmi mérnök az úgynevezett törzskarban kapott főmérnöki feladatot.

A hatósági feladatok ekkor kerültek ki az igazgatóságtól, az ekkor megalakított, illetve megerősített megyei tanácsi közlekedési osztályokhoz. Ezek, valamint a közgazdasági feladatok Szolnokra kerülése miatt jelentős mértékben csökkent a megyében maradt központi létszám. Sok régi, szinte alapításkori kolléga került el más szervezetekhez.

A maradó központi irányítási egység Békés Megyei Koordinációs Üzemmérnökség néven működött, Szabó Lajos volt főmérnök vezetésével.

Ez viszonylagos önállósággal bírt, a megye közútjainak fenntartási és üzemeltetési terveit

önállóan készítette, és a változatlan szervezettel fennmaradt üzemmérnökségi létszámmal és eszközökkel végeztette el.

A vállalati kivitelezési munkák tervezését, lebonyolítását, valamint az egyéb fejlesztési és beruházási munkákat a közvetlenül Szolnokhoz tartozó egység, a Létesítményi Főmérnökség végezte. Ennek vezetője először – Algériába távozásáig – Balla Béla, majd Vantara Gyula volt.

A Békéscsabai KIG az 1983. évre – még a Szolnoki KIG-hez csatolás előtt – a tmk munkák koordinált kivitelezését határozta el. A munkák végrehajtására négy géplánc került megszervezésre: egy záróréteget készítő, két nagyfelületű erősítést és szélesítést végző és egy földmunkát végző géplánc.

A jelentkező bérmunkaigényeket is – a kis volumenű kátyúzás kivételével – ezekkel a gépláncokkal végezték.

A gépláncok összetétele az alábbi volt:

1. Záróréteges géplánc
- 2 db személyszállító kiskocsi
- 1 db ZIL seprűskocsi
- 3 db Skoda billenős tgk.
- 1 db Volvo rakodó
- 1 db KZT zúzalékszóró
- 2 db úthenger (statikus)
- 2 db KBSZ bitumenszóró
- 2 db tartálykocsi (bitumenemulzió)

2-3. Hengerlési géplánc
- 1 db gréder
- 3 db IFA billenős tgk.
- 1 db Volvo rakodó
- 1 db úthenger
- 1 db bitumenszóró (KBSZ)
- 2 db személyszállító kis tgk.
- 1 db Csepel zúzalékszóró

4. Földmunkás géplánc
- 2 db személyszállító kis tgk.
- 1 db UDS kotró
- 1 db EO 3322 kotró
- 2 db vontató szkréperrel
- 2 db gréder
- 1 db DT–75
- 1 db Unimog földmunka-adapterekkel
- 1 db Volvo rakodó
- 2 db Csepel billenős tgk.

A fentieken kívül folyamatosan üzemelt Békéscsabán a bitumentároló a melegítő berendezéseivel, továbbá alkalmanként a sarkadi és az orosházi bitumentároló, ugyancsak melegítő berendezésekkel.

A gépláncba nem került szoros beosztásba egy hagyományos bitumenszóró, amely mindig a távolabbi munkahelyek bitumenellátásához nyújtott segítséget, továbbá egy MTZ vontató üzemanyag-tartálykocsival, mely a gépláncok üzemanyaggal történő ellátását biztosította, mivel gyakorlatilag valamennyi gépjármű gázolaj üzemű volt.

A gépláncok munkaerő-szükségletét az üzemmérnökségek átirányítással biztosították. Az átirányításnál elv volt, hogy lehetőleg azonos üzemmérnökség dolgozóiból tevődjön össze egy-egy géplánc, ez a földmunkás gépláncnál természetszerűleg, az egyik nagyfelületi gépláncnál pedig a feladatok mennyiségének egyenlőtlen elosztása miatt két üzemmérnökség dolgozóiból tevődött össze úgy, hogy az egyik adta a gépészeti részt, a másik az ún. „lapátos" részt.

Valamennyi géplánc vezetésével egy-egy fő gépláncvezető volt megbízva.

A gépláncok foglalkoztatására ütemterv készült, melyben mind a tmk, mind a bérmunkák idő- és teljesítményadatai kerültek rögzítésre. Az ütemterv betartása biztosította a legkedvezőbb felvonulási lehetőségeket. Csak néhány esetben fordult elő ütemtervtől való eltérés, ennek oka általában anyaghiány volt.

A gyakorlat szerint a területi üzemmérnökség a munka megkezdése előtt az anyagot befogadta, ezt a bedolgozó gépláncnak depóniában biztosította, majd a maradékot a munka befejezése után a géplánctól visszavette.

Az üzemmérnökség feladata volt adott esetben pl. záróréteg előtt a kátyúmentes felület biztosítása, továbbá az esetleges utókezelés.

A munkák végzéséhez szükséges terveket az üzemmérnökségek biztosították.

Ez a forma az 1980-as évek közepén a szolnoki vezetés által megszüntetésre került, és visszaállt a régi üzemmérnökségi rendszer. Időközben 1988 után a megyei szervezet a Szolnoki Közúti Igazgatóság Békés Megyei Főnöksége néven szerepelt Máté András főmérnök, későbbi igazgató irányításával.

Elmondható, hogy a „szolnoki" időszak a megye úthálózatán nem rontott, a szervezeti egységek jól kommunikált formában kollegiális légkörben működtek. Ugyanez volt a jellemző a személyes emberi kapcsolatokra is.

Újra önállóan (1991–1996)

A rendszerváltási időszak közeledtével egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a kétmegyés igazgatási rendszer nem váltotta be teljes mértékben az elvárásokat. A remélt népgazdasági szintű megtakarítások nem mutatkoztak, az irányítás nehézkes volt.

Az önkormányzati rendszer újraélesztésével a települések önállóvá váltak, s sokkal jobban igényelték a térségek közutakkal kapcsolatos problémáinak helybeni, magasabb szinten való intézését.

Így 1991. január 1-jén minden megyében visszaállt az önálló igazgatási rendszer. Megyénkben is újraalakult a Békéscsabai Közúti Igazgatóság Máté András igazgató vezetésével.

A legjelentősebb változások a rendszerváltás szelleméből adódtak, ugyanis az addig kizárólagos saját gépi és személyi állománnyal végzett legjelentősebb munkák – nagy felületű javítások, felületi bevonatok, burkolatjelfestés, táblagyártás – azonnal vagy rövid időn belül fokozatosan külső vállalkozók tevékenységi körébe kerültek.

1991. szeptember 15-i hatállyal új szervezeti egységként két építésvezetőség lett létrehozva azzal a legfontosabb célkitűzéssel, hogy az üzemeltetési-kezelési, valamint a vállalkozási kivitelezések szétváljanak.

Ezek a Békéscsabai Üzemmérnökségből 16 fő, az orosházából 14 fő létszám kiválásával és fontosabb gépi eszközeik átcsoportosításával alakultak meg. Az építésvezetőségek munkáját Apáti Nagy Gábor vállalkozási főmérnök irányította, és Tóth Pálné vállalkozási ügyintéző intézte a szerződéskötési, kalkulátori, illetve számlázási feladatokat. Az építésvezetőségek bizonyos szintű feszültségeket jelentettek az igazgatóság többi egységéhez való viszonyban.

Főként az üzletszerű vállalkozási munkákkal volt kitöltve a kapacitásuk nagy része. Az igazgatóság részére végzett fenntartási munkákat a főmérnökségnél meg kellett rendelni, de ez nem volt túl jellemző, mivel ekkor már az ilyen jellegű munkák elenyésző mennyiségben maradtak saját hatáskörben.

Az építésvezetőségek személyi és gépi eszközállománya a következő volt:

A) Békéscsabai Építésvezetőség

Név	Munkakör
Krasznai Géza	építésvezető
Domokos János	gépkezelő
Kovács István	gépkezelő
Molnár Mihály	gépkezelő
Nagy Lajos	gépkezelő
Balangó Ádám	gépkocsivezető
Csík József	gépkocsivezető
Csonka László	gépkocsivezető
Mező György	gépkocsivezető
Szaszák András	gépkocsivezető
Dohányos Mátyás	útőr
Futaki Mátyás	útőr
Huszár János	útőr
Szász György	útőr
Szász Mátyás	útőr
Szarka András	útőr

B) Orosházi Építésvezetőség

Kovács Mihály	építésvezető
Belepotoczky János	gépkezelő
Baranyai Antal	gépkezelő
Kokavecz László	gépkezelő
Mizó Tibor	gépkocsivezető
Rajos Sándor	gépkocsivezető
Gulyás Attila	gépkocsivezető
Vági György	útőr
Gera Ferenc	útőr
Huszár Márton	útőr
Palkó János	útőr
Plesovszki János	útőr
Ugrai Miklós	útőr
Vass Mihály	útőr

Az építésvezetőségek elkülönített gépei:

A) Békéscsabai Építésvezetőség

DC 31–1 gréder
NV–10 statikus henger
T 174 rakodó
IFA KBSZ bitumenszóró
Skoda billenős tehergépkocsi
Skoda billenős tehergépkocsi
Skoda billenős tehergépkocsi
HW 60.11 pótkocsi
HW 60.11 pótkocsi
IFA–KCR tehergépkocsi
IZS kis tehergépkocsi
ZUK A–07 kis tehergépkocsi
ZUK S–07 kis tehergépkocsi

B) Orosházi Építésvezetőség

D–710 gréder
R–12 statikus henger
UN–053 rakodó
IFA KBSZ bitumenszóró
Skoda billenős tehergépkocsi
Skoda billenős tehergépkocsi
Skoda billenős tehergépkocsi
ZUK A–07 kis tehergépkocsi
ZUK–07 kis tehergépkocsi

Személyes presztízs és az ellenérdekek felszínre kerülésével működésüket sok kritika érte. A vállalkozási munkák hatékony ösztönzése azt kívánta, hogy az egységek vezetőinek kapcsolata révén folytatódjanak ezek a munkák, így 1994. március 1-jével ez a vállalkozási forma megszüntetésre került. A gépek és a dolgozók visszakerültek eredeti állományukhoz.

Feltétlenül említést érdemel az időszak működésével kapcsolatosan az 1992. évi XXX. törvény az útalap létrehozásáról. Ez az üzemanyag árának időszakonkénti %-os arányában meghatározott összeg a mindenkori országosan jelentkező üzemanyag-felhasználásból jól tervezhetően, kiszámíthatóvá és gazdálkodásra alkalmassá tette az üzemeltetés, karbantartás és fejlesztés finanszírozását. Sajnos, ezt a rendszert 1998-ban megszüntették.

Új szervezeti formában (1996–2003)

Már hosszú ideje húzódó mendemondák szóltak arról, hogy az új feltételek közepette működő nemzetgazdaság, valamint az állami vagyon kezelésének új alapokra helyezése következtében át fogják szervezni a Közúti Igazgatóságot.

Ez 1996. július 1-jével megtörtént, az akkor Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium megalapította a 19 megyei Közútkezelő Közhasznú Társaságot, valamint az országos közutak minőségével összefüggő tevékenységek irányítására, illetve részbeni rendezésére, az Országos Közúti Adatbank és az ÚTINFORM működtetésére az Állami Közúti Műszaki és Információs KHT.-t (ÁKMI), illetve az Állami Autópályakezelő KHT.-t. Ezen társaságok közhasznú tevékenységének koordinálására, azonos névvel, de más funkcióval az UKIG-ot (Útgazdálkodási Koordinációs Igazgatóság) bízták meg.

A szervezeti formára való áttérés a létszám és eszközállomány gyakorlatilag változatlanul hagyásával történt.

A társaságnál előtérbe kerültek a vagyonkezelői jogkörből adódó feladatok. Az éves közhasznú szerződések szerinti, havonta ütemezett forrásnagyságok a ténylegesen elvégzett közhasznú munkák számlázása után, a megrendelő (UKIG, ÁKMI) általi jóváhagyásával kerülnek az elvégzett munkák ellenértékei a társaság részére átutalásra.

A szakma jogi hátterének egyik legfontosabb szabályozása is erre az időszakra esik. A 6/1998. (III. 11.) sz. KHVM rendelet mellékleteként – több évi ideiglenes jellegű érvényesség után – kiadott Országos Közutak Kezelői Szabályzata (OKKSZ) jogszabályi szinten szabályozza az egyes utakon nyújtandó szolgáltatási gyakoriságokat, illetve szintidőket.

A megszűnt Útalap helyett az Útüzemeltési és Fejlesztési Célelőirányzat biztosítja az útügyi szervezetek finanszírozását és ennek eljárási módját.

Ebben az időszakban teljesedett ki az állami forrásból finanszírozott megrendelések közbeszerzési eljárásainak rendje, megteremtve ezzel a nyílt és átlátható versenyeztetést és esélyegyenlőséget.

Összefoglalás

Az eltelt 35 év alatt a szervezeti forma sokat változott. Egy valami azonban nem változott: az úttal való gondoskodás, a minden körülmények közötti biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása mindig elsődleges feladat volt és az ma is.

A szervezet változásai – ha különböző formában is – mindig ezt a célt szolgálták.

A könyv további részében kitérünk ezek fontosabb állomásaira, eseményeire.

II.
ARCOK ÉS EMBEREK

BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ
KHT
35

SZABÓ LAJOS

Kirendeltségvezető 1966–1969 között, megbízott igazgató 1970-ig, majd főmérnök 1983-ig

– Két évtizedig dolgoztál az igazgatóságnál, irányítottad annak kiépítését. Váratlan volt-e a felkérés a vezetésre vagy sem?

Nem volt váratlan, mert a Megyei Tanács Építési és Közlekedési Osztályán dolgoztam, és ott is a megyei közlekedési feladatokkal foglalkoztam, különösen a közúti igazgatóságok megyénkben való munkájának összehangolásával. Amikor eldőlt, hogy megalakul a megyei kirendeltség, megbíztak ennek vezetésével. Ez azt jelentette, hogy kaptunk irodahelyiségeket és ott kellett kialakítani a kirendeltség apparátusát. A szakasztechnikusi körzetek dolgozólétszáma megvolt a megyében, csak ennek a Hódmezővásárhelytől való leválasztását, békéscsabai vezetésének kialakítását kellett megoldani. Ez folyamatosan ment és tartott 1968. december 31-ig. Mint Békéscsabai Közúti Igazgatóság 1969. január 1-jén alakultunk meg.

– Az alakuláskor milyen volt a helyzet személyi állományban és eszközökben?

Az alakuláskor két szempontunk volt: egyrészt, mennél hamarabb feltölteni főleg a műszaki irányítást, a másik pedig, hogy ezeknek megfelelő munkakörülményeket biztosítsunk. Nagyon sok fiatalt vettünk fel akik akkor szereltek le a katonaságtól, tehát nem sok gyakorlattal rendelkeztek, de a fiatalos lendületükkel nagyon tettrekészek voltak. Az akkori viszonyok között sem túl rózsás bérgazdálkodásunk is csak ezt engedhette meg. Nagy múlttal rendelkező műszakiakat nem tudtunk volna megfizetni.

Amikor összeállt az igazgatóság, átlagéletkorunk 36,6 év volt, és én a 39 évemmel majdnem a legidősebb dolgozó voltam. Összehasonlításképpen az országos átlag az igazgatóságoknál 55 év körül volt, ezért bizonyos fenntartásokkal fogadtak bennünket, hogy vajon ez a fiatal gárda hogyan tudja megállni a helyét. Sok év távlatából is azt kell mondanom, hogy megálltuk a helyünket, jól sikerült ezt a fiatal gárdát betanítani, s komoly eredményeket értünk el.

– A technikai felszereltség milyen volt?

Az eredetileg is a megyében lévő technikai felszereltség gyakorlatilag itt maradt, de akkor még jórészt egytengelyes kis gépeink voltak, amik nem jelentettek nagy technikát, lóvontatásúak voltak a hóekék, a bitumenes üstöket is lóvontatással mozgatták stb.

– Mit emelnél ki leginkább munkásságod idejéből?

A forgalom rohamos növekedése mind nagyobb elvárással volt felénk, útfenntartókkal szemben, s a korábbi „gépesítéssel" és lapátos megoldással ennek már nehezen tudtunk megfelelni, ezért részben szervezeti változtatásokat végeztünk. A 9 szakasztechnikusi körzetből kialakítottunk 4 útmesterséget. Ezek később üzemmérnökségekké alakultak, a hagyományos szakaszos útőrökből pedig brigádokat hoztunk létre, s a brigádok gépesítésével és egyre korszerűbb technológiával végeztük a fenntartási munkák nagy részét, amelyek azelőtt kézi eszközökkel folytak.

A további jelentős munka az utak szélesítése volt. A megyére a 4 m-es út volt a jellemző, ezen már két nagy jármű nem tudott elférni, a padkát kijárták. Indult a szélesítési program, amit az igazgatóság házilagos kivitelezéssel végzett. Ez volt még egy óriási munka. A '70-es évek közepén indult, s nagyon sok alsóbbrendű utat kiszélesítettünk házilagos munkával, ami ha akkor nem készült volna el, talán a mai időkben nem is tudnánk beruházási forrásokat biztosítani ezekre a munkákra.

– Most már évek óta nyugdíjban vagy, mivel töltöd a nyugdíjas éveket?

Az igazgatóság 1983-as összevonásával nem mentem el Szolnokra, Békéscsabán akartam maradni, majd más céghez kerültem főmérnöknek. Onnan mentem nyugdíjba. A nyugdíj nem azt jelentette, hogy leültem és újságot olvastam. Szerveztem egy betéti társaságot, s a szakmai múltamnak megfelelően az útfenntartáshoz kapcsolódó importtal foglalkoztam. Hoztam Romániából követ, és útszóró sót. Ezt 2000 végéig végeztem, akkor abbahagytam, s végleg nyugdíjba mentem. Most kezdem élni a nyugdíjas életet 71 évesen. De ha adódik, a családi környezetben szívesen segítek építkezésekben és egyebekben.

A közútnál eltöltött két évtized rengeteg maradandó élményt nyújtott, régi kedves munkatársak maradtak ott, lakásomból látom a társaság mai – (régi új) – központi épületét, s szinte ma is ott érzem magam közöttük.

BOROS JÓZSEF

Igazgató 1970–1983 között, majd a Szolnoki KIG idején műszaki igazgató 1990-ig

– A békéscsabai igazgatóság második igazgatója voltál. Gondolom, nem az ismeretlenségből kerültél a kinevezők látószögébe.

A Gyulai Vízügynél dolgoztam, amikor a megye akkori vezetői megkerestek és felkértek a Békéscsabai Közúti Igazgatóság irányítására.

A szakmai múltam nem volt ismeretlen előttük. Igaz, vízépítő szakon végeztem, mint pályakezdő két évet dolgoztam a Debreceni Vízügynél. Ezután a Szabolcs Megyei Beruházási Irodánál, majd az Egri Közúti Igazgatóság Nógrád Megyei Kirendeltségén Salgótarjánban. Itt kerültem kapcsolatba a közutas munkával. Itt szerettem meg az útfenntartást, a közlekedők kiszolgálását.

– Egy alig megalakult igazgatóság élére kerültél. Milyennek láttad a megye helyzetét?

Kezdetleges, szerény útmesterségi telepeink voltak. Gyomán, Békéscsabán rozoga felvonulási épületekből lettek kialakítva irodák, raktárak. Ekkor még a géppark is kezdetleges volt. Ezen szerény körülmények között kellett dolgozni és közben elkezdeni a modernizálást.

A korábbi tapasztalatok alapján, az akkori megyei tanácsi vezetők, a minisztériumi szakvezetők segítségével sikerült elindítani a korszerű telephelyek létesítését. Személy- és tehergépkocsik, munkagépek, kisgépek beállításával elindulhattunk a téli-nyári önálló útfenntartás felé.

– Mik voltak az időszak meghatározó munkái?

Nehéz erre válaszolni. Visszatekintve olyan érzésem van, hogy egészében a tizenhárom év munkáját emelném ki. Az Út-, Híd- és Vízműépítési Technikum ontotta a jobbnál jobb középvezetőket, tehát volt kivel irányítani. A szélesítési program máig meghatározó a megye úthálózatában. A hídépítési program keretében a Körösökön a keskeny vashidak helyett korszerű vasbeton hidak épültek.

Az árvizek okozta károk helyreállításában a szomszéd megyék is segítettek. Nagyon sok hasznos újítás született.

Összegezve, a feladatokhoz szükséges lehetőségek mindig összejöttek: ember, gép, technikai fejlesztés.

Nagyon sokat dolgoztunk akkor. Ezt akkor láthatjuk igazán ha összehasonlítjuk, hogy mennyi volt az egy év alatt bedolgozott anyag össztonnája akkor és most.

– Több mint tíz évi igazgatói működésed idejéből mit emelnél ki?

Sok mindent. Az előbb említett sok munka mellett volt erőnk, időnk egymásra is. A központ udvarában a KISZ-klubban nagyon sokat beszélgettünk egy-két sör mellett az éppen aktuális témákról. Ilyen volt például a gyulai határátkelő építése, vagy a soron következő sportnap tervezgetése. Nagyon büszke vagyok az üzemmérnökségek kiépítésére, a gépüzem korszerűsítésére. Ebben élen jártunk országos viszonylatban is.

– Messzire kerültél a megyétől. Jelenleg mivel foglalkozol?

A megyék összevonásával a központ Szolnok lett, s engem műszaki igazgatónak kértek fel. Választanom kellett. Ha továbbra is azt akarom, hogy közöm legyen Békés megyéhez, el kellett fogadnom az új helyzetet. Elfogadtam, így családostól Szolnokra költöztünk. Itt ért utol a nyugdíj 1990-ben. Mindig fogadkoztam, ha egyszer nyugdíjas leszek, végre jól kialszom magam. Ez megtörtént. Volt egy másik fogadkozásom is: bejutni a Szabó Ervin Könyvtárba. Bár már ingyen utazhatom – ezt kéthetente meg is teszem –, de még mindig nem sikerült eljutnom a könyvtárba, igaz, közben homokbányát üzemeltettem. Két lányom öt unokával tett gyakorló nagyapává. Imádok építkezni, segítkezni a családban.

Örülök, hogy ezt elmondhattam. A Békés megyében eltöltött bő évtized életem meghatározó időszaka volt. Kicsit meghatódva, jóleső érzéssel gondolok a régi kollégákra, barátokra. Kívánok mindenkinek egészséges, dolgos napokat.



BOROS JÓZSEF IGAZGATÓ (BALRÓL AZ ELSŐ) EGY RENDEZVÉNYEN 1977-BEN AZ IGAZGATÓSÁG DOLGOZÓI KÖZÖTT

DR. BEDE JÁNOS

Igazgató a Szolnoki KIG idején 1983–1990 között

– Mint szolnoki közutas hogyan kerültél az igazgatósághoz?

1983-ban egy tollvonással összeadtak bennünket, Szolnok és Békés megyét. Szolnok, azaz mi voltunk a kiszemelt központ, a „vőlegény". Nem kérdeztek meg bennünket, nem mi akartuk így. A tény az tény. A körülményekhez képest arra törekedtünk, hogy minél hamarabb elfogadjuk egymást.

– Milyennek találtad Békés megye útügyi helyzetét?

Egyik napról a másikra kétmegyés igazgatónak lenni nem volt könnyű. Olyan volt ez, mintha kaptam volna még egy feleséget. Meg kellett ismerni Békés megye úthálózatát, a dolgozókat, vezetőket, a települések vezetőit. Mindezt őszintén, egyszerűen, nyitottan csináltuk. Így hamar kiderült, ki mit csinál jobban. Nem szégyelltünk egymástól tanulni. Békésben a gépészet jobb volt, jól kiépített javítóbázissal, géppteleppel rendelkeztek. Igaz, kicsit drágán dolgoztak, de jól. Az üzemmérnökségek vezetői, dolgozó kollektívái – még ha nagyobb létszámmal is, mint Szolnokon – tudták jól a dolgukat. Én úgy gondolom, hogy az üzemmérnökségek nem sérültek a vezetésem alatt, a kölcsönös bizalom miatt ugyanolyan felszabadultan tudtak dolgozni, mint az előtt.

– Utólag visszatekintve mit emelnél ki vezetésed időszakából?

Azt a törekvést, hogy a két megyét megpróbáltuk egy szintre hozni. Két nőt nem lehet egyformán szeretni, de illik felismerni a jó tulajdonságukat. Így volt ez a megyék esetében is. Békésben a bér volt kevesebb, egy szintre hoztuk. Egy kicsit Békéscsaba-centrikus volt a megye. Mi többet foglalkoztunk a külső területtel. A megye megismeréséhez idő kellett. Sok-sok munkaidő, szabadidő. Ez viszont azzal járt, hogy ezekben az időkben a Szolnok megyében lévő emberi kapcsolatokkal kevesebbet tudtam foglalkozni. Úgy fogalmaznék, a két megye vezetői közül nekem jutott egy időszakot véve a legtöbb jó és a legtöbb rossz. Ha már a rossznál tartunk... Nagyon fájlalom, hogy a 44-es út felújítása, fejlesztése lassan halad. Ami a sikerélményem lehetett volna ez ügyben, hogy a tisza-



BEDE JÁNOS IGAZGATÓ ÉS KELEMEN GYÖRGY ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ 1984-BEN A BÉKÉSCSABAI ÜZEMMÉRNÖKSÉG TÉLI HÓSZEMLÉJÉN

ugi hídépítést teljes egészében mi vezényeltük volna le. Ez sok szempontból „határeset" lett, de a lényeg, hogy megépült. A városok problémáját, azaz az átkelési szakaszok felújítását szorgalmazva sikerült mindkét megyében előre lépnünk. Így a 44-es, 46-os, 47-es főutak ezen szakaszai átbocsátóképesség és forgalomtechnikai szempontból most már jobban megfeleltek az igényeknek.

– Mi volt a legnagyobb élményed kétmegyés igazgatóként?

Megyei tanácsi gyűlésre hívtak mint a megye közútjaiért felelős vezetőt. Az írásos anyagot az akkori illetékes osztályvezető előterjesztette. A hatás kedvéért a megyei, városi pártbizottság is amellett érvelt, hogy nem törődöm Békés megyével. Én ezt nem így éreztem, kezdett bennem felmenni a pumpa. Mielőtt szót kaptam volna, a mezőkovácsházi tanácselnök a többi kollégája nevében szót kért: „Nem értek egyet a szóbeli kiegészítéssel. Az összevonás óta sokat javult a vidék úthálózata. Köszönet az itt megjelent igazgatónak."

Nekem meg sem kellett szólalnom. Ekkor éreztem azt, hogy idegenként elfogadtak azok is, akiket életemben még alig-alig láttam.

– Nyugdíjasként hogy élsz?

Aktív dolgozóként mindig azt hajtogattam, ahogy lehet, nyugdíjba megyek. Úgy is lett. Ez volt 2000-ben. A sport mindig közel állt hozzám. Adódott egy lehetőség, mellettünk egy üres telken sikerült kialakítani egy minigolf-pályát. Ezen felbuzdulva létrehoztam egy klubot is. Most már azzal dicsekedhetem, hogy Magyarország legjobb minigolf-klubjának tulajdonosa vagyok. Sorra nyerjük az országos bajnokságokat. A hét fős országos válogatottból négy szolnoki. Külön öröm számomra, hogy egy szem leányunokám is játékos, és szép sikereket ért már el a sportág versenyein.

Köszönöm, hogy e pár sorban gondoltatok rám. Kívánok minden Békés megyei kollégámnak, barátnak jó munkát, jó egészséget.

MÁTÉ ANDRÁS

Igazgató 1991–1996 között, majd 1996–1997 között ügyvezető igazgató

– Mikor kerültél a közúti ágazathoz?

Az ágazathoz kerülésem pontos dátuma 1969. március 1. Ekkor már megalakult az önálló megyei KIG, s a műszaki irányító személyzet feltöltése volt soron. Első beosztásom területi műszaki osztályvezető, majd később a 70-es évek végén forgalomtechnikai osztályvezetői beosztást kaptam. Ebben a beosztásban éltem meg az emlékezetes 1983. évi ágazati átszervezést, amikor is Szolnok központtal hoztak létre egy kétmegyés közúti igazgatóságot. Itt az első időkben továbbra is a forgalomtechnikával foglalkoztam, majd 1985. december 1-jével kaptam megbízást a megyei ún. Koordinációs Főmérnökség vezetésére. A rendszerváltás után 1991. január 1-vel visszaállították a megyénkénti közúti igazgatóságokat. A vezetői beosztásra pályázatot írtak ki. Megpályáztam és megnyertem. Így lettem az új Békés Megyei Közúti Igazgatóság igazgatója.

– Milyen volt az átvett állapot?

A már említett 1983-as átszervezésnek – sok hibája mellet – az volt a pozitívuma, hogy a megyében lévő üzemmérnökséget és a gépüzemet nem érintette. Így a területi irányítás, a személyi és tárgyi feltételek érintetlenül maradtak.

Annál nagyobb kárt szenvedett a központ. Több jeles szakember elment, a központi székházat átadtuk a megyei tanácsnak, a technikai feltételek is jelentősen leromlottak.

A központot újra kellett szervezni, lépéseket kellett tenni egy önálló székház megszerzésére.

Vezető munkatársaimmal karöltve a létszám feltöltését sikeresen teljesítettük. Több régi munkatárs visszajött, s az újak is szakmájuk kiválóságai voltak.

Nagyobb gondot jelentett a székház. A megye vezetői érezték ugyan, hogy ebben a témában jelentős segítséget kellene adniuk, de a felvetődött alternatívákhoz ténylegesen semmit nem adtak. A régi székházunkat nem adták, mert időközben a TÁKISZ fejlődött és kellett a régi irodaház részükre is. Kapóra jött viszont, hogy 1992-ben az AGROBER megszűnt, így irodaházát is el kell adnia. A minisztérium akkori vezetése ezt a lehetőséget kedvezően fogadta, és rendelkezésünkre bocsátotta a szükséges vételárat. Így kerülhettünk vissza a Szabadság tér 7-9. sz. alá, ahol ma is működik a kht. központja.

– Mi volt a legizgalmasabb feladatod, és a legnagyobb élményed?

Talán a legizgalmasabb feladat a Békés Megyei Közúti Igazgatóság újraszervezése volt. A létszámösszszetétel kialakítása, a székház megvétele, majd avatása, elfoglalása. Ugyanaz az érzés, hogy újra önállóak vagyunk, és mi felelünk a megye úthálózatáért. Ez csodálatos volt.

– Milyen munkák, feladatok voltak tevékenységed további meghatározói?

Egy rövid beszélgetés keretén belül szinte lehetetlen mindent felsorolni. Csak néhányat emelnék ki ezek közül fontossági sorrend nélkül.

Több nagyobb beruházás megvalósítása esett igazgatóságom idejére, mint pl.: a 44. sz. főút Gyula elkerülő I. üteme, a 47. sz. főút Orosháza elkerülő I. üteme, a 44. sz. út Veszely csomópont átépítése, az Orosháza, Szőlő körúti felüljáró, valamint a gyomai Holt-Körös híd átépítése stb.

Kerékpárutak tekintetében országosan is vezető helyen állt Békés megye. Itt épült a legtöbb kerékpárút. A 44. sz. út csabacsüdi szakaszán obeliszk őrzi annak emlékét – 100/1000 km felirattal –, hogy a megyében 100 km, országosan pedig 1000 km kerékpárút épült meg.

Külföldi kapcsolatok terén különösen büszke vagyok, a szlovákiai – garamszentkereszti – közúti igazgatósággal létesített, és most már több mint 10 éve gyümölcsözően működő kapcsolatra. Mindhárom pillér – amelyeken ez a kapcsolat nyugszik, vezetői koordináció, szakmai kapcsolatok, sport és üdülés, jól szolgálta a két közúti szervezet működését.

A gyomaendrődi üdülő fejlesztéséhez több mint húszéves emlékek fűznek. Előbb faházat, majd faházakat telepítettünk a gyomai strand területére, majd amikor ott már nem lehetett tovább fejleszteni, kiraktuk a faházakat a strandon kívüli területre, majd megvettük a szomszéd telket és építettünk rá egy csodálatos – minden igényt kielégítő – üdülőt, ahol több mint 50 fő pihenhet, szórakozhat szabadsága alatt.

– Jelenleg mivel foglalkozol?

Hétköznapjaim nem unalmasak, mert még mindig több társadalmi elfoglaltságom van. Folyamatban van ezek tudatos leépítése, mert az ember kora előrehaladtával veszít teherbírásából is. Az elmúlt év végén járt le a Békés Megyei MTESZ elnöki megbízásom. Két cikluson keresztül (2x4 év) töltöttem be ezt a funkciót. Megbízatásom lejártával METESZ-díj kitüntetéssel ismerték el nyolcéves tevékenységemet.
Magánemberként kertet művelek, síelek, horgászom, teniszezek, és a családomnak élek.

Van tehát elfoglaltságom bőven. Sok szeretettel üdvözlöm volt munkatársaimat – elárulom, hogy álmaimban gyakran vagyok közöttük, újra élem régi közös munkáinkat, problémáinkat. Kívánok minden közúti dolgozónak jó egészséget, boldogságot és kitartást e nagyon szép szakma mellett.



OROSHÁZI ELKERÜLŐ ÚT ALAPKŐLETÉTELE.
MÁTÉ ANDRÁS IGAZGATÓ, FETSER JÁNOS POLGÁRMESTER, REGŐS SZILVESZTER FŐOSZTÁLYVEZETŐ

BALLA BÉLA

Ügyvezető igazgató 1997–1999 között

– Az egyetlen igazgató vagy a régiek közül, aki még mindig aktív dolgozó korú vagy. Mikor kerültél az igazgatósághoz?

Mint tősgyökeres békéscsabai az egri közúti igazgatóságnál kezdtem a szakmát, ahol műszaki rajzolóként, művezetőként, majd műszaki ellenőrként dolgoztam. Visszatekintve azokra az időkre, nagyon sokat köszönhetek Lenhardt László osztályvezető úrnak és Kálmán István főmérnök úrnak.

1971-ben keresett meg Egerben az akkori területi osztályvezető, így kerültem vissza Békéscsabára a Közúti Igazgatósághoz, ahol a „ranglétra" különböző fokain dolgoztam. Voltam műszaki ellenőr, üzemmérnökség-vezető, létesítményi főmérnök sőt még munkaügyis is voltam egy ideig. Majd 1984–1988 között Algériában TESCO-s alkalmazottként útépítéssel és úttervezéssel foglalkoztam. 1988-tól műszaki ellenőrként, illetve fenntartási osztályvezetőként dolgoztam. 1997-ben kaptam megbízást a társaság vezetésére.

– Milyen helyzetben volt akkor a megyei szervezet?

Elődeim, korábbi igazgató kollégáim – az akkori lehetőségekhez képest – elvégeztek minden olyan jelentős feladatot, amelyek a szervezet átalakítását, fejlesztését és az úthálózat állapotának javulását eredményezték. (Üzemmérnökségek és gépüzem kiépítése, eszközfejlesztések, szakembergárda kialakítása, szélesítési program, Körös-hidak építése, központi székház kialakítása és még sorolhatnám.)

Az úthálózat – mindezek ellenére – nem volt olyan állapotban, mint amilyenben szerettük volna. Ennek alapvetően az volt az oka, hogy sohasem állt rendelkezésre annyi forrás, ami egy Mercedes gk. és egy itatásos hengerléssel megerősített vizes makadámút közötti „különbséget" eltüntette volna.

Sok üzemmérnökség-vezetőnek voltak az olvadási károk időszakában olyan rémálmai, hogy: „Jesszusom, ezen az úton még sohasem jártam, ráadásul még rettenetesen kátyús is!"

– Mit emelnél ki vezetésed időszakából?

Az én vezetésem alatt is az volt a jellemző, hogy az útállapotok jelentős – a közlekedők által generálisan is érezhető – javításához csak korlátozott mértékben álltak rendelkezésre a szükséges források. Az intézményeink megfelelő szintű működtetéséhez, ill. a gazdálkodásunkhoz feltétlenül szükséges volt, hogy a kapacitásaink nagyobb mértékű kihasználásával növeljük árbevételeinket az üzleti tevékenység területén. Ezeknek a bevételeknek (is) köszönhetően olyan gépi eszközöket sikerült megvásárolni, amelyek növelték az üzembiztonságot, csökkentették az élőmunka-ráfordítást, és – korábban még nem alkalmazatott – új fenntartási technológiák alkalmazását tették lehetővé.

Ami a jelentősebb projekteket illeti, ezek elsősorban a városi elkerülő szakaszok építése (pontosabban folytatása) és a főút-rehabilitációk voltak.

– Gondolom, egy igazgatónak vannak feledhetetlen élményei. Mi volt a legnagyobb?

Nem volt „legnagyobb élményem.

Talán inkább egy régi emléket idéznék fel, még a korábbi üzemmérnökség-vezetői időszakból, amikor állandóan úton és „rohanásban" voltam. Egy alkalommal – éppen ebédidőben – megálltam az egyik főút (akkor már egyetlen) szakaszos útőrénél, és – ami egyébként nem volt szokásom – a kocsiból kértem a munkanaplóját. Azt mondta: „Béla, ne siessen, jöjjön, üljünk ide az árokpartra és szalonnázzunk!"

A meghívásnak nem lehetett nemet mondani.

Azóta sem szalonnáztam az árokparton, pedig utólag már tudom, hogy többször kellett volna megállnom.

– Jelenleg mivel foglalkozol?

Egy kft. keretén belül gépi berendezéseket importálok és értékesítek.



A 47 SZ. FŐÚT OROSHÁZI ELKERÜLŐ II. ÜTEM ÁTADÁSA 1998 NOVEMBERÉBEN. BALLA BÉLA ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ, VARGA ISTVÁN ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ, MANNINGER JENŐ POLITIKAI ÁLLAMTITKÁR, FETSER JÁNOS OROSHÁZI POLGÁRMESTER

III.
SZERVEZETI EGYSÉGEINK

A KÖZPONT

Az 1966-ban megalakult kirendeltség központja Békéscsabán, a Tanácsköztársaság u. (jelenleg Andrássy út) 19. sz. alatti kétszintes épület emeleti részéből lett leválasztva.

1969. január 1-vel az önállóvá váláskor a székház változatlanul itt maradt.



AZ ELSŐ KÖZPONTNAK HELYET ADÓ ÉPÜLET

A megnövekedett feladatok elvégzése létszámfejlesztéssel járt. Az épület bővítése nem volt megoldható, így a központi műszaki osztálynak az akkori MHSZ épületében béreltek irodákat.

Ezt a helyzetet kellett elviselni az új Szabadság téri központ elkészültéig.

Az 1972-ben átadott épület az igazgatóságon kívül helyt adott az illetményhivatal és az AGROBER szervezetének is.

A négyemeletes épületből három emelet nagyobb része volt az igazgatóságé, ahol 2-3 férőhelyes irodák, tanácsterem, orvosi rendelő, URH-szoba, irattár biztosította a megnövekedett feladatok elvégzését. Az udvari részen klubhelyiség szolgálta a közösségi rendezvények helyszínét.

A központból az 1983-as Szolnoki Közúti Igazgatóságba olvadás után sok régi munkatárs eltávozott, a maradék létszám a Békéscsabai Üzemmérnökség épületébe költözött.

Az udvari klubhelyiség még pár évig birtokunkban maradt, s a klubélet folytatódhatott.

A kényszer együttélés az üzemmérnökséggel 1988-ig tartott.

Először úgy volt, hogy a Bartók Béla úti volt gyermekkórházba költözünk, de úgy alakult, hogy a piac melletti Sallai (ma Szabó Dezső) utcában lett az „új" központ. Ez egy földszintes, zárt udvarral rendelkező régi típusú ház volt.

Annak ellenére, hogy ez is bizonyos fokig kényszermegoldás volt, jól érezték magukat az itt dolgozók.

Az udvar üde rózsakertje és fenyőfái kellemes hangulatot nyújtottak az udvari teraszon rendezett közösségi rendezvényekhez.

1991-ben az újbóli önállóság az apparátus növekedését kívánta, így a szomszédos épületben raktárakból irodák lettek kialakítva, elsősorban a közgazdasági osztálynak.

1992. júliusában az AGROBER megszűnésével felszabaduló helyre visszaköltözött a központ a Szabadság téri irodaházba.

Ez elsősorban Máté András akkori igazgatónak volt köszönhető.

Az akkori igényeknek és színvonalnak megfelelően kialakított helyiségekben indult meg a munka.

Tárgyaló és tervtár hiánya, valamint a számítástechnika, informatika fejlődése további helyiségeket követelt.

1998-ban a közel 30 éves épület egyébként is megérett egy komplex felújításra, így a lapos tető magas tetővel való lefedésével a tetőtérben egy nagy tárgyaló lett kialakítva. Ezután az ablakcserék és a külső homlokzati hőszigetelés következett.

Ezzel új arculatot kapott az épület, ami így impozáns városképi meghatározóvá vált.

A 2001–2003. években az irodák és folyosók felújítása folyik.

Az udvari részben van az irattár és a diszpécserközpont. Itt van a megyei jelzőlámpa távfelügyeleti rendszer központja, a téli-nyári ügyelet, a telefonközpont, a garázsmesteri szolgálat, valamint egy öt férőhelyes garázs.

A szervezeti működés

A megyei szervezet szakmai irányítását a kezdeti években a területi műszaki osztály és a központi műszaki osztály végezte.

Az első a saját dolgozói állománnyal elvégezhető fenntartási munkákat irányította, míg a központi műszaki osztály a vállalatok által végzett munkákat szervezte, irányította és ellenőrizte.

Ezek elnevezése az 1980-as évek elejétől fenntartási osztályra és építési osztályra változott.

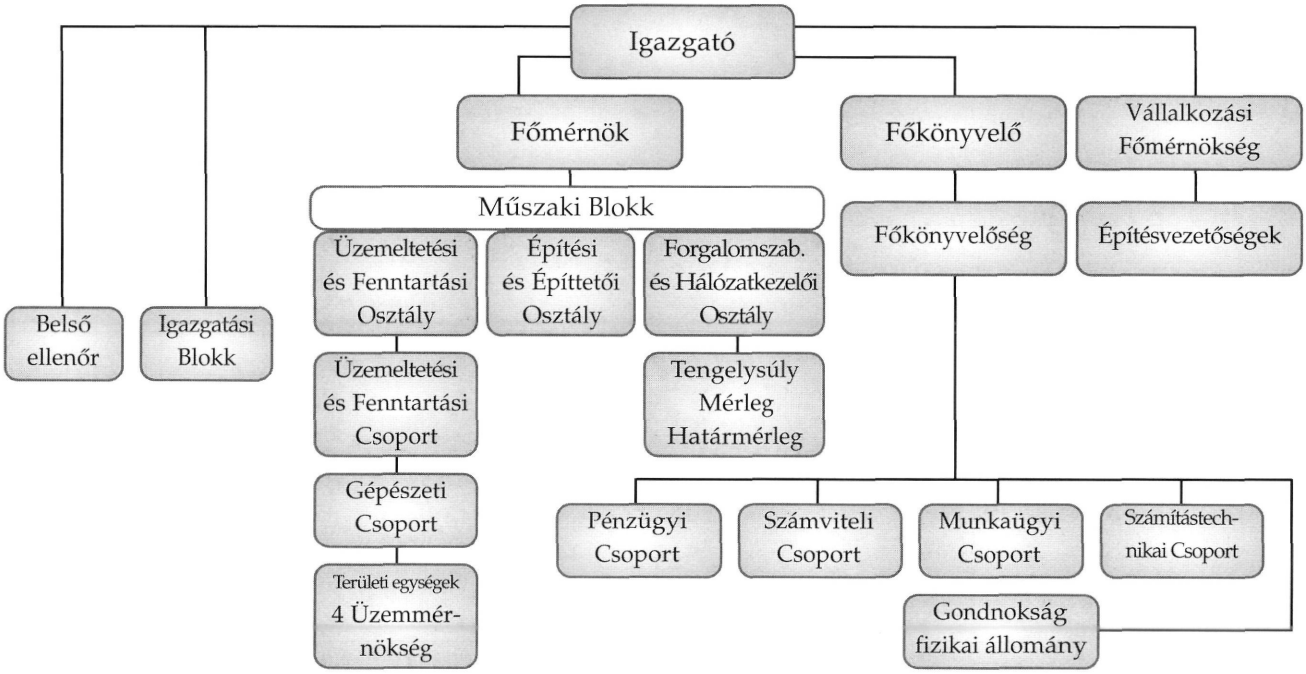
1975-ben létrejött a forgalomtechnikai osztály.

A gépészeti szervezet az 1969-es alakuláskor gépügyi előadóból és 4 fő szerelőből állt.

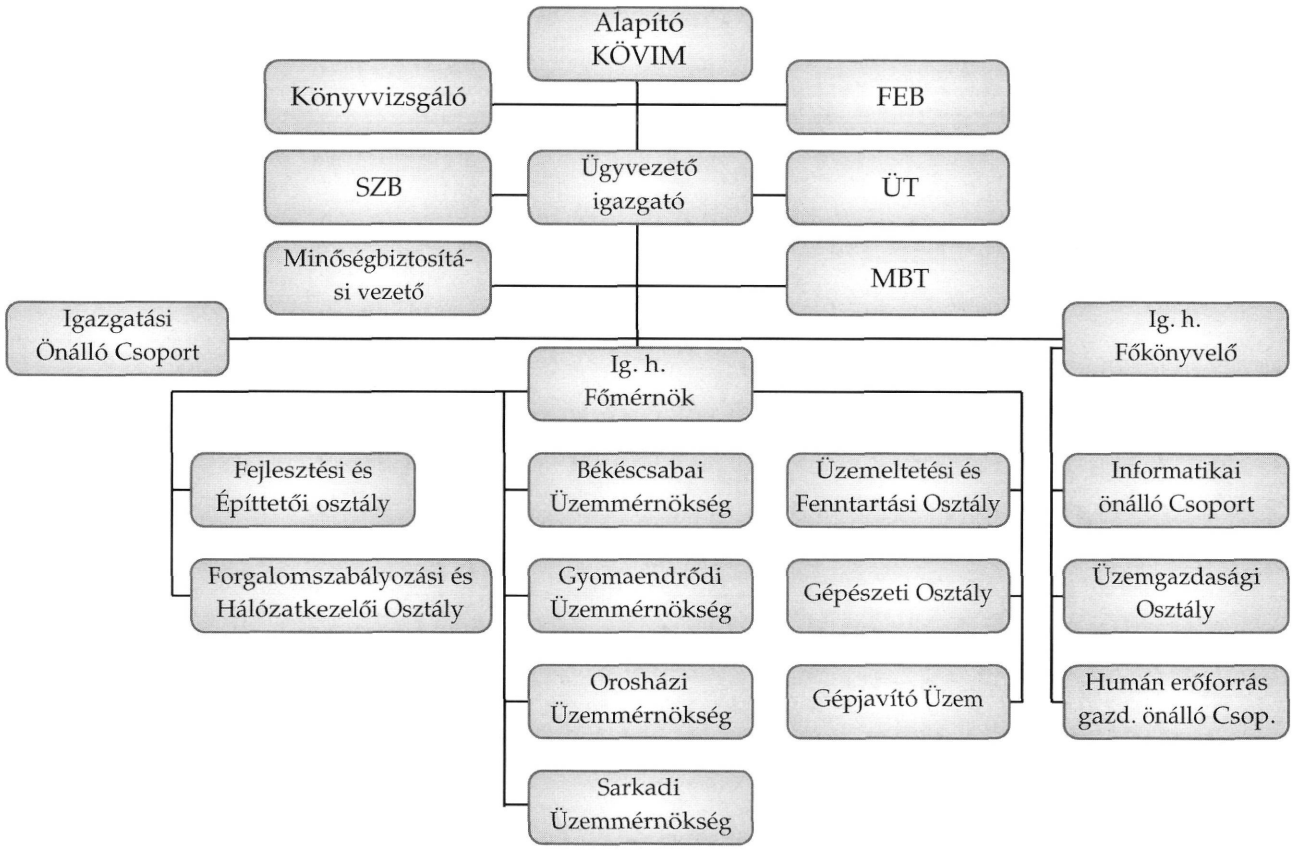
Még ebben az évben megalakult a gépcsoport.

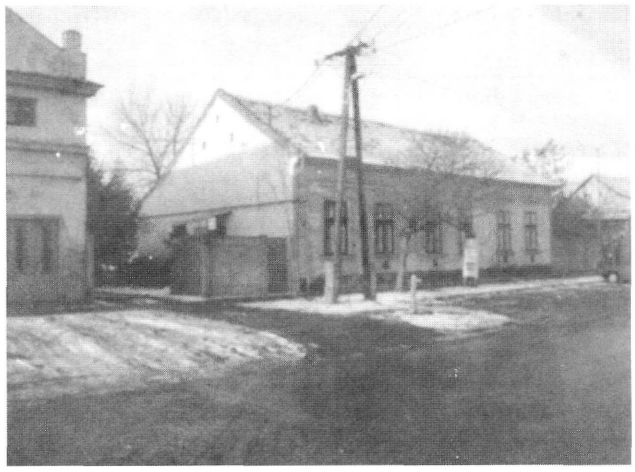
1975-től a megnövekedett feladatok miatt nagyobb létszámmal osztályszervezetben folyt tovább a munka.

A BÉKÉSCSABAI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG SZERVEZETE 1992. ÁPRILIS 1-TŐL



A BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT. SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE 2003. JANUÁR 1-TŐL





A SALLAI UTCAI ÉPÜLET, AMELY A KÖZPONT ÁTMENETI HELYE VOLT 1988–92 KÖZÖTT

A közgazdasági osztály minden időben a felettes szerveink, valamint az általános pénzügyi és társadalombiztosítási és egyéb jogszabályoknak megfelelően végezte a szervezet munkájának adóügyeit, készletkezelésének és működésének elszámolásait, mérlegét és beszámolóit.

Itt említendő meg az elszámolási és pénzügyi rendszer módszereinek fejlődése.

A kezdeti évek bizonylatait, formanyomtatványait fokozatosan felváltotta az UTORG számítógépes rendszeréhez szolgáltatott adatok rögzítésére szolgáló bizonylatok rendszere, valamint a feldolgozásokat tartalmazó számítógépes tablók. Ilyenek voltak az ún. B3-as utókalkulációs tablók, az U1havi munkanemenkénti főösszesítő stb.

A számítástechnika fejlődésével egyre több feldolgozás készült helyben, majd a 2000. évre rendszerbe lett állítva az integrált vállalatirányítási rendszer, amely a tevékenységünk minden területét átfogóan kezeli, s a szükséges adatokat szolgáltatja a napi feladatkiadástól a raktárkezelésen át a havi teljesítményfeladásig.

A gépészeti tevékenységek hajtó- és kenőanyag-felhasználásának figyelésétől a pénz és banki műveletekig, a humán erőforrás nyilvántartásától a főkönyvi kivonatig és így lehetne tovább sorolni.

A feladatterv-készítés módszereit is a számítástechnika határozta meg. A kezdeti kockás papíros tervezéseket többverziós számítógépes tervezés váltotta föl.

Jelenleg a FUTÁR nevű rendszer Windows változata él.



A SZABADSÁG TÉRI IRODAHÁZ 1972–83 KÖZÖTT ÉS ÚJBÓL 1992-TŐL AD HELYET A TÁRSASÁG KÖZPONTJÁNAK. AZ 1999-ES ÁTALAKÍTÁSIG ÍGY NÉZETT KI

ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ
Vantara Gyula
TITKÁRNŐ
Vanyó Anna
IG. H. FŐKÖNYVELŐ
Békészki Judit
ADMINISZTRÁTOR
Tóth Mária
IG. H. FŐMÉRNÖK
Virág Mihály
ADMINISZTRÁTOR
Medovarszki Tamásné

Igazgatási csoport
IG. CSV., BELSŐ ELLENŐR
Hrabovszki György
ELŐADÓ
Virágné Besenyei Magdolna
MUNKAVÉDELMI ELŐADÓ
Simon István

Üzemeltetési és Fenntartási Osztály
OSZTÁLYVEZETŐ
Varga Zsolt
ADMINISZTRÁTOR
Palotainé Oláh Erzsébet
ELŐKALKULÁTOR
Tóth Pálné
FENNTARTÁSI MÉRNÖK
Szabó Hajnalka
HÍDSZAKÁGI MÉRNÖK
Cserkúti András
NÖVÉNY- ÉS KÖRNYEZETVÉD. MÉRNÖK
Szekera Lajos
CONTROLLING CSOPORTVEZETŐ
Bóné Lajos
MÉRNÖK
Erdélyi György

Gépészeti Osztály
OSZTÁLYVEZETŐ
Michelsz László
CSOPORTVEZETŐ
Apáti Nagy Péter
GÉPKOCSI-ELŐADÓ
Liptákné Kovács Ibolya

Fejlesztési és Építtetői Osztály
OSZTÁLYVEZETŐ
Sztankó Ilona
MÉRNÖK-MŰSZAKI ELLENŐR
Buka Tamás
MŰSZAKI ELLENŐR
Korcsok Mihály
MÉRNÖK-MŰSZAKI ELLENŐR
Károlyi László
MÉRNÖK-ELŐKÉSZÍTŐ
Nagy Szilvia
MÉRNÖK-ELŐKÉSZÍTŐ
Király Sándor
MŰSZAKI ÜGYINTÉZŐ
Kiss Gáborné

Forgalomszabályozási és Hálózatkezelői Osztály
OSZTÁLYVEZETŐ
Szabó László
ADMINISZTRÁTOR
Kovácsné Kun Zsuzsa
FORGALMI MÉRNÖK
Kucsara Tibor
ÜZ. FENN. MÉRNÖK
Kisházi Károly
KEZELÉSI ELŐADÓ
Born Imre
MŰSZAKI ADATTÁRI ELŐADÓ
Kutlár András

Üzemgazdasági Osztály
OSZTÁLYVEZETŐ
Sziklai Györgyné
PÉNZÜGYI CSOPORTVEZETŐ
Kerepeczki Andrásné
PÉNZÜGYI ELŐADÓ
Szabó Zsoltné
PÉNZÜGYI FŐELŐADÓ
Golovics Ferencné
ANYAGGAZDÁSZ-PÉNZTÁROS
Frisnyicz Etelka
SZÁMVITELI EA.
Törökné Árvay Andrea
KÖNYVELŐ
Vraukó Andrásné

Humánerőforrás-gazd. önálló csoport
CSOPORTVEZETŐ
Varga Gyuláné
BÉRSZÁMFEJTŐ
Gyurovszki Éva
TB. ÜGYINTÉZŐ
Lipcsei Istvánné

Számítástechnikai önálló csoport
CSOPORTVEZETŐ
Kovács László

Diszpécserszolgálat
DISZPÉCSER
Csonki Zoltán
DISZPÉCSER
Kiss Csaba
DISZPÉCSER
Szabó László
DISZPÉCSER
Oláh Attila
DISZPÉCSER
Rózsa Imre

Garázsmesteri szolgálat
GARÁZSMESTER
Tóth Márton
GARÁZSMESTER
Kovács János

Laboratórium
MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI VEZETŐ
Pszota Ferenc
LABORÁNS
Babák György
LABORÁNS
Újlaki Lajos

A VEZETŐI BEOSZTÁSOKAT BETÖLTŐ SZEMÉLYEK 1966–2003

Beosztás/név	Kezdete			Vége			Megjegyzés
	év	hó	nap	év	hó	nap	
KIRENDELTSÉGVEZETŐ							
Szabó Lajos	1966.	nov.	01.	1968	dec.	31.	
IGAZGATÓK							
Szabó Lajos	1969.	jan.	01.	1970	febr.	28.	Megbízott igazgató
Boros József	1970.	márc.	01.	1983.	máj.	31.	
Dr. Bede János	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki Közúti Igazgatóság a két megye összevonásával.
Máté András	1991.	jan.	01.	1996.	jún.	30.	Újra önálló igazgatóság
ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓK							
Máté András	1996.	júl.	01.	1997.	máj.	31.	Békés Megyei Állami Közút-kezelő Közhasznú Társaság
Balla Béla	1997.	jún.	01.	1999.	okt.	31.	1999. 06. 15-től felmentve
Vantara Gyula	1999.	nov.	01.				
FŐMÉRNÖKÖK (MŰSZAKI IGAZGATÓK)							
Szabó Lajos	1970.	márc.	01.	1983.	máj.	31.	
Boros József	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki Közúti Igazgatóság idején műszaki igazgató
Szabó Lajos	1983.	jún.	01.	1985.	nov.	30.	Szolnoki KIG Békés megyei koordinációs üzemmérnökség vezetője
Máté András	1985.	dec.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki KIG Békés megyei főmérnökség vezetője
	1991.	jan.	01.	1992.	jún.	30.	Nincs kinevezett főmérnök
Vantara Gyula	1992.	júl.	01.	1999.	okt.	31.	
Pankucsi János	1999.	nov.	01.	2001.	dec.	31.	
Virág Mihály	2002.	jan.	01.				
FŐKÖNYVELŐK							
Dr. Barna Bálintné	1969.	jan.	01.	1978.	jún.	31.	
Dr. Bilkei Gorzó János	1978.	júl.	01.	1983.	máj.	31.	
Guba László	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki Közúti Igazgatóság keretében
	1991.	jan.	01.	1991.	márc.	17.	Nem volt kinevezett főkönyvelő
Pankucsi János	1991.	márc.	18.	1999.			
Sziklai Györgyné	1999.	nov.	01.	2001.	dec.	31.	
Békészki Judit	2002.	jan.	01.				

A VEZETŐI BEOSZTÁSOKAT BETÖLTŐ SZEMÉLYEK 1966–2003

Beosztás/név	Kezdete			Vége			Megjegyzés
	év	hó	nap	év	hó	nap	
FENNTARTÁSI OSZTÁLYVEZETŐK							
Máté András	1969.	márc.	01.	1975.	dec.	31.	Az akkori megnevezés: Területi Műszaki Osztály
Pintér László	1976.	jan.	01.	1983.	máj.	31.	
Losonczi Zoltán	1983.	jún.	01.	1985.	dec.	31.	Szolnoki KIG keretében
Dr. Pintér László	1985.	jan.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki KIG keretében
Balla Béla	1991.	jan.	01.	1997.	máj.	31.	Újra Békéscsabai KIG
Virág Mihály	1997.	jún.	01.	2001.	dec.	31.	
Varga Zsolt	2002.	jan.	01.				
ÉPÍTTETŐI OSZTÁLYVEZETŐK							
Szilvási István	1969.	jan.	01.	1971.	dec.	31.	Központi Műszaki Osztály
Sprőber József	1972.	jan.	01.	1977.	dec.	31.	
Sziklai György	1978.	jan.	01.	1983.	máj.	31.	
Schneider Péter	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki KIG keretében
Balla Béla	1983.	jún.	01.	1984.	máj.	31.	Szolnoki KIG Békés megyei létesítményi főmérnökség-vezető
Vantara Gyula	1984.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	
Vantara Gyula	1991.	jan.	01.	1992.	jún.	30.	Újra Békéscsabai KIG.
Mosonyi László	1992.	júl.	01.	1997.	dec.	31.	
Sztankó Ilona	1998.	jan.	01.				
FORGALOMSZABÁLYOZÁSI OSZTÁLYVEZETŐK							
Pintér László	1975.	jan.	01.	1975.	dec.	31.	
Máté András	1976.	jan.	01.	1983.	máj.	31.	
Hutter Zoltán	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki KIG keretében
Szabó László	1992.	ápr.	01.				
GÉPÉSZETI OSZTÁLYVEZETŐK							
Hanczár János	1975.	jan.	01.	1983.	máj.	31.	
Tóth Lajos	1983.	jún.	01.	1990.	dec.	31.	Szolnoki KIG keretében
Apáti Nagy Péter Hanczár János Michelsz László	1991.	jan.	01.	1996.	okt.	14.	A gépészeti csoportvezetők az üzemeltetési és fenntartási osztály keretében
Michelsz László	1996.	okt.	15.				Újra önálló osztály

Gyomaendrődi Üzemmérnökség

A megye északi részének üzemmérnökségét a legritkább úthálózat jellemzi, mivel a kedvezőtlen talajadottságok – úgy építési, mint gazdálkodási szempont – miatt a településhálózat is ezen a területen a legritkább.

A kezdetekkor a Dévaványai, a Mezőberényi és a Szarvasi Szakasztechnikusi Körzetek alkották ezt a területet. Túlnyomóan e három egység területéből alakult a Gyomai Üzemmérnökség 1968. január 1-én.

Az útmesterség a körösladány–gyomaendrődi úton a Hármas-Körös-híd építését szolgáló egykori felvonulási épületben kezdte meg működését. A két épület közül az egyikben szolgálati lakást és egy ügyeleti helyiséget alakítottak ki, a másikban lett az iroda, raktár és a műhely.

A telep területe gyakorlatilag az útpadka melletti 25 x 150 m-nyi hosszú sáv volt, mindez a töltésben helyezkedett el. A gépek javítására fedett javítótér nem volt, ugyancsak nem volt fedett tárolószín sem. Villany kivételével más közművel nem rendelkezett a telep.

Itt a fejlesztési lehetőségek szóba sem jöhettek, így mindenképpen új telephelyet kellett keresni.

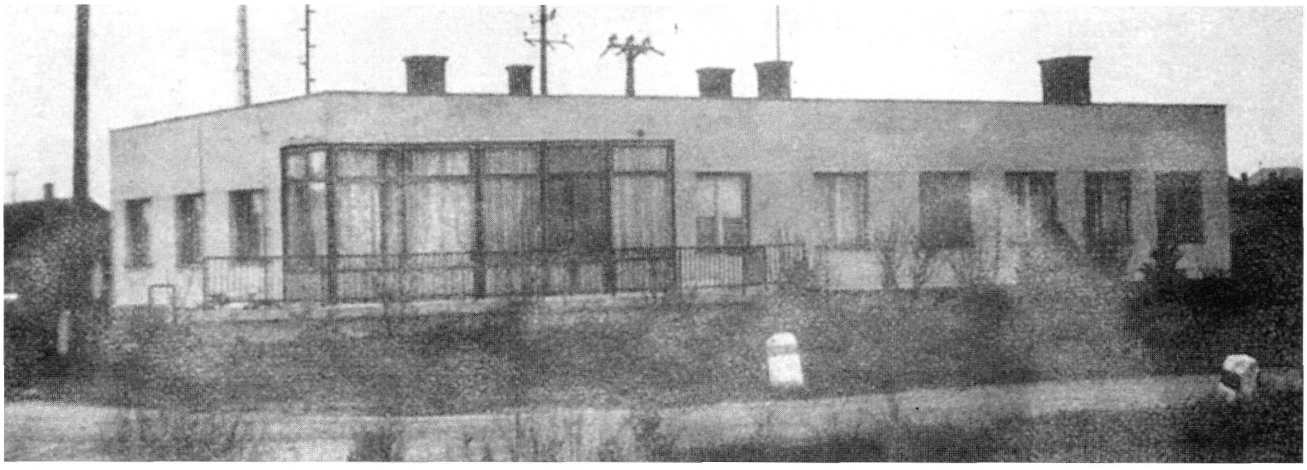
Az igazgatóság munkafeltételeinek javítása során ez volt a második telepépítés a gépjavító üzem helyzetének javítása után. Új telephelyen – a Budapest–Lökösháza vasút mellett – az egykori KÉV-telephelyen indult meg az építkezés 1973 májusában a helyi építőipari szövetkezet által.

Először az irodák költöztek át, majd 1975-re a teljes útmesterség birtokba vette a telepet. A szociális épület és műhely mellett fedett színek is készültek.

A későbbiek folyamán a telephely további bővítésen, fejlesztésen esett át. A 80-as évek elején megépítették az új műhelyépületet, fűtött garázsokat, a vegyszeres épületet. A régi műhelyépületekben a raktár került kialakításra. Ezzel egy időben az irodaépület is bővítésre került, hozzáépítettek egy korszerű ebédlőt, a kiszolgáló létesítményekkel együtt, két vendégszobát, illetve egy nagyobb öltözőrészt. A felszabaduló részekből pedig irodákat alakítottak ki. Így az üzemmérnökség dolgozói, vezetői az akkori kor követelményeinek megfelelő körülmények között dolgozhattak. Ezt az építkezést a Szeghalmi Építőipari Szövetkezet végezte el, s a dolgozói közül az építkezést követően többen átjöttek az üzemmérnökség állományába.



Az első telephely a Hármas-Körös-hídnál



AZ 1975-RE ELKÉSZÜLT ÜZEMMÉRNÖKSÉGI ÉPÜLET

Az ezredforduló időszaka ismét új elvárásokat hozott az emberi igények és a technikai fejlődés terén. Az energiatakarékosabb megoldások és a közel 20 éves használat ismét felújítást követelt.

A régi lapostető-szigetelések felújítása helyett a Sarkadi, Orosházi Üzemmérnökségek után itt is magas tető készült 2002-ben. Ezzel együtt a szociális és irodaépület teljes nyílászárócserén esett át, és külső hőszigetelést kapott. A dolgozók fürdő- és öltözőhelyisége is a kornak megfelelő lett.

Az informatikai berendezések, valamint a volt ebédlő is fel lett újítva. A rekonstrukció második üteme 2003-ban fejeződik be, ahol a vendégszobák és az egyéb kiszolgáló helyek kerülnek átalakításra.

Természetesen felújításra szorulnának a műhely- és garázsépületek is. A raktári magas tető, valamint egy nyitott szín körbefalazásán kívül ezeken komoly felújítások hosszú évek óta nem történtek. A jövő évek feladata lesz ezek gazdaságos üzemeltetésének megoldása.

Az üzemmérnökségi sajátságok

Az igazgatósági munkamegosztás alapján ide került az egész megyére kiterjedő vegyszeres növényvédelem személyi és eszközállománya.

Az említett fejlesztések során kialakításra került az előírásoknak megfelelő vegyszerraktár. Két gépjármű, egy Unimog–406-os és egy IFA tehergépkocsi 2-2 fős személyzettel végezte a munkát. A Szolnoki KIG idején még a szomszéd megyében is dolgoztak.

Az előírások szigorodásával a 90-es évek elején a tevékenység megszüntetésre került, s jelenleg éves árajánlatok alapján külső vállalkozók végzik ezt a tevékenységet. Ez kiterjed többek között a szelektív, ill. totális gyomirtásra. Ez utóbbi a vezetőoszlopok, ill. a korlátok helyeit érinti, szövőlepkeirtásra, valamint rágcsálóirtásra.

További sajátossága volt az üzemmérnökségnek, hogy nagy területi kiterjedése miatt a téli útüzemeltetés során Szarvason és Szeghalmon is működtetett készenléti helyet.



AZ 1982-ES FELÚJÍTÁSI MUNKÁK UTÁN AZ IRODA ÉS A SZOCIÁLIS ÉPÜLET JELENTŐSEN BŐVÜLT

Az üzemmérnökségi szervezet és létszám

Az útmesterség megalakulását követően a szakaszos útőrök itt is fokozatosan brigádokba szerveződtek, az utolsó szakaszos útőr Csabacsüd környékén tevékenykedett, a nyolcvanas évek végén ment nyugdíjba. Az útőrök után a brigádok helyei a következők voltak: Szarvason, Szeghalomban 2-2 brigád, míg Kondoroson, Füzesgyarmaton, Mezőberényben, Dévaványán és Gyomaendrődön 1-1 brigád volt. A szélesítési program idejében volt egy hunyai brigád is. A külső brigádok a nyugdíjazások és egyéb körülmények folyamán folyamatosan csökkenő létszámmal tényked tek, voltak, amelyek egybeolvadtak (pl. a füzesgyarmati és szeghalmi brigád), így a 80-as évek végére Szeghalomban és Szarvason maradt 1-1 brigád. Ezzel egyidejűleg a gyomaendrődi létszám lett fejlesztve. Az 1996-os átalakuláskor a szarvasi brigád is megszűnt. Jelenleg Szeghalomban van egy 3 fős brigád, a többi dolgozó mind gyomaendrődi. Az üzemmérnökség létszáma 48 fő.

A vezető személyek alakulása

A vezető posztokat többek között az alábbi személyek töltötték be:

ÚTMESTEREK
Hajdú Sándor (1968–1972),
Domokos Mihály (1972–1976)

ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐK
Balla Béla (1977–1982),
Domokos Mihály (1983–1987),
Putnoki Lajos Lajos (1988–1993)

UTAS MŰVEZETŐK
Petri Gyula, Putnoki Lajos

FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐK
Farkas László, Petri Gyula, Plavecz Géza

GÉPÉSZ MŰVEZETŐK
Szabó Ignác

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
Szurovecz Máténé

Az üzemmérnökség jelenlegi állománya

A) Nem fizikai állomány

ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ
Hunya Péter

FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ I.
Nagy Béla

FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ II.
Czinczár Imre

FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐ
Gácsi László

GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
Csapó László

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
Nagy Lászlóné

B) Fizikai állomány

SZAKMUNKÁS:

AUTÓSZERELŐ
Imre József
Vadász Imre

GÉPKEZELŐ
Cserép Tibor
Kálnai György
Laskai Sándor
Csapó Elek
Sebestyén Béla
Dajkó Imre

GÉPKOCSIVEZETŐ
Klimó Miklós
Brachna András
Bula László
Csizmadia Kálmán
Komár János
Galgóczi Mihály
Kiss Károly
Mraucsik Lajos
Novák Sándor
Szabó Mihály

ÚTELLENŐR
Kéki Zsigmond

ÚTKARBANTARTÓ SZAKMUNKÁS
Beinschróth Tibor
Kardos Gyula
Létai Imre
Fazekas János
Czmarkó József
Oláh István
Garai Lajos
Timár Sándor

ÚTŐR (BETANÍTOTT MUNKÁS)
Korcsok András
Beinschróth Sándor
Farkas Mihály
Hegedűs Imre
Csikós Sándor
Nagy Miklós
Vatai János
Soczó Imre
Vaszkó István
Filip János
Farkas Zoltán

RAKTÁRKEZELŐK

RAKTÁROS
Varga Sándor

KÚTKEZELŐ
Icsa Gyula



FEJLESZTÉSI ÉS ÉPÍTTETŐ OSZTÁLY
A FŐMÉRNÖKÖKKEL
ÉS A MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI VEZETŐVEL
ÁLLÓ SOR:
PSZOTA FERENC
MEDOVARSZKI TAMÁSNÉ
SZTANKÓ ILONA
KISS GÁBORNÉ
NAGY SZILVIA
VIRÁG MIHÁLY
ELÖL:
KÁROLYI LÁSZLÓ
KORCSOK MIHÁLY
BUKA TAMÁS
KIRÁLY SÁNDOR

GÉPÉSZETI OSZTÁLY
ÉS AZ IGAZGATÁSI CSOPORT
ÁLLÓ SOR:
APÁTI NAGY PÉTER
TÓTH MÁRTON
HRABOVSZKI GYÖRGY
DR. ENDREFFY ZOLTÁN
MICHELSZ LÁSZLÓ
KOVÁCS JÁNOS
ELÖL:
VANYÓ ANNA
VIRÁGNÉ BESENYEI MAGDOLNA
LIPTÁKNÉ KOVÁCS IBOLYA
SIMON ISTVÁN



MEGJEGYZÉS: AZ ALÁHÚZOTT NEVEK AZ ALAPÍTÁS IDŐSZAKÁTÓL ITT DOLGOZÓK NEVEI



A KÖZPONT ÉPÜLETE 2003-BAN



ÜZEMELTETÉSI ÉS FENNTARTÁSI OSZTÁLY:
ERDÉLYI GYÖRGY
CSERKÚTI ANDRÁS
VARGA ZSOLT
BÓNÉ LAJOS
SZEKERKA LAJOS
PALOTAINÉ OLÁH ERZSÉBET
TÓTH PÁLNÉ
SZABÓ HAJNALKA

FŐKÖNYVELŐSÉG
ÁLLÓ SOR: TÓTH MÁRIA
TÖRÖKNÉ ÁRVAY ANDREA
SZIKLAI GYÖRGYNÉ
KEREPECZKY ANDRÁSNÉ
KOVÁCS LÁSZLÓ
FRISNYICZ ETELKA
SZABÓ ZSOLTNÉ
LIPCSEI ISTVÁNNÉ
ÜLNEK: VRAUKÓ ANDRÁSNÉ
GOLOVICS FERENCNÉ
BÉKÉSZKI JUDIT
VARGA GYULÁNÉ
GYUROVSZKI ÉVA





A FORGALOMSZABÁLYOZÁSI
ÉS HÁLÓZATKEZELÉSI OSZTÁLY
ÁLLÓ SOR:
OLÁH ATTILA
CSONKI ZOLTÁN
KISS CSABA
SZABÓ LÁSZLÓ
RÓZSA IMRE
ELÖL:
BORN IMRE
KISHÁZI KÁROLY
KUTLÁR ANDRÁS
SZABÓ LÁSZLÓ
KOVÁCSNÉ KUN ZSUZSA
KUCSARA TIBOR

AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉGI IRODA ÉS SZOCIÁLIS ÉPÜLET MAI KÉPE





AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG VEZETŐSÉGE BALRÓL JOBBRA:
NAGY BÉLA UTAS MŰVEZETŐ
CZINCZÁR IMRE UTAS MŰVEZETŐ
CSAPÓ LÁSZLÓ GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
GÁCSI LÁSZLÓ FORG. TECH. MŰVEZETŐ
NAGY LÁSZLÓNÉ GAZD. ELŐADÓ
HUNYA PÉTER ÜM. VEZETŐ

AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG DOLGOZÓI 2003-BAN





A SZOCIÁLIS ÉS IRODAÉPÜLET MAGASTETŐ RÁÉPÍTÉSE 2002-BEN



A KÉSZ FÜRDŐ A MAI KOR SZÍNVONALÁT TÜKRÖZI

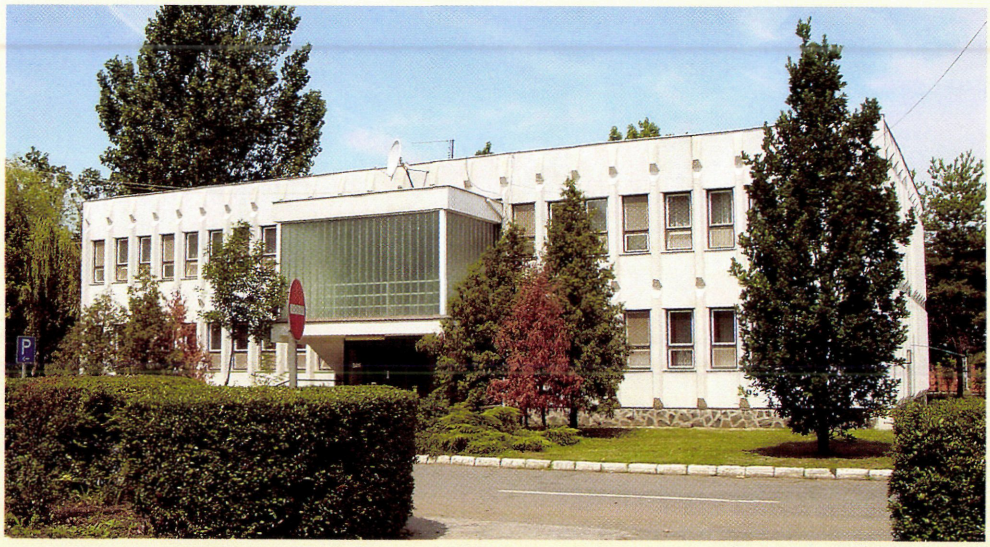
AZ ÜNNEPÉLYES ÁTADÁS 2002. DECEMBER 5-ÉN SZEMBEN ÜLŐK BALRÓL JOBBRA:
VIRÁG MIHÁLY
BÉKÉSZKI JUDIT
VANTARA GYULA
DÁVID IMRE POLGÁRMESTER
HUNYA PÉTER
HARTMANN ZOLTÁN KIVITELEZŐ





AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG VEZETŐSÉGE 2003-BAN:
NAGY TERÉZIA MŰVEZETŐ
BORSOS PÁL MŰVEZETŐ
SZIKSZAI ISTVÁN FORG. TECH. MŰVEZETŐ
GYERAJ ANDRÁSNÉ OPERÁTOR
DOMOKOS JÁNOS GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
KÁNYA ISTVÁNNÉ GAZD. ELŐADÓ
KRASZNAI GÉZA UTAS MŰVEZETŐ
KELEMEN GYÖRGY ÜM. VEZETŐ

AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG IRODA- ÉS SZOCIÁLIS ÉPÜLETE 2003-BAN





AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG DOLGOZÓI



AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG DOLGOZÓI 2003-BAN



AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG VEZETŐSÉGE:
LAKNER PÁL ÜZEMVEZETŐ
ÁLLNAK:
KOVÁCS MIHÁLY UTAS MŰVEZETŐ
TÓTH ISTVÁN FORG. TECH. MŰVEZETŐ
DEBRECZENI ISTVÁN GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
KOVÁCS MIHÁLYNÉ OPERÁTOR
ÜLNEK:
MUST MARGIT ADMINISZTRÁTOR
KARSAINÉ KESJÁR DOROTTYA
GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ

AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG IRODA- ÉS SZOCIÁLIS ÉPÜLETE 2003-BAN



A SARKADI ÜZEMMÉRNÖKSÉG DOLGOZÓI





AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG VEZETŐSÉGE
HÁTUL:
NAGY GÁBOR ÜM. MŰVEZETŐ
KISS MIKLÓS GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
SZABÓ JÁNOS FORG. TECH. MŰVEZETŐ
HODOSI JÓZSEF UTAS MŰVEZETŐ
ELÖL:
VASS IMRE SZÁM. TECH. OPERÁTOR
BUJDOSÓ JÁNOSNÉ GAZD. ELŐADÓ
TARCZALI MIHÁLYNÉ ADMINISZTRÁTOR



A SARKADI ÜZEMMÉRNÖKSÉG MAI KÉPE, ELÖL A MÚZEUMI TÁRGYAKKAL 2003-BAN



A GÉPJAVÍTÓ ÜZEM DOLGOZÓI 2003-BAN



A JAVÍTÓMŰHELYEKBEN FOLYNAK A II. SZEMLÉK ÉS A HATÓSÁGI VIZSGÁLATRA VALÓ FELKÉSZÍTÉSEK



A JAVÍTÓMŰHELY MAI KÉPE

Békéscsabai üzemmérnökség

A kezdetek

1958-ban a megyében is létrejöttek az akkor megalakult közúti igazgatóságok alapegységei, a szakaszos útőri rendszert magába foglaló szakasztechnikusi körzetek.

A megyében kilenc körzet volt, ezek egyike a békéscsabai szakasztechnikusi körzet volt.

Létszám és szervezet

A kezdeti évek után 1966 volt az a jelentős év, amikor most már mint kirendeltség megtettük az első lépést az önállóság felé. Ekkor a békéscsabai szakasztechnikusi körzet 31 fővel rendelkezett: 1 fő szakasztechnikussal, 29 fő szakaszos útőrrel, 1 fő raktárossal.

A növekvő gépesítések egyre inkább azt igényelték, hogy több ember dolgozzon együtt, így 1968-tól folyamatosan brigádokba lettek szervezve a szakaszos útőrök.

1968-ban létrejöttek az útmesterségek, így a békéscsabai útmesterség is a volt gyulai I., a medgyesegyházi és a békéscsabai szakasztechnikusi körzetből, s így több mint 400 km úthálózattal rendelkezett.

Az útőrbrigádok telephelyeinek kialakítása adott volt: a korábbi központok helyén (Gyula, Medgyesegyháza, Békéscsaba), másrészt a lakhelyekből adódóan (Újkígyós, Kétegyháza, Kevermes, Dombegyház és Nagykamarás). A brigádok létszáma 5-7 fő között volt. Brigádvezetőjük a tagokból került ki a kor, a rátermettség, de minden esetben az útőrök közül egyetértéssel.

1976. január 1-jével az útmesterség üzemmérnökséggé alakult át, területe újból át lett rajzolva. A Sarkadi Üzemmérnökség Sarkadra kerülésével elsősorban a területi célszerűségeket realizálta. A Békéscsabai Üzemmérnökség Kondoros–Békés–Mezőberény irányában bővült, és Battonya–Mezőkovácsháza térségével fogyott. A létszám szinte változatlan összetételű maradt, mert a brigádközpontok nem változtak.

A létszám összetételében az 1980 utáni időszak erőteljes központosítása okozott nagy változásokat. A felvételek döntő többségében Békéscsabán történtek a gépesítettség igényének megfelelően a nyugdíjba vonulások következtében az útőrök az üzemmérnökségről fokozatosan eltűntek. Napjainkban már valódi szakaszosból lett útőri brigádtag nincs, csak az állománycsoport neve idézi a múltat.

A létszám az útmesterség alakulásakor az összevont körzetekből adódóan 70-72 fő volt, mely az 1970–80-as évek nagyobb feladataihoz igazodva elérte a 120 főt is.

Az 1990-es évek koncepcióváltozásai következtében jelenleg 47 fizikai és 6 fő szellemi dolgozóval végzi feladatát az üzemmérnökség.

Az üzemmérnökség egykori vezetői voltak

ÚTMESTER
Kelemen György (1968–1976)
ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ
Medovarszki János (1977–1981)
Virág Mihály (1982–1983)
Nagy Zoltán (1984–1985)
UTAS MŰVEZETŐK
Varga András
Tadanaj György
FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐK
Maginyecz András
Szabó László
GÉPÉSZ MŰVEZETŐK
Simon István
Matus László
Bartha János
GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
Varga András
Bóné Lajos

Az üzemmérnökség jelenlegi vezetői

ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ
Kelemen György
FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ I.
Krasznai Géza
FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ II.
Borsos Pál
MŰVEZETŐ
Nagy Terézia
FORGALOMTECHN. MŰVEZETŐ
Szikszai István
GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
Domokos János
GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
Kánya Istvánné

A jelenlegi fizikai állomány

Szakmunkás
AUTÓSZERELŐ
Hrabovszki Mihály
VILLANYSZERELŐ
Popucza Mihály

GÉPKEZELŐ
Harnos János
Domokos Zsolt
Gura András
Lipták János
Koszecz Pál
Varga Sándor

GÉPKOCSIVEZETŐ
Balog Béla
Domokos István L.
Fekete Pál
Csonka László
Kiss Gábor
Horváth István
Zuba János
Szaszák András

ÚTELLENŐR
Imling Antal

ÚTKARBANTARTÓ (SZAKMUNKÁS)
Bánfi László
Ágoston Ferenc
Czipa Márk
Szekerczés Balázs
Valach György
Zöldi Sándor
Bela Tamás
Fodor Ferenc
Bánfi Ferenc

ÚTŐR (BETANÍTOTT MUNKÁS)
Ancsin Rudolf
Oláh Sándor
Balta Pál
Buka Gábor
Sárik Béla
Kónya Lajos
Perei Attila
Varga Lajos
Kámán András
Tóth László
ifj. Piss János
Prekop József
Pribojszki János
Kádas László
Tóth Pál
Horváth Lajos

RAKTÁRKEZELŐ, RAKTÁROS, KÚTKEZELŐ
Szabó Sándor
Molnár Imréné

OPERÁTOR
Gyeraj Andrásné

TAKARÍTÓ
Csicsely Mária

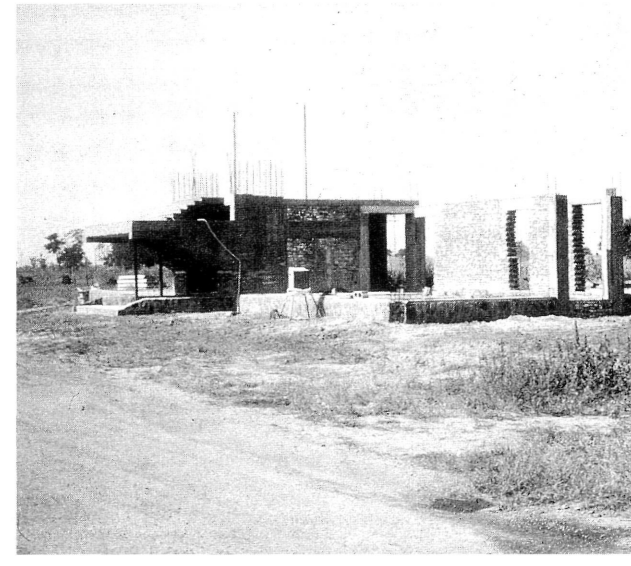
A telephelyek

A szakasztechnikusi körzet központja 1966-ig Békéscsabán a Tanácsköztársaság útja (ma Andrássy út) 48. sz. alatti épület egykori üzlethelyiségében működött.

1966. november hónapban a központot az Orosházi úti felüljáró építésének befejezésével a Hídépítő Vállalattól átvett felvonulási épületbe helyezték át. 1967-ben itt kezdődött el a központi gépjavító bázis létrehozása is. Az 1968. január 1-jével létrejött útmesterség „társbérletben" működött ezen a telepen a sarkadi útmesterséggel, mivel a volt gyulai szakasztechnikusi körzet székhelyét (Gyula, Hajnal utca) eladták. Ez a helyzet 1974-ig tartott.

A telepen csak villany volt, a fűtést kályhával biztosították, más közmű nem volt a telepen, a vizet máshonnan kellett hordani.

1976-ban a Berényi úton a megyei aszfaltkeverő kapacitás létesítésére kisajátított területen, a Hódmezővásárhelyi KÉV mellett, elkezdődött a békéscsabai üzemmérnökség új telepének építése.



AZ IRODA- ÉS SZOCIÁLIS ÉPÜLET AZ ÉPÍTKEZÉS KEZDETÉN (1976)

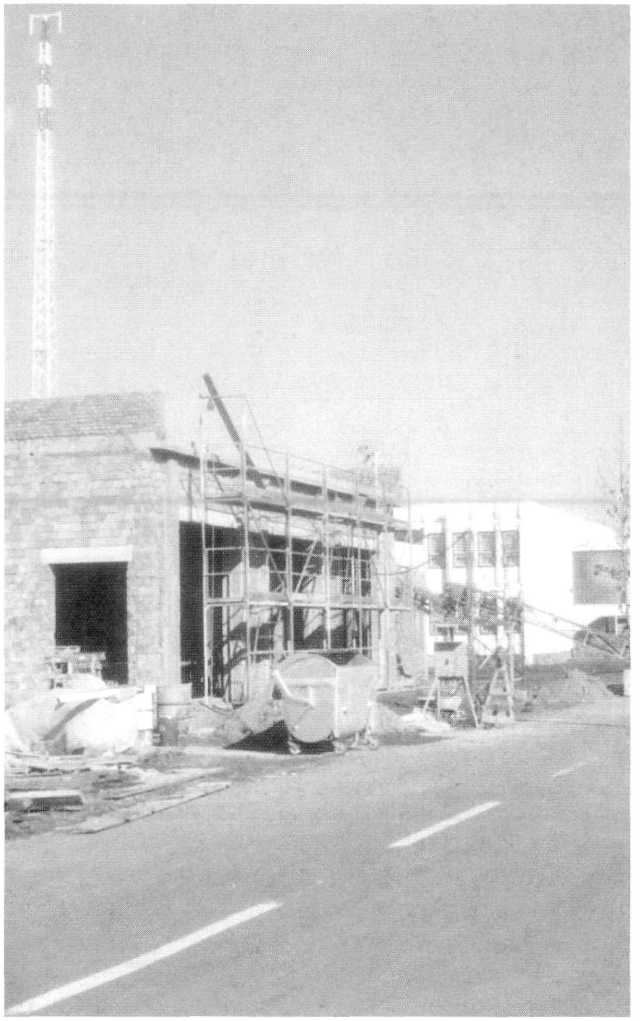
Az akkori kor igényeit messzemenően biztosító telephely a szomszédos TELTOMAT aszfaltkeverő és az üzemmérnökség munkáihoz szükséges bitumentároló kiszolgálására iparvágány is tervezve volt, amely végül is nem valósult meg.

1979-ben került átadásra az irodai és szociális épület, de a kiszolgáló létesítmények (műhelyek, raktárak) építése még 1981–82-ben is tartott.

Ekkor készültek minden üzemmérnökségen az üzemanyagkutak.

Ez a telep adott helyet a központi raktárnak, a táblagyártó és -festő, valamint az URH-műhelynek és a központi labornak.

1983 júliusától 1988 áprilisáig itt működött a megyei koordinációs üzemmérnökség, mely a „szolnoki időkben" a megyei munkákat fogta össze.



AZ IRODA MÁR KÉSZ. AZ EREDETILEG MŰHELY, KÉSŐBB RAKTÁR- ÉS LABORÉPÜLET ÉPÍTÉSE

A telep további jellemzőbb fejlődési szakaszaiban megemlítendő az 1982. évi fűtés-korszerűsítés, amely az akkorra gazdaságtalanná vált gőzfűtést váltotta ki. (A gőzfűtés eredetileg a központi bitumentároló fűtését szolgálta volna, de teljes kapacitással sohasem működött.)

Az 1990-es években a telepen különösebb felújítások nem voltak. A jellemzőek csak a mindenkori anyagi lehetőségekhez képesti karbantartások, illetve nyitott tároló színek körbefalazásai, valamint a faszerkezetű sótároló megépítése.

Megemlítendő még, hogy ezekben az években a telep területéből egy jelentős rész eladásra került, továbbá iroda- és raktárhelyiségek kerültek időszakosan bérbe adásba.

A 2000-es évekre halaszthatatlanná vált a 70-es évek technológiájának még megfelelő és azóta elavult, elhasználódott lapostető-szigetelések felújítása.

Ez magastető-ráépítéssel oldható meg leggazdaságosabban.

Ez a felújítás egy pályázaton elnyert PHARE-támogatással megvalósítandó innovációs központ kialakításával egybekapcsoltan fog megvalósulni 2004-ben.

Ezzel megint új fejezet kezdődik az üzemmérnökség történetében.

Keverőtelepek és bitumentárolók

1968-ban még csak a békéscsabai útmesterség üzemeltetett bitumentárolókat. 1981–82-ben folyt a telepen a 9x50 m^2-es földdel fedett kezelőfolyosó nagy kapacitású bitumentároló építése. Ez befejezetlen maradt, teljes kapacitással soha nem működött, az 1980-as évek végétől mementóként emlékeztetett egy letűnt eredményes korszakra. 2001-ben került elbontásra. Békéscsabán az ún. „deltában" egy C–300-as keverőtelepet is működtetett az útmesterség. 1970-ben Lőkösházán létesült keverőtelep, ami a megye déli részeinek igen nagy mennyiségű kátyúzóanyag-szükségletét biztosította.

Több ideiglenes mobil keverőtelep is működött a területen.

Ezek egyrészt a környék kátyúzását, másrészt a szélesítési program cementstabilizáció gyártását szolgálták.

1977 után ez a technológia szinte egyeduralkodó volt. Gyulán, majd Bánkúton volt felállítva a keverő.

A stabilizációs keverő utolsó helye a Gyomaendrődi üzemmérnökség területén Hunyán volt. 1982-től FEK–60 emulziós keverő működött a telepen.

A központi szerepkörből adódó feladatok

A kezdetben több egység által is végzett táblafestési feladatokat a Békéscsabai Útmesterségre központosították, így az 1968-ban megyei útirányjelző táblakorszerűsítések tervezését és legyártását a Békéscsabai Útmesterség feladatává tették.

Hasonlóan a táblázáshoz, 1968 után az útmesterségen belül jött létre a burkolatjelfestő géplánc, kezdetben egy kézi vezetésű festőgéppel.

A tevékenysége a festőműhely köré csoportosult, mely folyamatosan áttért a táblák fényvisszaverővé tételét biztosító fóliázásra is.
A táblafestés a 80-as évek elejére az ideiglenes jelzések táblái, továbbá az útirányjelző táblák alapfestésének kivételével megszűnt, csak a fóliázási munkák folytak. A zöld táblák jelzései fényvisszaverő kivitelben készültek egészen az 1992. évi privatizációig.

Burkolatjelfestésben, mind a kézi és gépi jelek festésében szinte kizárólagos volt tényked-ésünk, a kézi jelek felújításában azonban a társüzemmérnökségek is részt vettek.

Később a géplánc komplex festési feladatokat is el tudott látni. A festendő felület portalanítását MTZ–50 kardántengelyére szerelt seprő végezte. A száradást követően IZS motorkerékpáros szedte fel a bójákat.

A hátsó biztosítást a ZUK gépkocsi végezte, ami egyben a festéket és a brigádot is szállította. Szintén az üzemmérnökség üzemeltette a Kemoszaki és a KZT–300-as, valamint a jelenleg üzemelő VYKO–6-os zúzalékterítő célgépet, melyek az egész megyében végeznek munkát.



A CSOMÓPONTOK BURKOLATJELEINEK KITŰZÉSE APRÓLÉKOS MUNKÁT IGÉNYELT



A TELEP LÁTKÉPE AZ 1980-AS ÉVEKBEN MÉG NYITOTT SZÍNEKKEL

Orosházi Üzemmérnökség

Az 1950-es évek végétől Orosháza két szakasztechnikusi körzet központja volt.

Az egyik az Orosházán átmenő 47. sz. úttól északra Kondoros irányába, a másik déli irányban, Mezőkovácsháza–Battonya–Mezőhegyesig húzódott.

Ez a térség a megye nyugati része, s Csongrád megyével határos, jellemző az Orosházáról déli irányban sugarasan futó úthálózat.

1968-tól a Közúti Építő Vállalattal közös telephelyen működtek a körzetek, majd önálló telepre költöztek a Csizmadia Sándor u. 2. sz. alatti családi házba. Itt érte a szervezetet 1970. január 1-jén az útmesterséggé alakulás.

1972-ben az egyre növekvő létszám miatt, valamint a szociális körülmények javítása érdekében szükségessé vált az irodák felújítása, az épület tatarozása és egy fürdőhelyiség kialakítása.

A fürdéshez a vizet saját hidrofor-berendezéssel biztosították.

Az ivóvizet hordani kellett a városi közkifolyókból.

A telephez tartozott még egy nagyon elavult műhelyépület és egy provizórikus raktár. Az egész telep a Békéscsaba–Szeged vasútvonal mellett helyezkedett el, így a fejlesztési lehetőségek nem voltak biztosítottak.

Célcsoportos beruházásként 1975 júniusában kezdődött el az orosházi üzemmérnökségi telep építése a 47. sz. II. r. főút Csorvási út 66/a alatt.

Géptárolásra, sótárolásra, fődarabok tárolására 1728 m^2 alapterületű, könnyen szerelhető, fejleszthető és gazdaságosan használható vasvázas színek épültek.

Irodahelyiségei, szociális helyiségei minden igényt kielégítettek. Megépült egy olyan nagy alapterületű étkező is, mely alkalmas volt tanácskozások, kulturális rendezvények lebonyolítására is. Ez a többfunkciós kialakítás nagyban növelte az egész épület használhatóságát, csökkentette fajlagos építési költségeit. Tervezéskor figyelembe vették az esetleges későbbi fejlesztés lehetőségét is, így a főépület emeleti részének ekkor csak a fele került felépítésre.

Az üzemmérnökségi telep műhelyépülete az Igazgatóság akkori legkorszerűbb ilyen jellegű létesítménye volt.

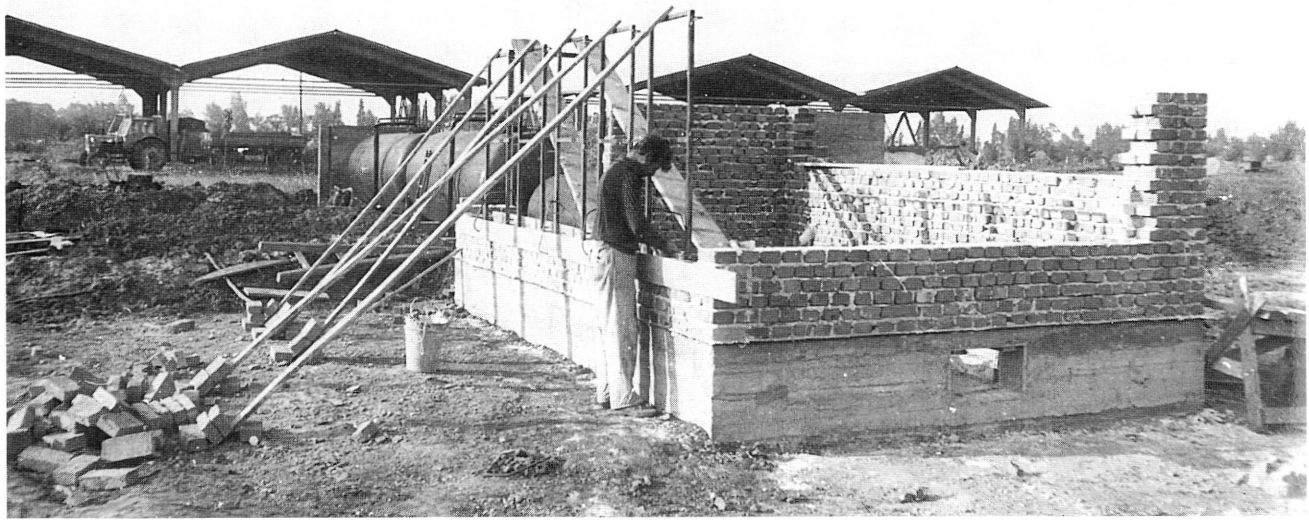
A telep 1977 júliusában került átadásra, kivitelezője az Orosházi KAZÉP Szövetkezet volt. Ezután a lassú fejlesztések időszaka következett. 1981-ben üzemanyagkút létesült a telepen, az 1980-as évek végén 2 db 25 m^3-es tartályból álló bitumentároló.

A nyitott színek fokozatos körbefalazása és a faszerkezetű sótároló építése következett.

2001-ben valósult meg az a fejlesztés, amire a szociális épületet már eredetileg tervezték, az emeleti rész teljes kiépítése.



Orosházi üzemmérnökség 1979-ben



AMIKOR MÉG A SZÍNEK NYITOTTAK VOLTAK, S ÉPÜLT AZ ÜZEMANYAGKÚT 1981-BEN

Mivel a dolgozók az utóbbi években szinte kizárólag orosháziak, szűknek bizonyult a fürdő, mosdó és az öltöző rész. Ez volt a fő oka a fejlesztésnek, ami által a teljes épület megújult. Két vendégszoba, tárgyaló és teakonyha lett kialakítva, valamint az ebédlő és az ételkiosztó is új burkolatokat kapott. A mai időkre itt és a gépüzemnél maradt meg az igény a helyben ebédelésre. Az épület színvonala teljes mértékben a mai kor igényét tükrözi.

Az üzemmérnökség jellemző munkái, eseményei

Az egyik ilyen jellemző esemény 1978–79-re esett, amikor is a Békéscsaba–Orosháza közötti vasútvonal teljes pályaszerkezet-cseréjéből kikerülő nagy mennyiségű kő kibontása, elszállítása, deponálása és szélesítésekbe való bedolgozása volt a feladat.

Ebből az anyagból készült a 4429-es út Csanádapáca–Orosháza közötti szakaszának szélesítése 1979-ben, és a 4431., 4432. út és Gerendás közötti szakaszának szélesítése 1980-ban.

1981-ben egy központi utasításra a közúti építő vállalatoktól át kellett venni a számukra már korszerűtlenné vált C–25-ös aszfaltkeverő telepeket.

A mezőkovácsházi ilyen telep átvételével lehetőség nyílt téli készenléti hely működtetésére, továbbá több évre elegendő zúzottkő és homok került ily módon a birtokunkba.

A keverőt egyszer sem használtuk, pár év múlva elbontásra került.



A TELEP „LÁTKÉPE" A KOCSIMOSÓRÓL

A létszám és szervezet

Az útmesterségek kialakításával a Battonya környéki útőrök az Orosházi Üzemmérnökség állományába került brigádba tömörültek.

A másik brigád Magyarbánhegyes–Kaszaper térségi emberekből állt.

Az északi rész brigádját Gádoros és Nagyszénás adta, de jártak be dolgozni Kondorosról is.

A gépkocsivezetők és gépkezelők főleg orosháziak voltak.

Az 1990-es évek végétől túlnyomóan orosháziak alkotják az állomány nagy részét.

Az üzemmérnökség egykori vezetői voltak

ÚTMESTER
- 1968–1972 Pribolszky György
- 1972–1978 Farkas János

UTAS MŰVEZETŐ TÖBBEK KÖZÖTT
- Kerekes György
- Virág Mihály
- Kovács Mihály

FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐ
- Tóth István (ma is)

GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
- Fehér József
- Tornyi Miklós

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
- Kecskeméti Imre

Az üzemmérnökséggé alakulás után Farkas János 1980-ig üm. vez. helyettesként működött tovább mint útmester, majd kilépése után Rostás István látta el ezt a posztot 1985-ig. Ezután ez a poszt megszüntetésre került.

Az üzemmérnökség jelenlegi vezetői

ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ
- Lakner Pál

FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ
- Kovács Mihály

FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐ
- Tóth István

GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
- Debreczeni István

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
- Karsainé Kesjár Dorottya

ADMINISZTRÁTOR
- Must Margit

Az üzemmérnökség jelenlegi fizikai állománya

SZAKMUNKÁS: AUTÓSZERELŐ
- Seres János
- Szél Zoltán

GÉPKEZELŐ
- Zsikai Zoltán
- Molnár György
- Nász Tibor
- Kokovecz László

GÉPKOCSIVEZETŐ
- Baranyai Antal
- Orbán László
- Greksza László
- Mizó Tibor
- Rajos Sándor
- Szabó Zoltán
- Szendi H. István
- Berta Mihály

ÚTELLENŐR
- Seres Tibor

ÚTKARBANTARTÓ SZAKMUNKÁS
- Dajka Tibor
- Bikádi József
- Fekete József
- Gera Ferenc
- Berta Sándor
- Kovács Zsolt
- Komáromi Zoltán
- Nyári Tibor
- Vági György
- Kiss József
- Széll Péter
- Márton József

ÚTŐR (BETANÍTOTT MUNKÁS)
- Dombóvári László
- Dér Ferenc
- Dér Imre
- Csonka Zoltán
- Kovács István Krisztián
- Pliesovszky János

RAKTÁRKEZELŐ

RAKTÁROS
- Tropa Krisztina

KÚTKEZELŐ
- Soós László

SZÁMÍTÁSTECHN. INF. ADATH.
- Kovács Mihályné

TAKARÍTÓ
- Seres Jánosné

Sarkadi Üzemmérnökség

Az üzemmérnökség a megye ÉK-i részén a Romániával határos területen helyezkedik el. Ebből adódóan e területre esnek a megye leghosszabb bekötőútjai, melyek eredetileg összekötő utak voltak, s az ezek mentén fekvő települések (Körösnagyharsány, Geszt, Újszalonta, Méhkerék, Kötegyán) a trianoni határrendezéssel váltak zsáktelepüléssé.

Az egyetlen üzemmérnökség a megyében, amelyik nem rendelkezik főúttal.

Az útmesterségekké való átalakuláskor eredetileg Gyulai Útmesterségként alakult, s együtt volt a Békéscsabai Útmesterséggel a Temető sori telepen.

Mivel Gyulán nem volt megfelelő ingatlan, így az új útmesterségi telep Sarkadra került.

Az akkori nagyközségi tanács az Anti úton a cukorgyári vasúti megálló szomszédságában biztosított telepépítési lehetőséget.

A cukorgyári szeletsilógödrökbe lakossági szeméttel teleszórt helyen 1973 júniusában kezdtük meg a telepépítést. Az épületeket – főépület, irodák, szociális helyiségek, valamint műhelyépület raktárakkal – a helyi tanácsi kivitelező cég készítette. Az épületek bontott téglából, lapos tetővel készültek a kor akkori színvonalának megfelelően.

Az évek során a telepen fokozatosan bővítve tárolószínek épültek, először nyitott kivitelben, később körbe lettek falazva.

A 80-as évek elején saját üzemanyagkút, kocsimosó, majd az 1990-es évek közepén sótároló épült.

A kedvezőtlen talajadottságok miatt a falak időszakosan erősen átrepedtek, így gyakran kellett karbantartási munkákat végezni.

Az utolsó felújítás 1999–2000-ben magastetőráépítés volt. Sajnos bővítéssel nem járt az építkezés, így jelenleg ez a legszűkebb üzemmérnökségi iroda és szociális épület.

A szervezet és létszám

Az útmesterség megalakulásakor a 122 fős fizikai állományt egy útmester és egy művezető vezette. Egy adminisztrátor és egy gépkocsivezető állt a vezetés rendelkezésére.

A szakaszos útőri hálózatot felváltva brigádokba koncentrálódott egy-egy település dolgozógárdája a következő helyeken: Körösnagyharsány, Vésztő, Bélmegyer, Békés, Veszely, Sarkadkeresztúr – 4-8 fős brigádok voltak; Sarkadon, Okányban, Zsadányban 2-2 brigád is. Bucsáról, Gyuláról, Kötegyánból pedig 1-2 fő járt dolgozni. A dolgozók mozgatását saját kerékpárjukkal oldották meg, majd a gépesítés kezdetén brigádszállító ZUK-ok váltották fel a kerékpárokat.



A műhely és a szociális épület nem sokkal az átadás előtt

A motoros útrendőri feladatot két fő látta el kezdetben.

A gépesítések során az 1980-as évektől a létszám fokozatosan csökkent.

A vezető személyek nem sokat változtak a 30 év során.

- Az útmester a békéscsabai időben Meliska János volt.
- A Sarkadra költözés óta Nagy Gábor üzemvezető és Hodosi József művezető személye változatlan.
- Forgalomtechnikai művezető az 1970-es években Kovács László volt, és a gépész művezető az 2002-ben nyugdíjba vonult Balogh Imre.
- Gazdálkodási előadó volt többek között Székely Józsefné.

Nem fizikai dolgozók

ÜZEMMÉRNÖKSÉG-VEZETŐ
Nagy Gábor

FENNTARTÁSI MŰVEZETŐ
Hodosi József

FORGALOMTECHNIKAI MŰVEZETŐ
Szabó János

GÉPÉSZ MŰVEZETŐ
Kiss Miklós

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ
Bujdosó Jánosné

ADMINISZTRÁTOR
Tarczali Mihályné

A fizikai állomány

SZAKMUNKÁS:

AUTÓSZERELŐ
Soós Imre
Vadkerti Imre

GÉPKEZELŐ
Kiss János
Tasnádi Sándor
Szegedi János

GÉPKOCSIVEZETŐ
Bálint János
Dézsi Imre
Képíró Ambrus
Nemes Lajos
Szatmári Károly
Szegedi Imre
Török József
Várdai Andor

ÚTELLENŐR
Farkas Lajos

ÚTKARBANTARTÓ SZAKMUNKÁS
Bondár Lajos
Fábián Károly
Nagy Márton
Pálfi Sándor
Soós Andor
Tulkán József

ÚTŐR (BETANÍTOTT MUNKÁS)
Baráth Sándor
Bíró Károly
Fábián Ferenc
Fekete Lajos
Komlósi János
Kurucz Lajos
Patai István
Székely György
Kis Gábor

RAKTÁRKEZELŐ

RAKTÁROS
Jeneiné Patai Ilona

KÚTKEZELŐ
Balogh István

SZÁMÍTÁSTECHNIKAI INFORMÁCIÓS ADATH.
Vass Imre

TAKARÍTÓ
Juhász Éva

Az üzemmérnökség dolgos hétköznapjai

Az áteresztőképesség növelése miatt sarkadi területen is megkezdődött a szélesítési program. Az okányi homokbányába telepített folyamatos aszfaltkeverővel készült a homokbeton. Ekkor szélesítettük meg az úthálózat 4 méter széles útjainak kb. 80%-át. A szélesített felületre Zsadányból a 4219–4216. sz. utak deltájában lévő hidegaszfalt-keverővel gyártottuk a kopóréteget, majd a keverő átköltözött Kótpusztára. Mindkét helyen lévő keverőt Kovács Jani bácsi vezetésével üzemeltettük a szakma teljes megelégedésével.

Ugyancsak ez idő tájt milliós nagyságrendben készültek a felületi bevonatok az egész megye területén. Itt volt vezéregyéniség id. Kurucz Lajos bácsi, akinek a munkájára büszkék vagyunk. A felületi bevonatok készítésekor a technológia miatt több száz kilométert szaladt a zúzalékszóró kocsi mellett egy-egy szezonban.

A burkolaterősítések, itatásos hengerlések Sarkad vasútállomáson lévő bitumenmelegítőből szállított kötőanyaggal készültek. Több ezer tonna követ fogadtunk a vasútállomáson. Saját Csepel, majd IFA típusú gépkocsin szállítottunk.

Télen az ügyeletbe be nem osztott dolgozók az utak mellett felnőtt cserjéket gondozták, kezdet-



AZ ÜZEMMÉRNÖKSÉG ÉPÜLETE 1999-IG GYAKORLATILAG NEM VÁLTOZOTT

leges szerszámokkal – csákány, csutkakóróvágó – hatásos útesztétikát produkáltak.

Az emulziós technológia bevezetése magával hozta a higított bitumenes technológia visszaszorítását. A sarkadi telepen is beüzemeltük a 300-as folyamatos emulziós aszfaltkeverőt. Az itt kevert aszfalttal finiseres bedolgozással építettünk aszfaltszőnyeget. (Sarkadon a Vasút utcán, az újszalontai bekötőúton, a gerlai bekötőúton, a 4222-es úton a megyehatár és Körösújfalu között.) A keverőt leszerelték. A finn aszfalt kiszorította a saját tört kavicsos adalékanyagos technológiánkat.

Az útállapot-változások mellett az utak is változtak. Leadásra került a majorokhoz vezető bekötőutak közül a mágori, feketeéri, szanatóriumi, vizesfási, fáspusztai utak. Öröm egy útépítő számára, ha új utak épülnek, mint a Zsadány–Mezőgyán, Okány–Sarkadkeresztúr, valamint Újszalonta–Kötegyán közötti út.

Határátkelő épült a 4252-es út végén Kötegyán közigazgatási területén Méhkerék néven.

Az államtól kapott fenntartási megrendelések mellett maradt idő és kapacitás bérmunka végzésére is. Területünkön nincs olyan település, ahol ne építettünk, ne újítottunk volna fel utat.

Útfenntartás szempontjából nevezetes út a „sóderes út" – Komádi és Vésztő között –, ahol sódert, azaz bányakavicsot szállítanak Ártándról. Ezen a szakaszon zajlik le a megyébe irányuló bányakavics-szállítás 80 %-a. Az út teherbíró-képessége elégtelen, így napi feladat a nyomvályúkban lévő kátyúk javítása.

Speciális tevékenységek

Mivel az üzemmérnökség területén található a megye legtöbb hídja, így alakult ki, hogy a munkamegosztásból adódóan itt hoztuk létre az egész megyére terjedő tevékenységgel a hídbrigádot.

Ez a csónakkal, állványzattal, áramfejlesztővel, kompresszorral, szivattyúkkal, utánfutós ZUK gépkocsival felszerelt brigád végezte a speciális hídjavításokat, többek között a töltéslezáró kúpok burkolatának javítását, új vizsgálólépcsők és vízsurrantók készítését, korlát- és szegélyjavításokat.

Éves ütemterv és program szerint dolgoztak Bartyik Endre hídügyi előadó központi koordinálásával.

Mivel a teljes megyén belüli mozgás a nagy távolságok miatt gazdaságtalanná vált, így az ilyen szervezeti működést megszüntettük.

Az üzemmérnökség kezelésében van a BERGER hídvizsgáló gépkocsi. Ez továbbra is megyei hatáskörrel végzi főleg a hídmosási feladatokat.

GÉPJAVÍTÓ ÜZEM

A Központi Gépüzem létesítésére a KPM Hódmezővásárhelyi Közúti Igazgatóság Békéscsabai Közúti Kirendeltsége már 1967-ben megtette az első lépéseket.

A kezdeti években a Temető soron mostoha körülmények között működött a gépjavítás.

Nagy szerepet kapott ekkor még a helyszíni javításokat szolgáló műhelykocsi is, amely az 1980-as évek közepéig működött.

A KPM Közúti Főosztály az 1960-as évek végén rendelte el, hogy a közúti igazgatóságok a megyei székhelyeken központi géptelepeket hozzanak létre.

A lehetőségek mérlegelése után a 44. sz. Kecskemét–Békéscsaba–Gyula és a 47. sz. Debrecen–Szeged főutak keresztezésénél – az ún. deltánál – lévő terület látszott a telepítésre a legalkalmasabbnak.

1968-ban a Békéscsabai Közúti Kirendeltség megszerezte a kiválasztott terület kezelői jogát, és megrendelte az UVATERV-nél az építési tervdokumentáció elkészítését.

A javító tevékenység mielőbbi megkezdése érdekében módot kellett találni a szükséges feltételeket biztosító műhelyépület megvalósítására.

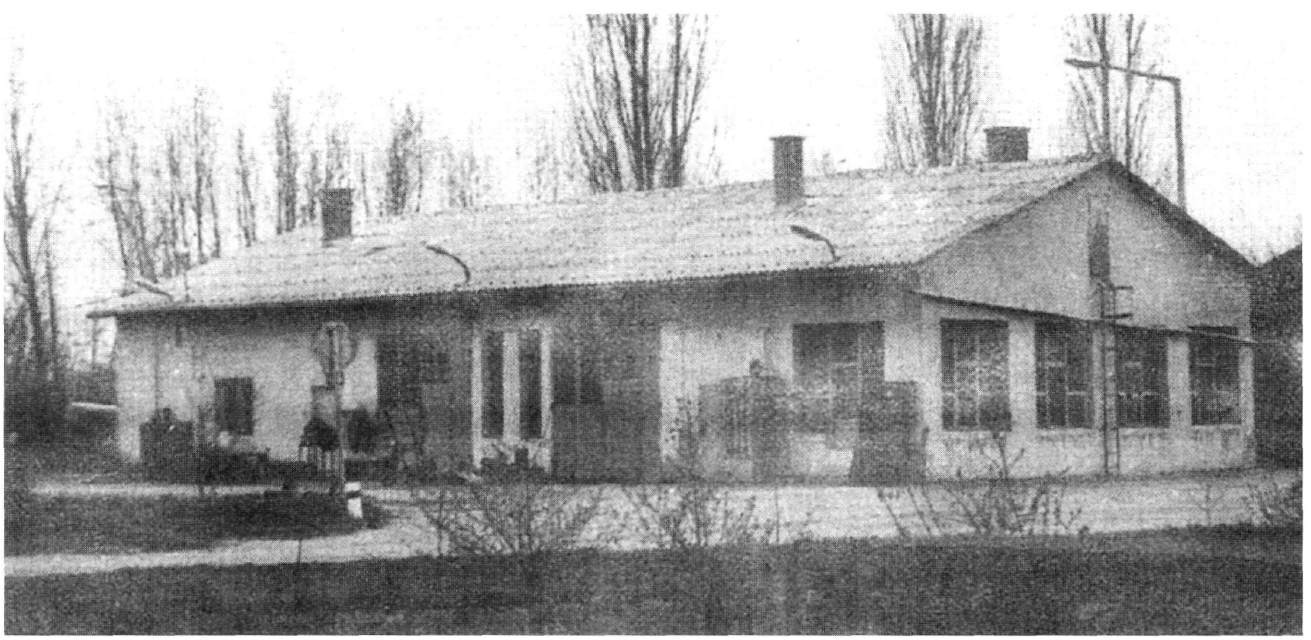
Még ebben az évben megkezdődött a telep építése, a kerítésépítéssel és 2 db 24x12 m-es DV szín felállításával.

1968–69-ben megépült az első falazott szerkezetű épület és megvalósult az alapvető közműellátás – ivóvíz, villamos energia, szennyvízelhelyezés.

A hatékony munkavégzés feltételeinek további javítása érdekében az egyik legfontosabb cél a központi géptelep teljes megépítése volt. Az UVATERV által készített típusterv alapján az építés 1969 novemberében kezdődött el. Kivitelezője a Békés Megyei Tanácsi Építőipari Vállalat volt. A szociális épületrészt, üzemi részt, saját hőközpontot magába foglaló 1600 m^2 beépített terület akkor 16,8 millió forint értékű volt. Üzembe helyezése 1973 decemberében megtörtént, és ettől az időponttól kezdve kulturált körülmények között, megfelelő felszereléssel dolgozhatott a telep akkori 35 dolgozója.

A szociális és vizesblokk az öltözővel 1984-ben került a javítóműhely mellett felépített új épületbe. Az elhasználódás miatt nemrég felújított egység színvonalasan szolgálja az itt dolgozókat.

A Közúti Igazgatóság alapfeladatát biztosító műszaki háttér alapelve az volt, hogy a fokozatosan növekvő létszámú gépjárműveket, gépeket, adaptereket folyamatosan megfelelő műszaki állapotban kell tartani. A műszaki szakvonal feladatának nehézségi fokát mindig a szélesedő járműspecifikáció, az eszközháttér alakulása, életkoruknak növekedése okozta. A fokozatosan növekvő kapacitású tehergépkocsik, a hidraulikával ellátott eszközök magas száma, a bonyolult konstrukciójú rakodógépek, az új eszközök típushibái, továbbá a magasabb avultsági fok jelentősen növelte a javítási, karbantartási munkák igényét.



A GÉPJAVÍTÓ ÜZEM 1969-BEN ÁTADOTT MŰHELYE



A SZOCIÁLIS ÉPÜLET AZ UDVARBAN

Pozitív eredmény volt mindvégig az, hogy ezeken a nehézségeken a gépüzem úrrá tudott lenni, az először növekvő (l981-ig 67 főre növekvő), majd 2003-ra 26 főre csökkenő létszámmal.

Az igazán kedvezőnek tekinthető eredmények 1992 után kezdődtek, amelyeket a diagnosztikai vizsgálatok rendszerének kiterjesztésével (emisszióméresek, fékpadi mérések stb.) a korszerűbb karbantartási rendszerek alkalmazásával, a technológiai fegyelem folyamatos javításával, a tmk előírásainak, és az ISO minőségbiztosítási rendszer előírás szerinti teljesítésével értük el.

A gépüzem vezetői a következők voltak

Szivák Mihály (1971–1976)
Fehérvári Ferenc (1976–1977)
Tóth István (1977–1978)
István Tibor (1978–1992)

MŰVEZETŐK VOLTAK

Földi Károly
Surinás György
Paulik Gyula
Máthé András

A gépüzem jelenlegi vezetői

ÜZEMVEZETŐ

Grósz György

MŰVEZETŐ

Szaszák Zoltán

GAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ

Kesjárné Kucsera Judit

TMK-ELŐADÓ

Laszkó Istvánné

A jelenlegi fizikai állomány

AUTÓSZERELŐ

Balázsházi István
Laczó András
Laszkó István
Machlik András
Pitti Péter
Pásztor Mihály
Merlák József

LAKATOS

Győri Géza
Liszkai Sándor
Majoros István
Pálffi Attila

AUTÓVILLAMOSSÁGI SZERELŐ

Marik András
Szilágyi János

HÁLÓZATI VILLANYSZERELŐ

Pétervári János

FÉNYEZŐ

Diós László

ASZTALOS, UDVAROS

Hrabovszki Pál

ESZTERGÁLYOS

Szigeti Sándor

RAKTÁRKEZELŐ

Székely Csaba
Sipiczki Mihály

ANYAGBESZERZŐ

Szénási György

TAKARÍTÓ, EBÉDKIOSZTÓ

Feledi Pálné
Pétervári Gyöngyi

IV.
35 ÉV A SZÁMOK TÜKRÉBEN

Összehasonlító táblázat a Békés megyei közútkezelő szervezethez tartozó fő- és összekötő utak régi és új útszámozásáról

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
	Másodrendű főközlekedési közutak								
40	Kecskemét–békéscsabai	66.400	120.7	54,3	44	Kecskemét–Békéscsaba–gyulai	66.629	120.703	55,256
43	Debrecen–szegedi	74.01	171.98	97,65	47	Debrecen–szegedi	74.031	171.989	94,819
					444	Békéscsabai tehermentesítő	0.000	1.985	1,985
					447	Orosháza elkerülő I–II.ütem	0.000	6.342	6,342
			Összesen:	**151.950**					**158,402**
	Harmadrendű főközlekedési közutak								
413	Kisújszállás–körösladányi	11.130	42.963	31,833	4205	Kisújszállás–körösladányi	11.176	42.553	31,773
414	Szarvas–körösladányi	0.000	44.030	44,030	443	Gyomaendrőd–szarvasi	0.000	19.333	19,341
					46	T-szentmiklós–Endrőd–mezőberényi	41.657	45.594	3,937
					4232	Körösladány–gyomaendrődi	0.000	20.622	20,648
415	Törökszentmiklós–endrődi	33.028	41.660	8,707	46	T-szentmiklós–Endrőd–mezőberényi	33.002	41.657	8,619
	Kiágazás	0.000	0.075						
417	Szentes–szarvasi	25.821	35.727	9,906	4401	Szarvas–szentesi	0.000	9.829	9,829
418	Orosháza–szarvasi	0.000	35.866	35,866	4404	Szarvas–orosházi	0.000	33.044	33,007
421	Szentes–orosházi	25.835	32.392	6,557	4406	Orosháza–szentesi	0.000	6.556	6,472
433	Orosháza–tótkomlósi	0.000	17.352	17,352	4427	O.háza–Tótkomlós–mezőhegyesi	2.217	18.411	16,194
					4427	O.háza–Tótkomlós–mezőhegyesi	18.411	30.220	11,092
434	Csanádapáca–dombegyházi	0.000	33.399	33,399	4439	Csanádapáca–dombegyházi	0.000	33.399	33,401
435	Békéscsaba–gyulai	0.000	20.500	20,500	44	Kecskemét–Békéscsaba–gyulai	120.703	143.278	22,575
437	Makó–békéscsabai	20.166	74.780	54,601	4432	Békéscsaba–makói	0.000	54.601	54,503
438	Makó–gyulai	27.571	85.146	57,504	4434	Gyula–Pitvaros–makói	0.000	57.504	57,328
439	Gyula–furtai	0.000	47.040	47,040	4219	Furta–gyulai	21.390	69.464	47,814
			Összesen:	**367,295**					**376,533**

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
	Összekötő utak								
3	Szentes–nagyszénási	24.701	31.872	7,171	4642	Gy-endrőd–Nagyszénás–szentesi	35.312	43.145	7,549
8	Makó–orosházi	16.312	22.162	5,850	4422	Nem országos közút			
		22.162	25.200	3,038	44149	Békéssámsoni bekötő	0.000	3.038	3,038
		25.200	39.591	14,391	4422	Nem országos közút			
11	Makó–Csanádpalota–tótkomlósi	32.642	36.092	3,450	4426	Tótkomlós–Pitvaros–rákosi	0.000	2.460	2,460
21	Mezőtúr–szarvasi	14.760	18.664	3,904	4631	Mezőtúr–szarvasi	14.700	18.668	3,785
22	Mezőberény–szarvasi	0.000	35.283	35,283	4641	Mezőberény–szarvasi	0.000	35.272	35,257
23	Endrőd–nagyszénási	0.000	35.312	35,312	4642	Gy.endrőd–Nagyszénás–szentesi	0.000	35.312	35,267
24	Túrkeve–gyomai	3.510	23.306	19,796	4201	Nem országos közút			
25	Mezőberény–gyomai	0.000	20.603	20,603	46	T-szenmiklós–Endrőd–mberényi	45.594	66.187	20,593
26	Békés–kondorosi	0.000	19.675	19,675	4644	Békés–kondorosi	0.000	19.678	19,685
27	Békéscsaba–mezőberényi	0.000	17.590	17,590	4643	Mezőberény–békéscsabai	0.000	17.501	17,558
28	Mezőmerény–vésztői	0.000	20.664	20,664	4237	Bélmegyer–mezőberényi	0.000	20.192	20,178
29	Gyula–szeghalmi	0.000	48.384	48,384	4234	Szeghalom–Vésztő–gyulai	0.000	47.997	47,959
30	Gerla–tarhosi	0.000	18.760	19,019	4238	Tarhos–Békés–gerlai	0.000	18.755	17,743
	Kiágazás	0.000	0.259						
31	Békéscsaba–dobozi	0.000	10.079	10,079	4239	Doboz–békéscsabai	0.000	9.968	9,950
32	Csökmő–sarkadkeresztúri	8.412	30.968	22,556	4223	Csökmő–sarkadkeresztúri	8.413	30.944	22,478
33	Sarkad–országhatár I.	0.000	8.027	8,027	4252	Sarkad–országhatári	0.000	7.914	8,001
34	Gyula–csorvási	0.000	37.902	37,902	4431	Gyula–Újkígyós–csorvási	0.919	37.861	36,792
35	Békéscsaba–szabadkígyósi	0.000	7.093	7,093	4433	Békéscsaba–Sz-kígyós–kétegyházi	0.000	7.166	7,071
					4433	Békéscsaba–Sz-kígyós–kétegyházi	8.135	16.193	8,058
36	Kétegyháza–eleki	0.000	5.960	5,960	4435	Kétegyháza–eleki	0.000	5.884	5,884
		5.960	7.972	2,012	4435	Nem országos közút			
37	Battonya–eleki	0.000	38.774	38,774	4444	Gyula–Battonya–mezőhegyesi	11.285	50.612	39,327
38	Orosháza–Nagykamarás–kevermesi	0.000	42.515	42,515	4429	Kevermes–M-egyháza–orosházi	1.872	42.515	40,687
		42.515	43.375	0,860	4429	Nem országos közút			
					4429	Kevermes–M-egyháza–orosházi	42.515	46.481	3,966
					4438	Lőkösháza–kunágotai	0.000	5.059	5,059
39	Medgyesegyháza–kevermesi	0.000	1.872	1,872	4429	Kevermes–M-egyháza–orosházi	0.000	1.872	1,872
		1.872	11.595	9,723	4438	Lőkösháza–kunágotai	5.059	14.742	9,683

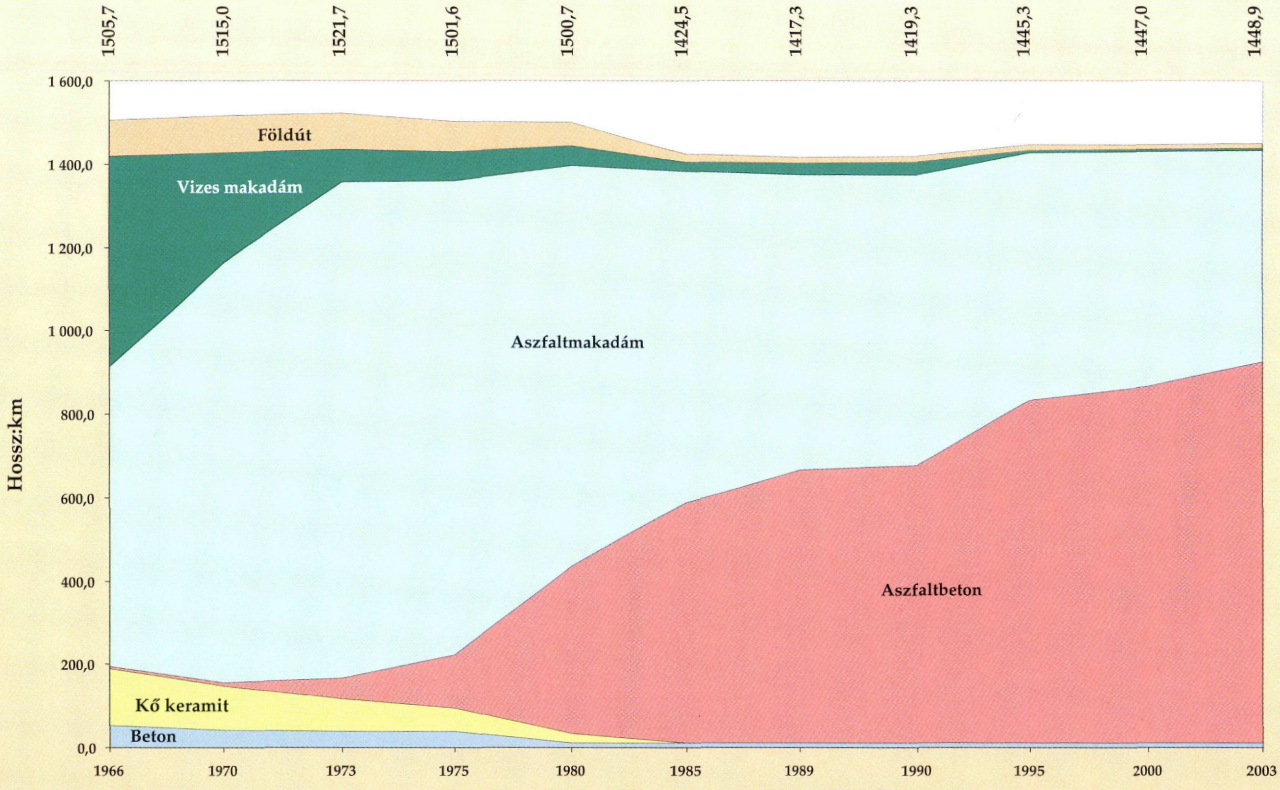
Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
		11.595	17.395	5,800	4438	Nem országos közút			
40	Kunágota–nagykamarási	0.000	1.200	1,200	4437	Nem országos közút			
		1.200	9.900	8,700	4437	Nagykamarás–kunágotai	0.000	8.538	8,538
41	Mezőhegyes–tornyai	0.000	17.150	17,150	4444	Gyula–Battonya–mezőhegyesi	50.612	66.626	16,014
		17.150	23.863	6,713	4453	Battonya–országhatári	0.000	6.713	6,713
42	Battonya–magyardombegyházi	0.000	15.360	15,360	4442	Magyardombegyház–battonyai	0.000	15.360	15,360
		15.360	16.068	0,708	4442	Nem országos közút			
43	Battonya–mezőkovácsházi	0.000	16.472	16,472	4443	Mezőkovácsháza–battonyai	0.000	16.354	16,351
44	Mezőkovácsháza–orosházi	0.000	23.246	23,246	4428	Orosháza–mezőkovácsházi	0.000	23.163	23,160
45	Tótkomlós–békéssámsoni	0.000	9.740	9,740	4421	Tótkomlós–hódmezővásárhelyi	0.000	9.703	9,719
							9.703	12.683	2,918
46	Orosháza–gádorosi	0.000	13.489	13,489	4407	Gádoros–orosházi	0.000	13.489	13,406
		13.489	15.385	1,896	4407	Nem országos közút			
					4407	Gádoros–orosházi	13.489	14.339	0,850
47	Kondoros–csorvási	0.000	14.226	14,316	4409	Kondoros–csorvási	0.000	14.127	14,131
	Kiágazás	0.000	0.090						
48	Körösszakál–zsadányi	2.510	16.192	13,786	4216	Körösszakál–zsadányi	2.510	16.193	13,635
	Kiágazás	0.000	0.104						
49	Szeghalom–püspökladányi	0.000	1.980	1,980	4212	Nem országos közút			
		1.980	16.204	14,224	4212	Püspökladány–szeghalmi	19.449	33.048	13,598
					4212	Püspökladány–szeghalmi	33.048	36.148	3,100
50	Karcag–füzesgyarmati	11.280	34.350	23,070	4206	Karcag–füzesgyarmati	11.280	34.331	23,072
					4222	Komádi–Körösújfalu–vésztői	4.257	12.851	8,568
50/1.	Vésztő–kóti	0.000	6.714	6,774	4222	Komádi–Körösújfalu–vésztői	12.851	19.475	6,696
	Kiágazás	0.000	0.060						
50/2.	Vésztő–okányi	0.000	7.674	7,674	4235	Okány–vésztői	0.000	7.634	7,647
50/3.	Dévaványa–gyomai	0.000	12.480	12,480	4231	Dévaványa–gyomaendrődi	0.000	11.899	11,854
					4244	Sarkad–dobozi	0.000	6.817	6,748
					4251	Kötegyán–méhkeréki	0.000	2.519	2,519
					4417	Csabacsűd–nagyszénási	0.000	4.481	4,480
					4446	Fábiánsebestyén- orosházi	4.734	5.835	1,101
					4645	Örménykút–kardosi	0.000	4.457	4,457
			Összesen:	676,281					664,535

Jól látható tendencia, hogy a régi makadám burkolatok %-os aránya a felére csökkent az elmúlt 38 év alatt, s ma már az aszfaltbeton aránya a legnagyobb. Sajnos, mivel ezek nagy része ugrásszerűen az 1975–1985 közötti években készült, így az elöregedésük is ugrásszerűen egyszerre nagy arányban következett be.

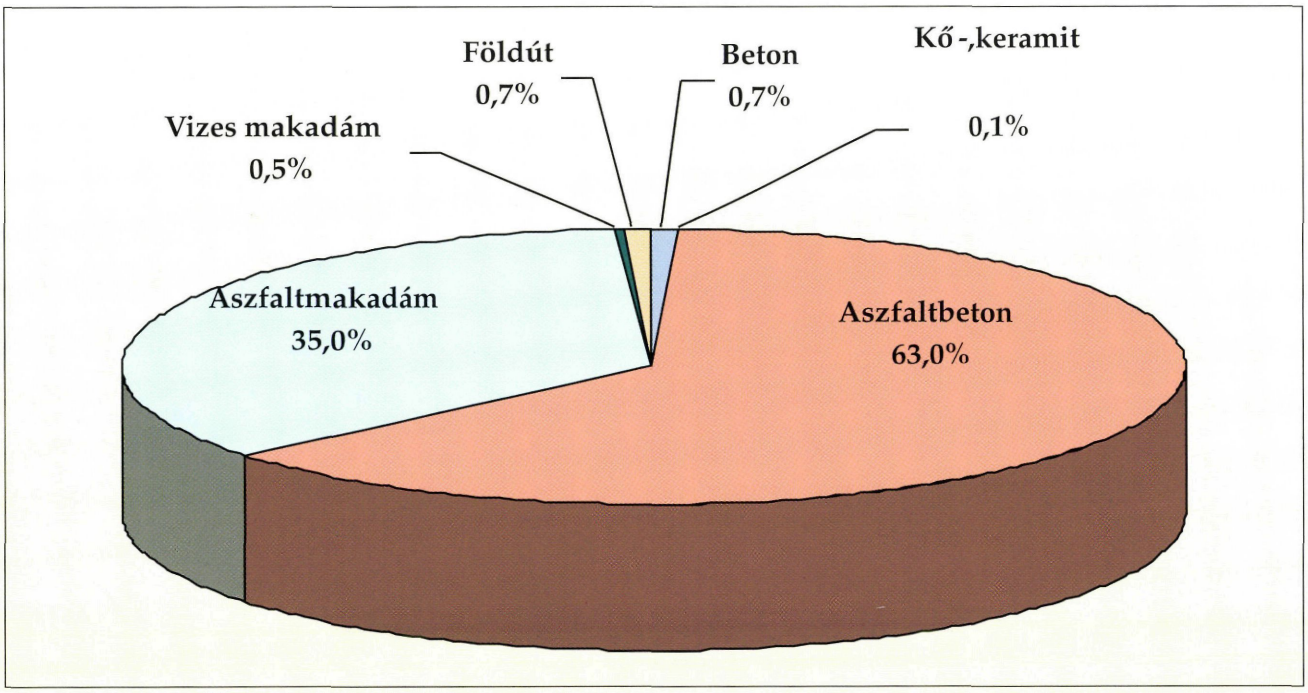
A BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTHÁLÓZAT BURKOLATTÍPUS SZERINTI ÖSSZETÉTELE 2003-IG

Burkolat tipus	Egys.	1966	1970	1973	1975	1980	1985	1989	1990	1995	2000	2003
Beton	km	52,9	42,4	39,3	39,3	10,0	10,0	10,0	10,3	10,0	10,0	10,0
	m2	314 076,0	243 647,0	225 908,0	225 908,0	50 222,0	50 009,0	50 009,0	51 609,0	50 505,0	50 505,0	50 505,0
Kő keramit	km	136,5	105,2	77,0	56,2	22,4	0,6	1,5	1,5	1,2	1,2	1,2
	m2	679 608,0	533 985,0	384 324,0	276 767,0	117 951,0	2 892,0	6 946,0	6 946,0	5 365,0	5 365,0	5 365,0
Aszfaltbeton	km	5,8	9,5	51,5	128,0	403,1	577,8	654,8	666,4	823,3	854,8	915,0
	m2	42 591,0	73 187,0	349 815,0	879 151,0	2 691 265,0	3 859 957,0	4 373 916,0	4 451 344,0	5 498 652,0	5 703 201,0	6 060 332,0
Aszfaltmakadám	km	719,5	1 004,5	1 190,1	1 135,9	960,1	793,8	707,3	697,3	593,1	564,1	505,9
	m2	3 560 967,0	4 933 674,0		5 778 130,0	5 179 226,0	4 286 310,0	4 014 316,0	3 765 480,0	2 824 092,0	3 067 018,0	2 730 438,0
Vizes makadám	km	502,9	265,5	76,7	69,5	47,4	22,8	27,9	28,2	6,4	6,4	6,4
	m2	1 913 194,0	1 010 237,0	261 728,0	242 267,0	158 708,0	76 360,0	80 200,0	94 353,0	0,0	0,0	0,0
Földút	km	88,0	87,9	87,1	72,7	57,8	19,5	15,9	15,6	11,4	10,5	10,5
	m2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Összesen:	km	1 505,7	1 515,0	1 521,7	1 501,6	1 500,7	1 424,5	1 417,3	1 419,3	1 445,3	1 447,0	1 448,9
	m2	6 510 436,0	6 794 730,0	1 221 775,0	7 402 223,0	8 197 372,0	8 275 528,0	8 525 387,0	8 369 732,0	8 378 614,0	8 826 089,0	8 846 640,0
Átlag szélesség	m	4,65	4,75	4,95	5,17	5,70	6,01	6,08	6,09	6,14	6,17	6,17

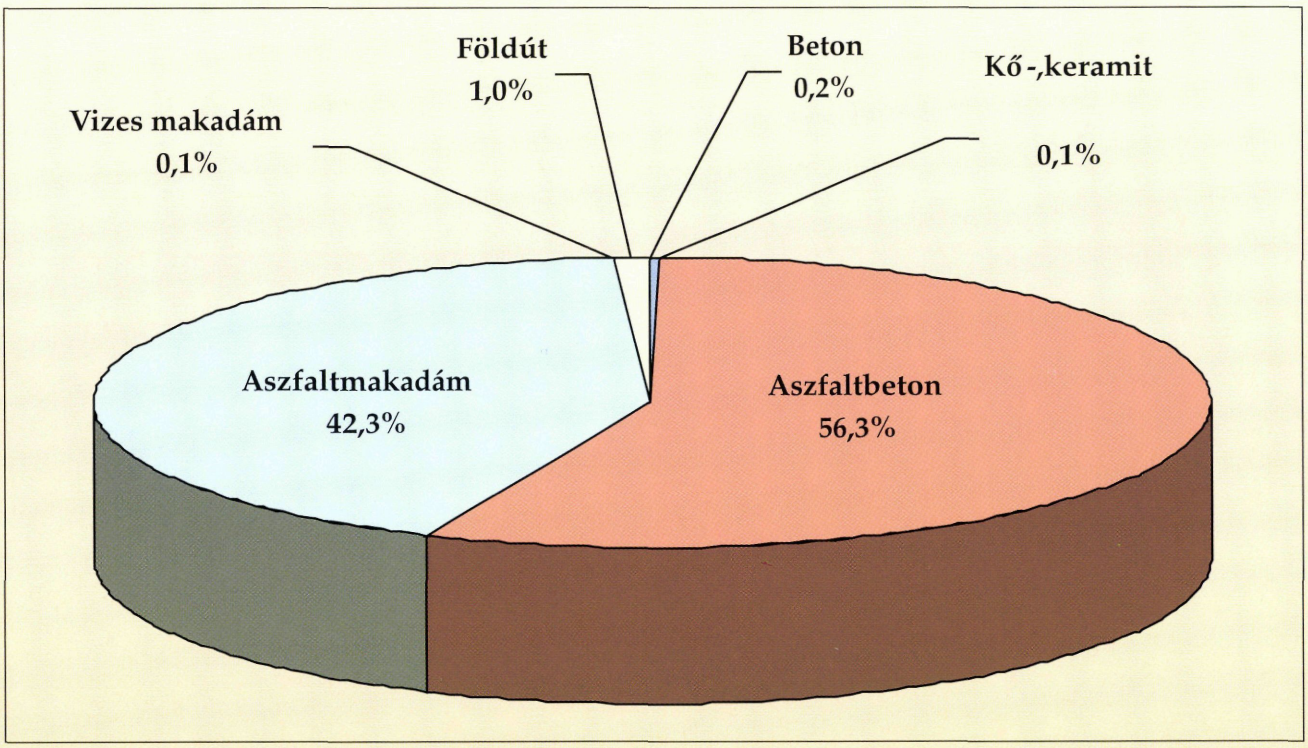
Megjegyzés: a szürkével kiemelt cellák a leghosszabb (1973 évi) ill. a legrövidebb (1989 évi) kezelt úthoszat jelölik



A Békés megyei országos közutak burkolattípus szerinti megoszlása 2003. 01. 01.



A teljes országos közúthálózat burkolattípus szerinti megoszlása 2003. 01. 01.



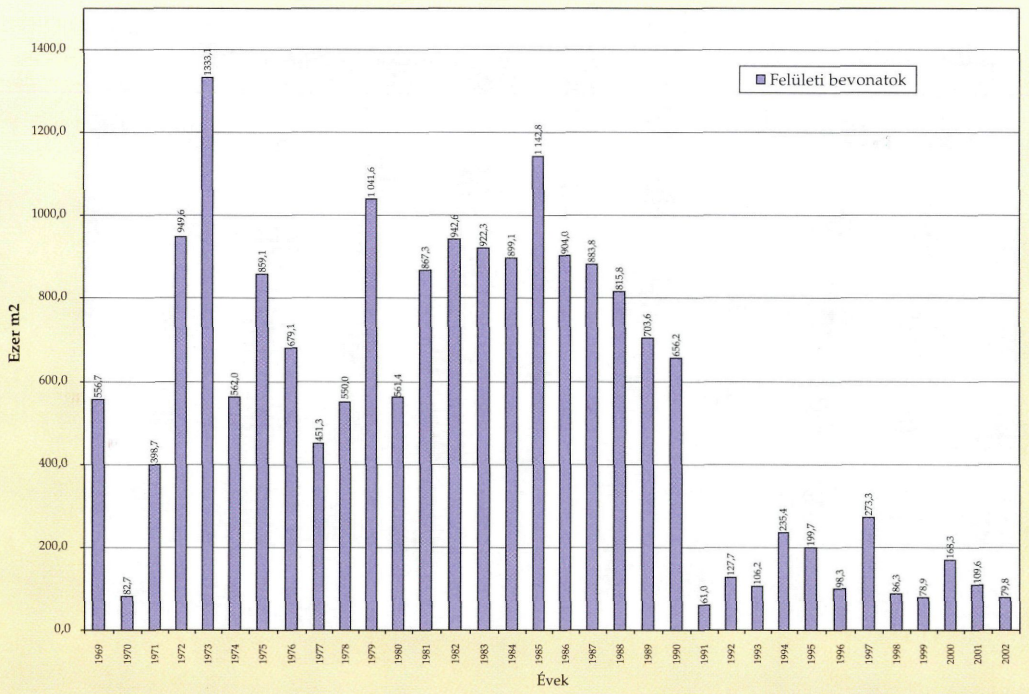
A kezelt úthálózat burkolattípus szerinti összetétele

A közútkezelő Kht.-k sorrendje 2001. január 1-i állapot alapján

a kezelt úthossz szerint				a kezelt útfelület szerint				az útburkolatok átlagszélessége szerint			
1	Pest	2 560,3	Km	1	Pest	17 859,0	ezerm^2	1	Fejér	7,15	m
2	Borsod-Abaúj-Zemplénz	2 458,2	Km	2	Borsod-Abaúj-Zemplénz	14 345,5	ezerm^2	2	Komárom-Esztergom	6,98	m
3	Bács-Kiskun	2 215,1	Km	3	Bács-Kiskun	14 137,5	ezerm^2	3	Pest	6,82	m
4	Szabolcs-Szatmár-Bereg	2 090,0	Km	4	Szabolcs-Szatmár-Bereg	12 774,8	ezerm^2	4	Heves	6,75	m
5	Győr-Sopron-Moson	1 700,9	Km	5	Győr-Sopron-Moson	11 865,5	ezerm^2	5	Győr-Sopron-Moson	6,68	m
6	Veszprém	1 672,4	Km	6	Veszprém	10 637,6	ezerm^2	6	Bács-Kiskun	6,45	m
7	Baranya	1 633,6	Km	7	Fejér	10 539,7	ezerm^2	7	Somogy	6,43	m
8	Zala	1 627,7	Km	8	Somogy	10 370,9	ezerm^2	8	Veszprém	6,38	m
9	Somogy	1 625,8	Km	9	Baranya	10 081,6	ezerm^2	9	Hajdú-Bihar	6,37	m
10	Hajdú-Bihar	1 514,5	Km	10	Zala	9 716,3	ezerm^2	10	Tolna	6,37	m
11	Vas	1 505,4	Km	11	Hajdú-Bihar	9 543,2	ezerm^2	11	Jász -Nagykun-Szolnok	6,32	m
12	**Békés**	**1 446,4**	**Km**	12	Vas	9 233,3	ezerm^2	12	Csongrád	6,28	m
13	Fejér	1 403,4	Km	13	Heves	8 935,2	ezerm^2	13	Baranya	6,17	m
14	Csongrád	1 350,2	Km	**14**	**Békés**	**8 821,2**	**ezerm^2**	**14**	**Békés**	**6,17**	**m**
15	Jász -Nagykun-Szolnok	1 301,0	Km	15	Csongrád	8 318,4	ezerm^2	15	Vas	6,13	m
16	Heves	1 255,7	Km	16	Jász -Nagykun-Szolnok	8 151,9	ezerm^2	16	Szabolcs-Szatmár-Bereg	6,11	m
17	Tolna	1 071,8	Km	17	Tolna	6 652,2	ezerm^2	17	Nógrád	6,09	m
18	Nógrád	940,6	Km	18	Komárom-Esztergom	6 545,8	ezerm^2	18	Zala	6,02	m
19	Komárom-Esztergom	891,8	Km	19	Nógrád	5 687,5	ezerm^2	19	Borsod-Abaúj-Zemplénz	5,83	m
	Megyék összesen	**30 264,7**	**Km**		**Megyék összesen**	**194 217,1**	**ezerm^2**		**Megyék összesen**	**6,38**	**m**
	Budapest	42,1	Km		Budapest	602,9	ezerm^2		Budapest	11,10	m
	Országos közút összesen	**30 306,8**	**Km**		**Országos közút összesen**	**194 820,0**	**ezerm^2**		**Országos közút összesen**	**6,39**	**m**

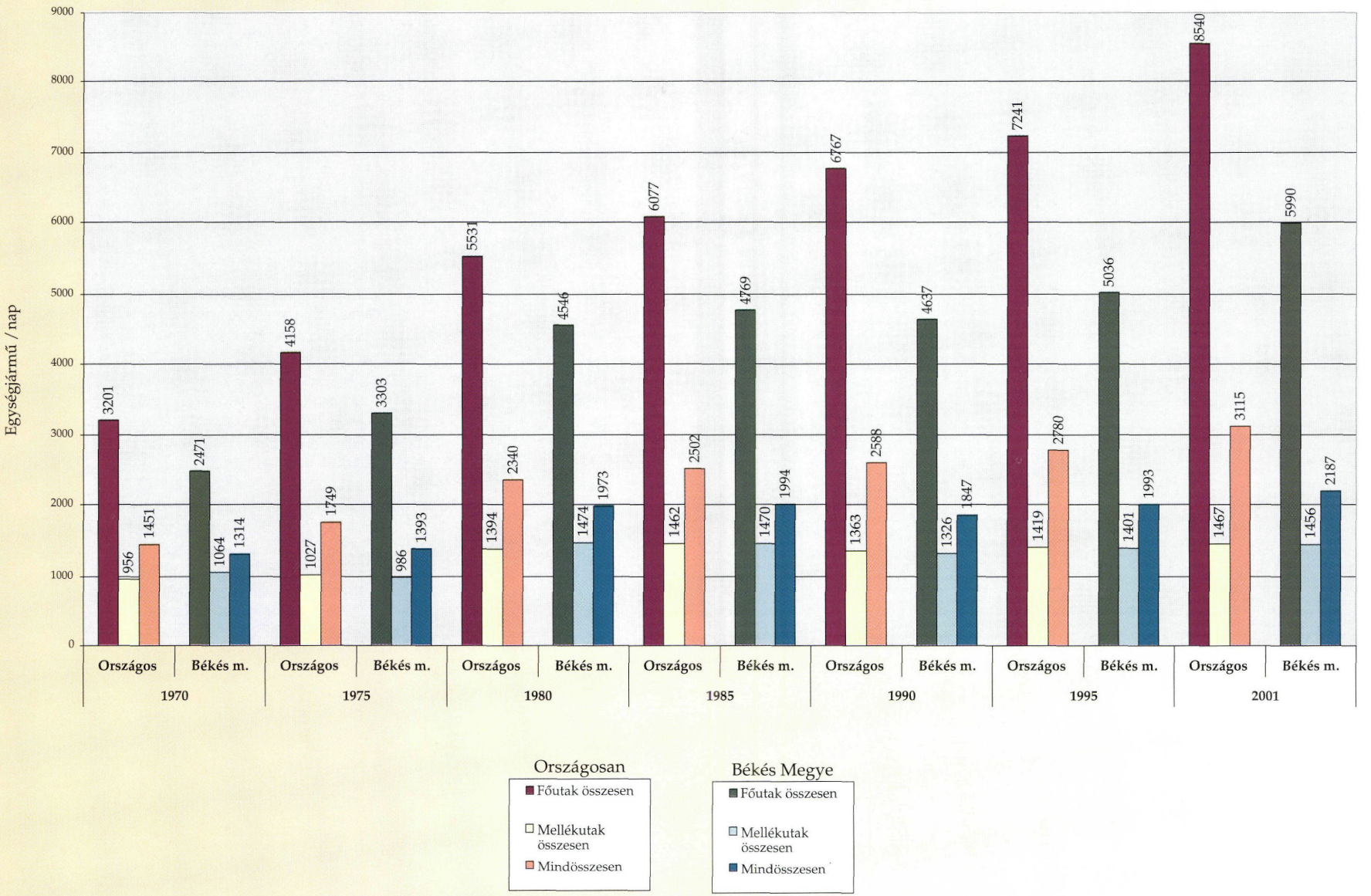
A 19 megyei közútkezelő közhasznú társaság különböző adottságokkal rendelkezik.
Elsődleges különbségek a kezelt úthossz nagyságából adódnak.
Ennek sorrendjét mutatja a táblázat, s azt, hogy Békés megye hol helyezkedik el ebben a sorrendben.

A felületi bevonatok évenkénti alakulása 1969–2002.



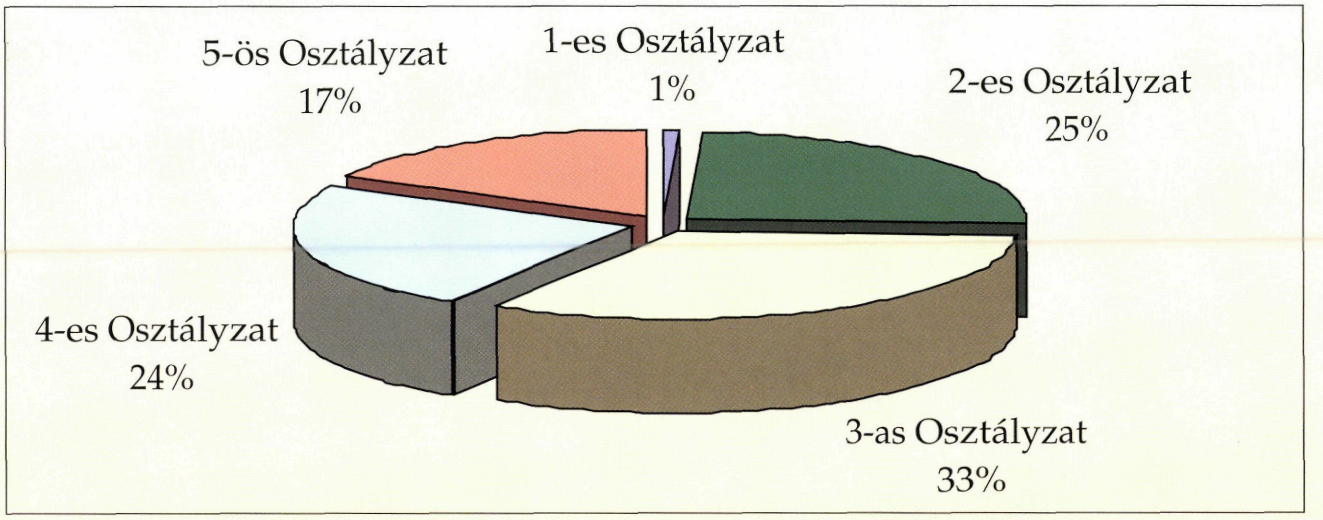
1991 óta, ahogy ez a technológia elkerült az igazgatóságok feladatköréből, az évente készített mennyiségek nagyságrendekkel csökkentek az azt megelőző évekhez képest. A felületi bevonatok ilyen arányú visszaesése nagymértékben kihatott a mai évek útburkolat-állapotának romlására.

FORGALOMNAGYSÁGOK ALAKULÁSA ÚTKATEGÓRIÁNKÉNT 1970–2001

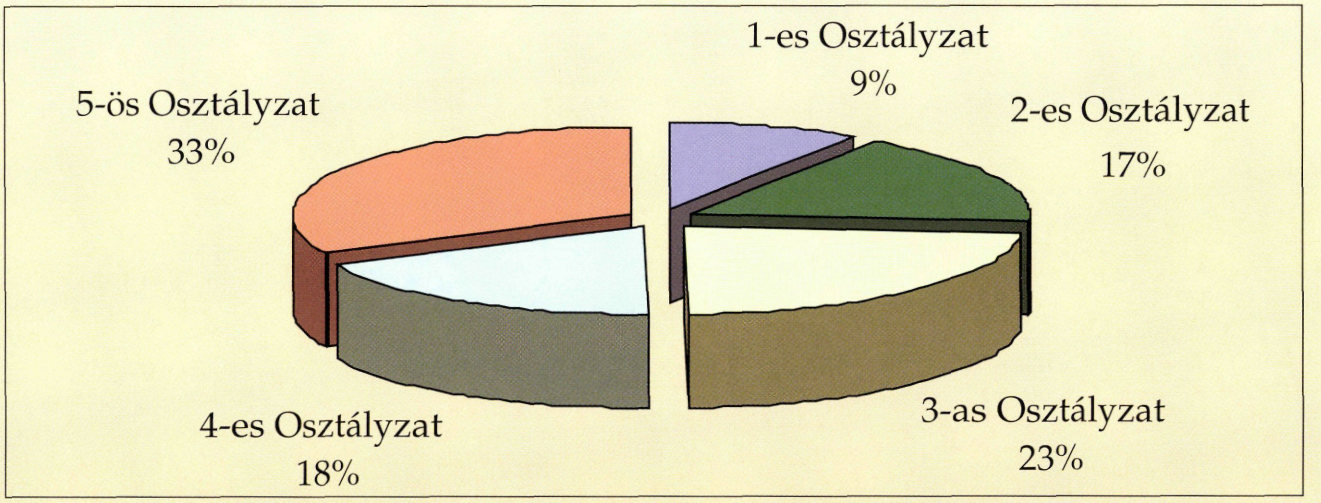


A főutak burkolatállapot-osztályzata mutatja, hogy az utolsó négy évben új beavatkozás a megyei főútszakaszokon nem volt, így a hibátlan (jó) burkolat aránya rosszabb az országos átlagnál, de a 90-es évek útvonal-rehabilitációi még éreztetik hatásukat, így az 5-ös rossz állapotú burkolat kevesebb az országosnál.

BÉKÉS MEGYEI FŐUTAK BURKOLATÁLLAPOT-OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA 2003. 01. 01.

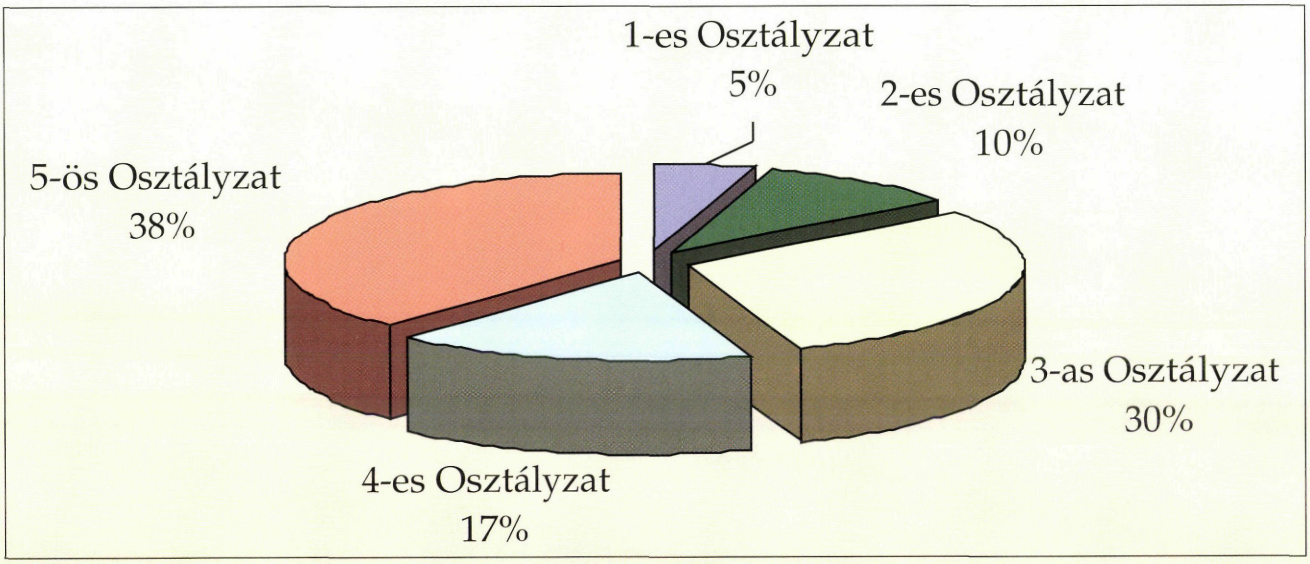


A FŐUTAK BURKOLATÁLLAPOT-OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA ORSZÁGOS ÁTLAGBAN 2003. 01. 01.

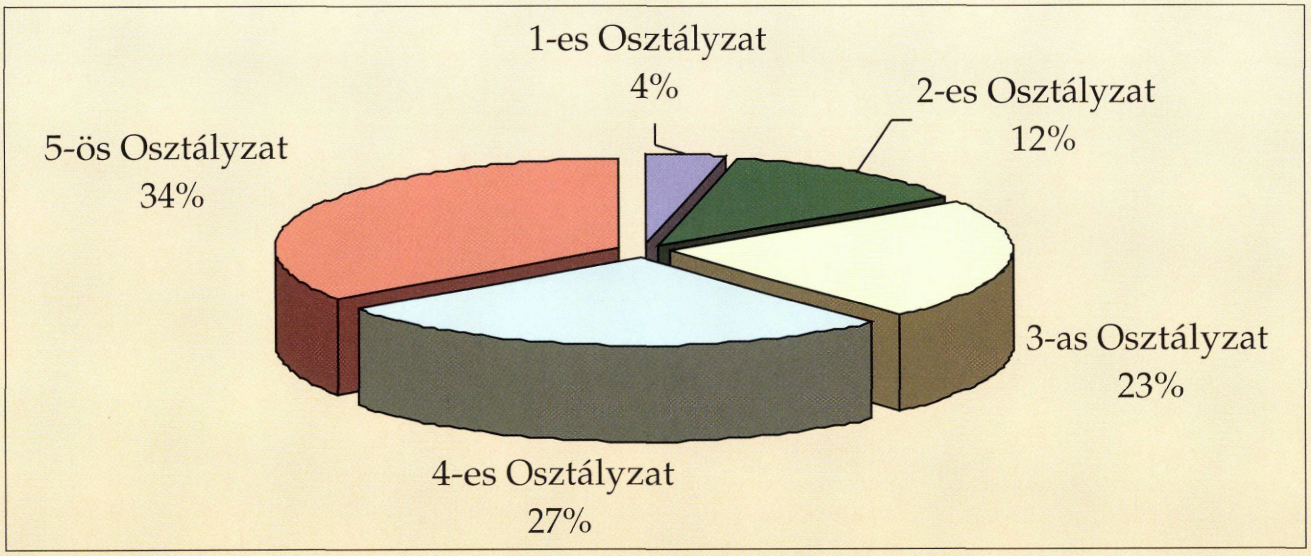


A megyei mellékutak burkolatállapota az országos átlagnál nem sokkal tér el, 2003-ban kissé jobb az országos átlagnál.

BÉKÉS MEGYEI MELLÉKUTAK BURKOLATÁLLAPOT-OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA 2003. 01. 01.

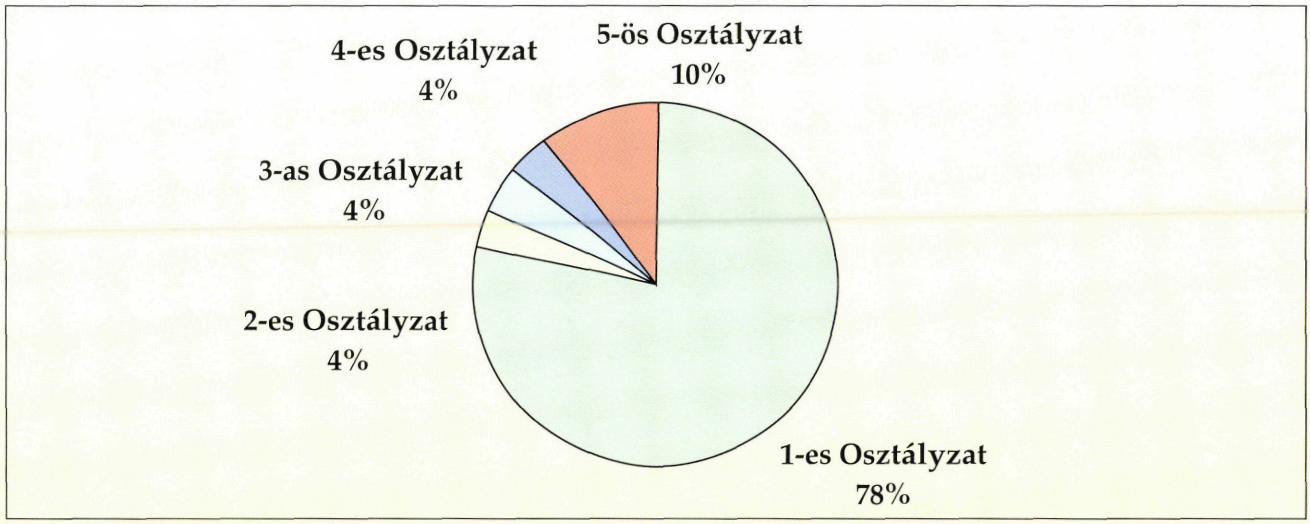


ORSZÁGOS ÁTLAG A MELLÉKUTAK BURKOLATÁLLAPOT-OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA 2003. 01. 01.

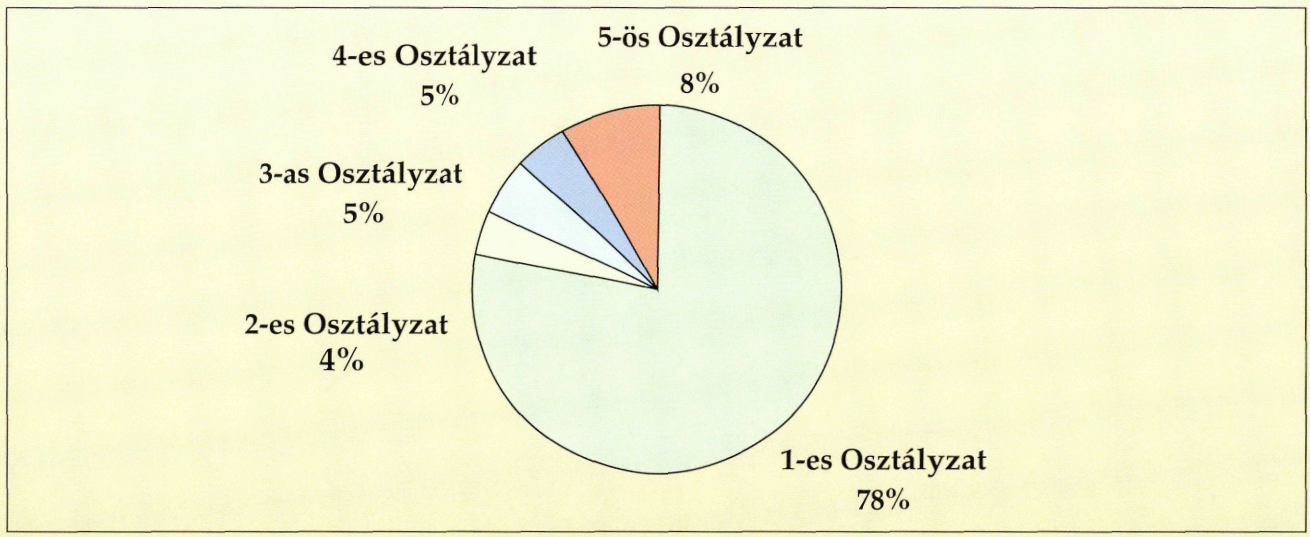


A burkolat teherbírását az 1990-es évek elejéig évenkénti ütemezéssel meghatározott utakon mérték úgy, hogy a teljes hálózat 5 évenként teljes mérésre kerüljön. A kézi behajlásmérést Beckelman billenősoros eszközzel végezték. Ezt egészítette ki szintén az országosan ütemezett folyamatos gépi „Lacroic" mérőkocsival végzett behajlásmérés. A főutak teherbírási osztályzata az országos átlaggal egyező.

BÉKÉS MEGYEI FŐUTAK BURKOLAT-TEHERBÍRÁSI OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA 2003. 01. 01.

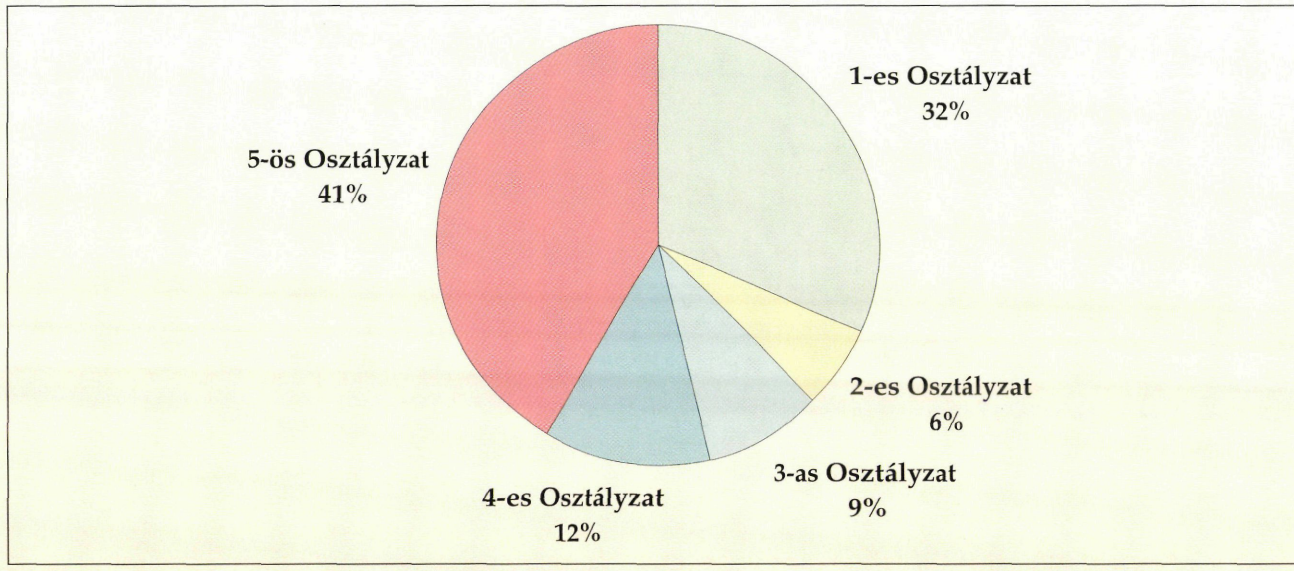


ORSZÁGOS ÁTLAG A FŐUTAK BURKOLAT-TEHERBÍRÁSI OSZTÁLYZATAINAK ALAKULÁSÁRÓL 2003. 01. 01.

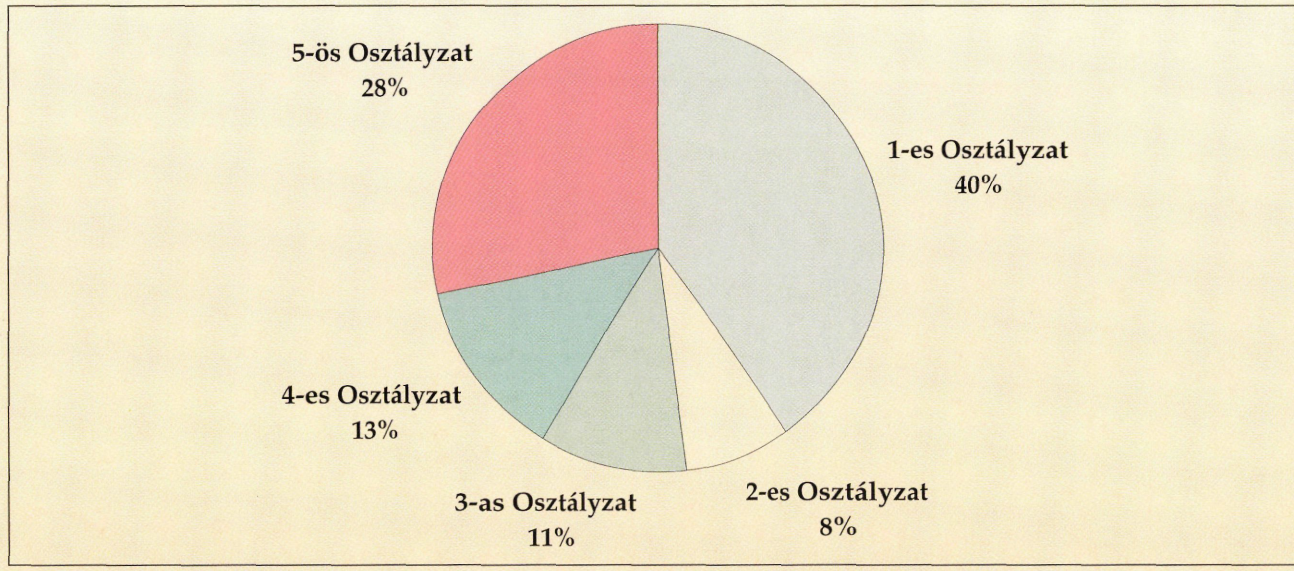


Az 1990-es évektől az előzőektől eltérő elven működő ún. ejtősúlyos berendezéssel (KUAB) mérik a burkolatok teherbírását. Ez a burkolati rétegek rugalmassági modulusából származtatja a mért értéket. A mellékutak teherbírás-osztályzata egyértelműen rosszabb az országos átlagnál.

BÉKÉS MEGYEI MELLÉKUTAK BURKOLAT-TEHERBÍRÁSI OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSA 2003. 01. 01.



ORSZÁGOS ÁTLAG A MELLÉKUTAK BURKOLAT-TEHERBÍRÁSI OSZTÁLYZATAINAK MEGOSZLÁSÁRÓL 2003. 01. 01.



Összehasonlító táblázat a Békés megyei közútkezelő szervezethez tartozó bekötő és vasútállomáshoz vezető utak régi és új útszámozásáról

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
	Bekötő közutak								
66	Hódmezővásárhely–kardoskúti	19.02	28.37	9,35	4418	Kardoskút–hódmezővásárhelyi	0.000	8.269	8,269
120	Árpádhalmi	0.000	5.000	5,000	4448	Szentetornya–nagymágocsi ö. út	0.000	2.834	2,824
127	Hunyai	0.000	1.800	1,800	46166	Hunyai	0.000	3.249	3,249
128	Köröstarcsa–csárdaszállási	0.000	7.58	7,58	4233	Köröstarcsa–csárdaszállási	0.000	6.250	6,340
129	Kamuti	0.000	3.33	3,33	46167	Kamuti	0.000	3.350	3,241
130	Murony–kamuti	0.000	2.44	2,44	46168	Muronyi	0.000	2.443	2,452
131	Mezőmegyeri	0.000	1.17	1,17	46169	Mezőmegyeri	0.000	0.860	0,860
132	Körösladány–vésztői	0.000	14.460	14,460	4235	Nem országos közút			
133	Békés–rosszerdei	0.000	4.980	5,12	42143	Békés–rosszerdei	0.000	4.969	4,969
	Kiágazás	0.000	0.14						
134	Gerlai II.	0.000	4.15	4,15	4241	Gerla–veszei	0.000	4.197	4,139
135	Geszti bekötő	0.000	15.390	15,390	42154	Geszti bekötő	0.000	15.567	15,692
136	Ujszalontai	0.000	10.31	10,31	42153	Ujszalontai	0.000	10.311	10,297
137	Kötegyáni	0.000	3.42	3,42	42152	Kötegyáni	0.000	3.321	3,321
138	Sarkad–országhatár II.	0.000	7.150	7,150	42151	Sarkadi	0.000	7.150	7,150
139	Gyulavári	0.000	9.100	9,100	42146	Gyulavári	0.000	9.187	9,187
140	Gyula–eleki	0.000	11.34	11,34	4444	Gyula–Battonya–mezőhegyesi	0.000	11.285	11,285
141	Újkígyósi	0.000	2.41	2,41	44146	Nem országos közút			
142	Dombegyháza–országhatár	0.000	2.73	2,73	44143	Dombegyházi	0.000	2.734	2,734
143	Dombiratosi	0.000	1.13	1,13	44142	Dombiratosi	0.000	1.128	1,128
		1.128	1.61	0,48	44142	Nem országos közút			
144	Kunágotai	0.000	5.14	5,14	44139	Kunágotai	0.000	5.14	5,14
145	Magyarbánhegyesi	0.000	1.83	1,83	44141	Nem országos közút			
146	Nagybánhegyesi	0.000	8.76	8,76	4441	Nagybánhegyes–kaszaperi	0.000	8.707	8,707
147	Református kovácsházi	0.000	1.450	1,450	44134	Nem országos közút			
148	Medgyesbodzás–csabaszabadi	0.000	7.41	7,41	4436	Csabaszabadi–medgyesbodzási	0.000	7.449	7,342
149	Pusztaföldvári	0.000	3.14	3,14	4452	Pusztaföldvár–pusztaszőlősi	0.000	3.142	3,142

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
					4452	Pusztaföldvár–pusztaszőlősi	3.142	6.489	3,311
150	Gerendási	0.000	14.42	14,42	4447	Nem országos közút			
151	Monori tanyai	0.000	2.45	2,45	44132	Nem országos közút			
152	Nagykopáncsi	0.000	2.570	2,570	44126	Nagykopáncsi	0.000	2.570	2,570
153	Telekgerendási	0.000	8.19	8,19	4411	Kétsoprony–telekgerendási	0.000	8.139	8,139
154	Kétsopronyi	0.000	2.400	2,400	44108	Kétsopronyi	0.000	2.400	2,400
155	Szentetornyai	0.000	8.52	8,52	4408	Szentetorny–orosházi	0.000	8.544	8,505
156	Csabacsűdi bekötő	0.000	1.6	1,6	44107	Csabacsűdi	0.000	1.596	1,596
					44107	Csabacsűdi	1.596	1.895	0,299
157	Szarvas–siratói	0.000	1.200	1,200	44106	Nem országos közút			
158	Békésszentandrás tanyai	0.000	9.600	9,600	44105	Békésszentandrás tanyai	0.000	9.525	9,485
159	Dombegyházi Á.G.	0.000	1.500	1,500	44138	Nem országos közút			
160	Békés–gabonatárházhoz vezető	0.000	0.620	0,620	42144	Nem országos közút			
161	Gyulai TBC Gyógyintézethez vezető	0.000	0.56	0,56	42148	Nem országos közút			
162	Gerlai I.	0.000	1.280	1,280	42145	Gerlai	0.000	1.269	1,269
163	Feketeéri	0.000	2.050	2,2	42149	Nem országos közút			
	Kiágazás	0.000	0.15			Nem országos közút			
164	Csabaszabadi bekötő	0.000	1.180	1,180	4436	Nem országos közút			
165	Tompapusztai	0.000	5.000	5,000	44136	Tompapusztai	0.000	5.000	4,999
166	Nagyszénási „Dózsa" tsz-hez vezető	0.000	1.600	1,600	44111	Nem országos közút			
167	Endrődi „Béke" tsz-hez vezető	0.000	0.850	0,850	42136	Nem országos közút			
168	Gyulai „Petőfi" tsz-hez vezető	0.000	0.52	0,52	42147	Nem országos közút			
173	Pusztaottlakai	0.000	2.54	2,54	44145	Pusztaottlakai	0.000	2.54	2,54
174	Lőkösházi ÁG-hoz vezető	0.000	2.200	2,200	44144	Nem országos közút			
175	Mezőhegyesi ÁG-hoz vezető	0.000	3.52	3,52	44135	Nem országos közút			
179	Vizesfási	0.000	3.72	3,72	44142	Nem országos közút			
180	Körösnagyharsányi	0.000	4.93	4,93	42156	Körösnagyharsányi	0.000	4.93	4,93
180/1.	Zsadány–mezőgyáni	0.000	6.85	6,85	4242	Zsadány–mezőgyáni	0.000	6.82	6,82
180/2.	Okány–bölcsipusztai	0.000	5	5	4236	Bölcsipuszta–okányi	0.000	4.988	4,933
180/3.	Vésztő gépállomási	0.000	0.42	0,51	42141	Nem országos közút			
	Kiágazás	0.000	0.08			Nem országos közút			
180/4.	Füzesgyarmat tanyai	0.000	3.500	3,500	4225	Fuzesgyarmat–darvasi	0.000	3.500	3,500
					4225	Fuzesgyarmat–darvasi	3.500	7.886	4,386

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
180/5.	Szeghalom- dévaványai	0.000	6.500	6,500	42139	Nem országos közút			
180/6.	Kertészszigeti	0.000	2.36	2,36	4245	Kertéssziget–szeghalmi	0.000	2.362	2,356
							2.362	19.665	17,395
180/7.	Ecsegfalu–bucsai	0.000	3.350	3,350	42132	Nem országos közút			
180/8.	Kenderesszigeti Állami Gazdaság	0.000	0.28	0,28	42131	Nem országos közút			
180/9.	Körösújfalui	4.256	12.84	8,58	4222	Komádi–körösújfalui	4.257	12.851	8,568
180/10.	Dévaványa–gabonási	0.000	6.350	6,350	42133	Dévaványa–gabonási	0.000	6.355	6,394
180/11.	Dévaványa–gápállomási	0.000	1.96	1,96	42134	Dévaványa–gápállomási	0.000	1.96	1,96
180/12.	Gyoma–póhalmi	0.000	9.28	9,28	42135	Nem országos közút			
180/14.	Biharugrai	0.000	1.35	1,35	42155	Nem országos közút			
			Összesen:	284,6					227,830
	Vasút-, hajóállomásokhoz, vezető közutak								
222	Szarvas vasútállomási	0.000	0.380	0,380	46351	Szarvas vasútállomási	0.000	0.380	0,380
223	Nagylapos vasútállomási	0.000	0.52	0,52	42331	Nagylapos vasútállomási	0.000	0.52	0,52
224	Gyoma vasútállomási	0.000	0.860	0,860	46353	Gyoma vasútállomási	0.000	0.840	0,840
225	Csárdaszállás vasútállomási	0.000	0.17	0,17	46354	Csárdaszállás vasútállomási	0.000	0.17	0,17
226	Mezőberény vasútállomási	0.000	0.54	0,54	46355	Mezőberény vasútállomási	0.000	0.43	0,43
227	Körösladány vasútállomási	0.000	0.29	0,29	42335	Körösladány vasútállomási	0.000	0.46	0,46
228	Murony vasútállomási	0.000	0.190	0,190	46356	Murony vasútállomási	0.000	0.190	0,190
229	Sarkadkeresztúr v.állomási	0.000	0.11	0,11	42342	Sarkadkeresztúr v.állomási	0.000	0.11	0,11
230	Méhkerék vasútállomási	0.000	0.06	0,06	42343	Méhkerék vasútállomási	0.000	0.06	0,06
231	Kötegyán vasútállomási	0.000	0.280	0,280	42344	Kötegyán vasútállomási	0.000	0.280	0,280
232	Sarkad vasútállomási	0.000	1.73	1,73	42345	Sarkad vasútállomási	0.000	1.650	1,650
233	Gyula vasútállomási	0.000	1.54	1,54	42346	Nem országos közút			
234	Gyulavári vasútállomási	0.000	0.400	0,400	42347	Nem országos közút			
235	Békéscsabai vasútállomási	0.000	0.450	0,450	44338	Békéscsabai vasútállomási	0.000	0.265	0,265
236	Szabadkígyósi vasútállomási	0.000	0.500	0,500	4433	Szabadkígyósi vasútállomási	7.635	8.135	0,500
237	Kétegyháza vasútállomási	0.000	1.84	1,84	44341	Kétegyháza vasútállomási	0.000	1.84	1,84
238	Elek vasútállomási	0.000	0.27	0,27	44343	Nem országos közút			
239	Lőkösháza vasútállomási	0.000	1.08	1,08	44344	Lőkösháza vasútállomási	0.000	1.24	1,24
240	Bánkút vasútállomási	0.000	2.200	2,200	44342	Bánkút vasútállomási	0.000	2.103	2,085
241	Medgyesegyháza vasútállomási	0.000	0.34	0,34	44336	Medgyesegyháza vasútállomási	0.000	0.13	0,13

Régi útszámozás szerint 1966 január 1-jei állapot					2003 január 1-jei állapot				
Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)	Út száma	Az országos közút neve	Szelvény -tól	Szelvény -ig	Hossz (km)
242	Magyarbánhegyes vasútállomási	0.000	0.250	0,250	44335	Magyarbánhegyes vasútállomási	0.000	0.250	0,250
243	Mezőkovácsháza–bélamajori váv.	0.000	1.240	1,240	44334	Nem országos közút			
244	Mezőkovácsháza vasútállomási	0.000	0.36	0,36	44333	Mezőkovácsháza vasútállomási	0.000	0.28	0,28
245	Végegyháza vasútállomási	0.000	0.76	0,76	44332	Nem országos közút			
246	Battonyai vasútállomási	0.000	0.35	0,35	44331	Battonyai vasútállomási	0.000	1.9	1,9
					44331	Battonyai vasútállomási	1.901	2.25	0,35
247	Mezőhegyes vasútállomási	0.000	1.040	1,040	44329	Mezőhegyes vasútállomási	0.000	1.000	1,000
248	Tótkomlós vasútállomási	0.000	0.160	0,160	44328	Tótkomlósi vasútállomási	0.000	0.160	0,160
249	Orosháza vasútállomási	0.000	0.12	0,12	44315	Orosháza vasútállomási	0.000	0.400	0,400
250	Szentetornyai vasútállomási	0.000	1.65	1,65	44313	Szentetornyai vasútállomási	0.000	1.29	1,29
251	Gádoros vasútállomási	0.000	0.09	0,09	44307	Gádoros vasútállomási	0.000	0.09	0,09
252	Kondoros vasútállomási	0.000	0.21	0,21	44309	Kondoros vasútállomási	0.000	0.21	0,21
253	Endrőd hajóállomási	0.000	0.35	0,35	46352	Nem országos közút			
254	Békés hajóállomási	0.000	0.700	0,700	42341	Nem országos közút			
255	Nagyszénás vasútállomási	0.000	0.07	0,07	44308	Nagyszénás vasútállomási	0.000	0.07	0,07
256	Telekgerendás vasútállomási	0.000	0.83	0,83	44337	Csorvás alsó vasútállomási	0.000	0.825	0,825
258	Okány vasútállomási	0.000	0.37	0,37	42339	Okányi vasútállomási	0.000	0.37	0,37
259	Vésztő vasútállomási	0.000	0.480	0,480	42338	Vésztői vasútállomási	0.000	0.558	0,558
260	Füzesgyarmat téglagyári váv.	0.000	0.04	0,04	42334	Nem országos közút			
261	Füzesgyarmat vasútállomási	0.000	1.25	1,25	42333	Füzesgyarmat vasútállomási	0.000	1.25	1,25
262	Dévaványa vasútállomási	0.000	0.15	0,15	42332	Dévaványa vasútállomási	0.000	0.15	0,15
263	Körösújfalu vasútállomási	0.000	1.18	1,18	42336	Körösújfalu vasútállomási	0.000	1.010	1,010
264	Kótpuszta vasútállomási	0.000	0.200	0,200	42337	Kótpuszta vasútállomási	0.000	0.200	0,200
265	Pusztasz.tornya vasútállomási	0.000	0.250	0,250	44314	Pusztasz.tornya vasútállomási	0.000	0.175	0,175
			Összesen:	25,811					21,665
Kezelt úthossz összesen (1966. 01. 01.)				**1505,936**	**Kezelt úthossz összesen (2003. 01. 01.)**				**1448,965**

Megjegyzés: A szürkével kiemelt utak II.r. főutak

A POROLAJOZÁSTÓL A MODIFIKÁLT BITUMENEMULZIÓS FELÜLETI BEVONATIG

A portalanítás olyan fogalommá vált a szakmai zsargonban, hogy amikor már konkrétan rég nem az utak portalanításáról volt szó, még akkor is hosszú ideig a szakma ezt használta az ilyen jellegű munkákra.

De nézzük meg, mi is volt ez valójában!

Az első kövesutak makadám rendszerű, agyaggal, földdel kezelt zúzottkő burkolatúak voltak, melyek a gépkocsiforgalom hatására – főleg a nyári száraz időszakban – erőteljesen poroltak. Ezt biztonsági, egészségügyi okokból, s nem utolsósorban a kor hozta igények változása miatt meg kellett szüntetni.

1. Porolajozás

Ez az első portalanítási forma volt. Finomítókból kikerült, erre a célra alkalmas híg olajjal permetezték a makadámfelületet, az olaj beszívódott a burkolatba, s néhány hétig-hónapig a nyári időben ez meggátolta a porképződést. A vizet is távol tartotta, bár az eső bizonyos idő múlva lemosta.

A porolajozás módszere a következő volt: a kőolaj-finomítóból megrendelt porolaj tartálykocsiban megérkezett a megadott állomásra, ott egy traktor pótkocsijára helyezett Tymsinába fejtették, kivitték az útra, s kipermetezték.

Szinte minden nagyobb forgalmú úton és főleg lakott területen használták, de mivel az olaj korlátozott mennyiségben állt rendelkezésre, így a munkák akadozottan haladtak.

2. Felületkezelés kátránnyal

Az 50-es években kezdték építeni a kátránytárolókat, ezek elsősorban a vasútállomásokon épültek, mivel az anyag vasúton érkezett. Az első kátránytároló Békéscsabán volt, a 47-es út készítését ilyen technológiával végezték.

1962–63-ig földbe süllyesztett téglatárolók, utána föld feletti vastartályok szolgálták a tárolást. Békéscsabán kívül a megyében sok ilyen tároló volt, többek között Csorváson, Gyulán, Sarkadon, Szeghalmon, Orosházán, Mezőkovácsházán stb. Mivel a kiszállítás vontatóval húzott tartályokkal történt, ennek lassúsága miatt 20-30 km-es körzetet tudtak csak ellátni, ezért kellett a tárolókat sűrűn telepíteni.

A kátrány alkalmazását a 60-as években egészségkárosító hatása miatt megszüntették.



A POROLAJOZÁSTÓL A MODIFIKÁLT BITUMENEMULZIÓS FELÜLETI BEVONATIG

A portalanítás olyan fogalommá vált a szakmai zsargonban, hogy amikor már konkrétan rég nem az utak portalanításáról volt szó, még akkor is hosszú ideig a szakma ezt használta az ilyen jellegű munkákra.

De nézzük meg, mi is volt ez valójában!

Az első kövesutak makadám rendszerű, agyaggal, földdel kezelt zúzottkő burkolatúak voltak, melyek a gépkocsiforgalom hatására – főleg a nyári száraz időszakban – erőteljesen poroltak. Ezt biztonsági, egészségügyi okokból, s nem utolsósorban a kor hozta igények változása miatt meg kellett szüntetni.

1. Porolajozás

Ez az első portalanítási forma volt. Finomítókból kikerült, erre a célra alkalmas híg olajjal permetezték a makadámfelületet, az olaj beszívódott a burkolatba, s néhány hétig-hónapig a nyári időben ez meggátolta a porképződést. A vizet is távol tartotta, bár az eső bizonyos idő múlva lemosta.

A porolajozás módszere a következő volt: a kőolaj-finomítóból megrendelt porolaj tartálykocsiban megérkezett a megadott állomásra, ott egy traktor pótkocsijára helyezett Tymsinába fejtették, kivitték az útra, s kipermetezték.

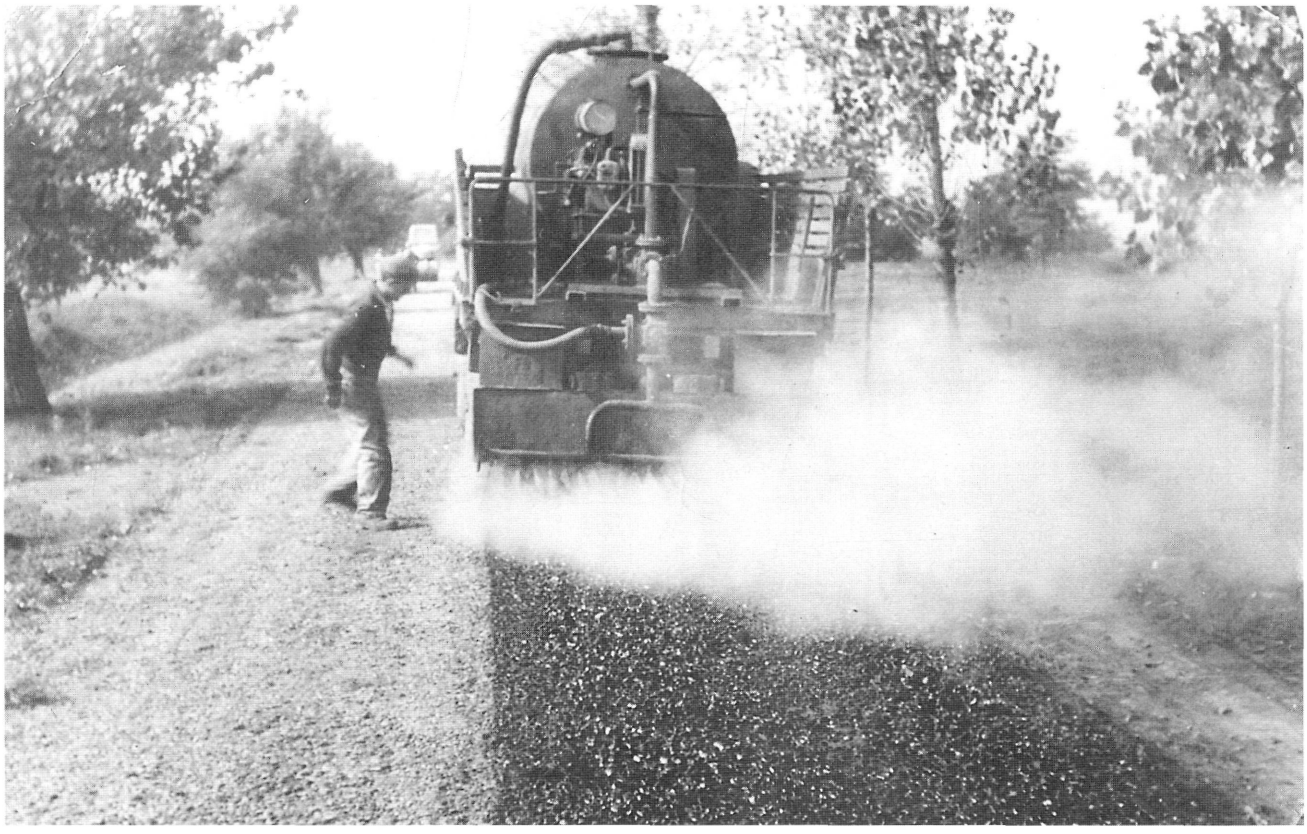
Szinte minden nagyobb forgalmú úton és főleg lakott területen használták, de mivel az olaj korlátozott mennyiségben állt rendelkezésre, így a munkák akadozottan haladtak.

2. Felületkezelés kátránnyal

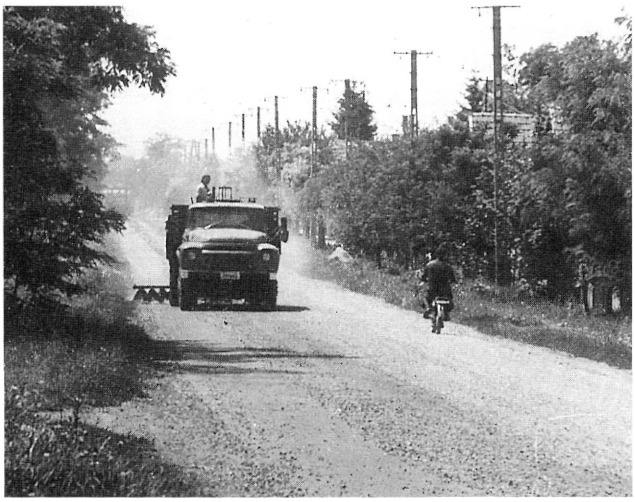
Az 50-es években kezdték építeni a kátránytárolókat, ezek elsősorban a vasútállomásokon épültek, mivel az anyag vasúton érkezett. Az első kátránytároló Békéscsabán volt, a 47-es út készítését ilyen technológiával végezték.

1962–63-ig földbe süllyesztett téglatárolók, utána föld feletti vastartályok szolgálták a tárolást. Békéscsabán kívül a megyében sok ilyen tároló volt, többek között Csorváson, Gyulán, Sarkadon, Szeghalmon, Orosházán, Mezőkovácsházán stb. Mivel a kiszállítás vontatóval húzott tartályokkal történt, ennek lassúsága miatt 20-30 km-es körzetet tudtak csak ellátni, ezért kellett a tárolókat sűrűn telepíteni.

A kátrány alkalmazását a 60-as években egészségkárosító hatása miatt megszüntették.



AMIKOR A TYMSINÁK MÉG CSAK 2 M SZÉLESSÉGBEN SZÓRTAK



1981-BEN MÁR 3 MÉTER SZÉLESSÉGBEN TÖRTÉNT A BITUMENSZÓRÁS

3. Hígított bitumenes felületi bevonatok

A szászhalombattai kőolajfinomító beindulása után a nyersolajlepárlás melléktermékeként ott maradt a bitumen, amely még tartalmaz különféle illóanyagokat. Ennek felhasználási területet kellett találni, másrészt az utakkal kellett valamit csinálni, mert a gépjárműforgalom növekedése egyre nagyobb igényeket támasztott ezek állapota iránt.

Erre volt jó megoldás a hígított bitumen alkalmazása. Ez ugyanis jól be tudott folyni a burkolat tönkrement, laza felső rétegébe, ezáltal regenerálta azt.

Attól függően, hogy mennyire volt folyékony a bitumen, annak alapján történt a besorolása. A HB–0 (hígított bitumen 0) volt a leghígabb, hidegen is lehetett használni tavasztól őszig. A HB–1 valamennyivel sűrűbb, a HB–2 a legmagasabb aszfalttartalmú, legsűrűbb bitumen volt, így ezek csak nyáron, melegítve voltak alkalmazhatók.

A hígított bitumen alapanyaga a hazai nagylengyeli kőolajból származott. Ez kiváló adottságokkal rendelkezett, de az olajmező 1968-as kimerülése után áttértek a romaskinói olajok feldolgozására, s ennek eredményeként megjelent a HBR jelű hígított bitumen (hígított bitumen – romaskinói).

Előzetes rendelés alapján havi elosztásban történt az anyag érkeztetése vasúton. A vagonokat kiállították a bitumentárolóhoz, és surrantó vályukkal lefejtették a föld alatti ciszternákba. A kivétele pedig úgy történt, hogy zsilipeken a tárolók mellé épített kb. 4-5 m^3-es ciszternákba engedték, egy cséplőgépre emlékeztető mobil kazánban gőzt fejlesztettek, a gőzt a ciszternába helyezett csőkígyókba eresztették, s így a bitument 140-160 °C-ra felmelegítették. Motorokkal a Tymsinák szállítótartályokba szívták, és kiszállították a munkahelyre.

A Tymsina a munkahelyen eleinte csak 2 méter szélesen tudott szórni – később már csappal zárhatóan szabályozni lehetett a szórás szélességét –, és a sebességétől függött a kiszórt mennyiség. Ha úgynevezett itatásos hengerlés készült, akkor az első réteget 3,6 kg-mal szórták; a portalanításnál, felületi bevonatnál csak 1,5 kg-mal (dupla sebességgel). Egy 3,0-3,6 tonnás tartályból 1,5 kg-mal 2000 m^2-t lehetett kiszórni.

A hígított bitumen kiszórása a 60-as években pótkocsikon vontatott tartályokból történt, később szezonálisan felszerelt Tymsinákkal. 1976-ban készítette Cegléden a KÖZGÉP a csak erre a célra használt célgépet, az IFA KBSZ–76-ot (IFA közúti bitumenszóró). Ezt a gépet még a mai napig is használjuk.

A 60-as évek elején a kiszórt HB–0 és HB–1 rétegre még homokot is szórhattak, a HB–2-höz már nagyobb szemcse kellett, ezért erre már kizárólag zúzalékot szórtak. A 60-as évek közepétől a HB–0-ra már nem is volt igény.

Kezdetben a homok vagy zúzalék szórását lapáttal, kézi erővel végezték. Ezután jelentek meg a billenő platós gépkocsi hátuljára szerelt, ún. Pécsi-típusú zúzalékszóró adapterek, melyek úgy működtek, hogy az autók hátramenetben billentve haladtak az előre kipermetezett bitumenen, és egyenletesen, sebességtől függően szórták a zúzalékot. Ezt a munkát a 70-es évek végén gépesítették: megjelent a KEMOSZAKI célgép, majd a 80-as évek elején a nagyobb teljesítményű KZT–300-as zúzalékterítő gép.

Ezt még ma is használjuk. Ezek úgy működtek, hogy a teherautó a már kiszórt rész felől rátolatott a terítőgépre, billentett, majd a kihordószalag a járókerekek előtti garatba juttatta a zúzalékot, s



A CSEPEL 450-RE SZERELT ZÚZALÉKSZÓRÓ

itt ez két ellentétesen forgó henger által szabályozottan (sebességtől függően) kiszórásra került.

Feltétlenül megemlítendők az 1970-es, 1980-as évek nagy felületbevonati munkáinak meghatározó személyei, elsősorban a bitumenszóró- és LUHÓ-kezelők. Az időben megfelelő hőmérsékletre fűtött és kiszállított bitumentől nagyban függött a napi 18-20 ezer m^2 teljesítmény. Nehéz, embert próbáló munka volt az övék.

LUHÓ-kezelők voltak többek között:
Békéscsabán: Kóber Rudolf
Orosházán: Kaczkó György, Luczó István
Sarkadon: Kiss János

Bitumenszóró-kezelők voltak többek között:
Békéscsabán: Szentmiklósi József, Farkas Mátyás, Kovalcsik András
Gyomaendrődön: Brachna András
Orosházán: Belopotoczky János, Gergely János
Sarkadon: Szatmári Károly

VOLVO tartálykocsi-vezető: Nagy Lajos

4. A bitumenemulziós felületi bevonatok

A bitumenemulziót – bitumen és víz megfelelő „emulziószer" segítségével összekevert elegyét – a szakma már régen ismerte, de ennek nagy mennyiségben való előállítására nem volt meg a megfelelő technikai háttér. Ez az 1980-as évek elejére teremtődött meg, amikor is az akkori Aszfaltútépítő Vállalat zalaegerszegi és örményesi telepén indult meg a gyártás. Ekkor három típust gyártottak: RG 60/40 vagy RG 65/35 típusú, gyorsan törő kationaktív bitumenemulziót elsősorban felületi bevonatokra, az EK 60/40 közepesen törőt kátyúzó keverékre, az SL 60/40 lassan törő bitumenemulziót aszfaltszőnyeg készítésére használták.

Megemlítendő, hogy ez időben az akkor nagy vegyipari cég, a KEMIKAL is gyártott még ún. Kollobit 65/35 típusú bitumenemulziót. Igazgatóságunk 1980 őszén a 46. sz. út Gyomaendrőd átkelési szakaszán próbálta ki először ezt a technológiát.

Sajnos a különösen jól szervezett munka és technológiai fegyelem betartása ellenére a bevonat nem sikerült, egy-két héten belül a felület szinte 90%-ban lehámlott.

Le kellett vonni a tanulságot: az előzetes információktól eltérően ezt a bevonatot is csak száraz burkolaton és tartósan meleg időben szabad készíteni.

Az új technológia új típusú tárolást és szállítást vont maga után.

Mivel a tárolók az üzemmérnökségi telepeken voltak, a szállítást célszerűbb volt közúton végezni. Ekkor vásároltuk meg a 30 000 literes Volvo tartálykocsit, amely az akkor nagy mennyiségű munkák emulziószükségletét biztosította.

Megemlítendő még, hogy az első években a munkafolyamat úgy zajlott, hogy az egy menetben elkészült kb. 2 km hosszú egyoldali lezárt szakaszt 4 óra hosszáig nem engedték át a forgalomnak, s az akkori kor vívmányának számító



A KEMOSZAKI ZÚZALÉKTERÍTŐVEL JELENTŐSEN KORSZERŰSÖDÖTT A TECHNOLÓGIA



A FELÜLETI BEVONATOT KÉSZÍTŐ GÉPLÁNC 1981-BEN AZ OROSHÁZI ÜZEMMÉRNÖKSÉG TERÜLETÉN
BALRÓL JOBBRA: BUZI GÁBOR, SZTANOJ EUTIN, GÉMES JÓZSEF, ZAHORÁN MIHÁLY, NAGY LAJOS, GÁSPÁR PÁL, GERGELY JÁNOS, SZENTMIKLÓSI JÓZSEF, ÖKRÖS MÁTYÁS
ELÖL: BAJCÁN PÁL, BALI MIHÁLY

CB-rádiókkal történt a váltakozó irányú forgalom biztosítása.

Jellemző még, hogy a technológiai fejlődés a régi NZ 5/12, NZ 12/20-as zúzalékok kizárólagosságát fokozatosan a UKZ 5/8, UKZ 8/12 frakciók felé módosította.

Voltak próbálkozások zúzott kohósalak és tört kaviccsal készült felületi bevonatokkal is, nem is rossz eredményekkel.

5. Lokális szórásos burkolatjavítás („flekkezés")

A felületi bevonatokra fordítható források csökkenése keltette életre ezt a technológiát.
Lényege az, hogy csak a tényleges hibás felületre kerül bevonat.

Ennek kivitelezése UKZ 2/5 vagy UKZ 5/8 zúzalékkal történik. A munkát eleinte a KBSZ–76-os bitumenszóró és a hagyományos zúzalékszóró leszűkítésével végeztük.

Az 1990-es évek elején házilagos fejlesztéssel az Unimog 406-os alapgépre szerelt adapter egy menetben végezte el ezt a folyamatot.

2000-ben megvételre került egy cseh gyártmányú VYKO–6 bitumenszóró és zúzalékterítő gép, amely már 30 cm-es csíkokban is tud teríteni, s így még gazdaságosabban végzi a javítási munkákat.

6. Modifikált bitumenek alkalmazása

A modifikált bitumenek használatát elsősorban nagy forgalmi terhelésű utakon a hazánkra jellemző szélsőséges időjárási viszonyok indokolják. Fő jellemzőjük, hogy különböző műanyagokkal a deformációkkal szembeni ellenállását és az elasztikusságát javítják így a bitumennek. A MOL Rt. és jogelődje a 1980-as évek közepétől állít elő ilyen terméket. A termékskála egyre bővülő, ma már tizenegy különböző típus áll a szakma rendelkezésére. (PmB-B 35/65 – PmB-B 80/150 Plasztomerrel és a PmB-A 15/30 – PmB-A 140/230 jelű elasztomerrel modifikát bitumenek.) Egy további termék a dilatációs hézagok, ill. utólagos repedések kiöntésére alkalmazható.

Békés megyében modifikált bitumenemulzióval 1995-ben a 4434. út Mezőkovácsháza átkelési szakaszán készült felületi bevonat, amely a mai napig is jó állapotban bírja a forgalmat.

7. A felületi bevonatok jelentősége

A közutak fenntartásában sok éven keresztül szinte a legnagyobb jelentőségű munka volt a felületi bevonatok készítése. Az 1970-es évek végén 1 millió m^2 körüli mennyiségek is készültek évente, aztán az 1980-as évek csökkenő tendenciájú mennyiségei 1990 után drasztikusan visszaestek. 1992 volt az utolsó év, hogy saját kivitelezésben végeztük ezt a munkát. Ezután meghirdetés után adott ajánlatok alapján választjuk ki a nyertes kivitelezőt egy-egy bevonat készítésére.

Az emulziók típusai között nagy a választék. Az utóbbi években újból előfordul, hogy egyes utakon célszerűbb HB-s bevonatot készíteni. Ez a HB már kevésbé izzad, mint a régi, így alkalmazásában egyre bátrabbak vagyunk.

A kivitelezők különböző típusú bitumenszóró és zúzalékterítő gépeket alkalmaznak. Ezek már számítógép-vezéreltek, s sebességtől függetlenül adagolják a kiszórandó anyagot. Végeztettünk olyan bevonatot is, amely a repedezettség megszüntetése miatt burkolatra ragasztott textíliára került, s nagyban növelte így a tartósságot.

Sajnos, a megnövekedett forgalom és a drágább autók, s nem utolsósorban a közlekedési morál miatt az utazók részéről mai időkre ellenszenvet váltott ki ez a technológia, elsősorban a kőfelverődések miatt.

Nagy szükség lenne pedig a felületi bevonatok továbbélésére, hiszen a húsz évvel ezelőtti, nagy mennyiségben készült bevonatok konzerválták – napjaink szűkös forrásai ellenére is – még elfogadható állapotúvá nagyon sok utunkat.

Az utóbbi tíz év ilyen munkáinak elmaradása komoly gondokat fog okozni.

AZ RS–09-ES MUNKAGÉPTŐL AZ UNIMOG 300-AS UNIVERZÁLIS ESZKÖZHORDOZÓIG

A gazdaság minden területére igaz az állítás, hogy fejlődését, fejlettségét az adott korszaknak megfelelő gépesítettség, pontosabban a gépesítettség fejlődési üteme, színvonala jellemzi legjobban. A technológiák és azok gépesítése kölcsönhatásban van egymással, s meghatározzák egymás fejlődési ütemét.

A közúti ágazat területén a motorizáció fejlődése jelentette azt a kihívást, amely a gépesítés gyorsabb igényét eredményezte. Ez a változás éppen az 1960-as évek végén indult, s nagyban meghatározta a kezdeti évek fejlődését.

A 35 év fontosabb, jellemző állomásait az alábbiakban kívánjuk bemutatni.

A gépesítés fejlődését mindenkor a technológiák gépigénye, a gépészeti műszaki fejlődés és nem utolsósorban az anyagi lehetőségek határozták meg. A gépesítéseink több jellemző korszakra oszthatók.

1969–71 közötti időszak

A megalakulás éveiben a gépesítettséget elsősorban a bitumenes technológia és a tömörítő eszközök jelentették. A többi technológiához a mezőgazdaságban is használt gépeket vettük igénybe, még ha ezek csak részben voltak is a céloknak megfelelőek.

Ilyen jellemző gépek voltak:

- az egy- és kéttengelyes kerti traktorok:
- PF 62, – M–6 motorrobot,
- Fürge 3, – RS–09
- vontatók:
- MTZ–45, – UE–28,
- UTOS–45, – D4K–B

A tehergépjárművek gerincét a hadseregtől kiselejtezett ZIL 164, ZIL 157, ZIL 131 gépkocsik jelentették. Ebben az időszakban kezdődött a Csepel 450 billenős gépkocsik kifejlesztése.

Személyszállításra 5 db ZUK gépkocsi állt rendelkezésre. Az útőrök mozgását 13 db IZS oldalkocsis motorkerékpár biztosította.

A téli eszközöket a lóvontatású hóekék jelentették.

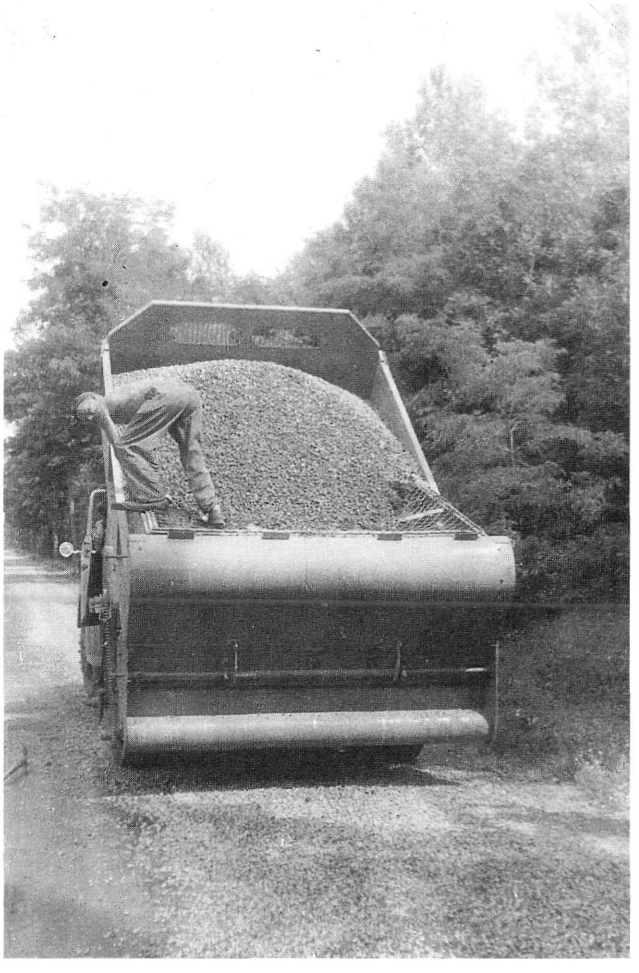


RS–09 ALAPGÉP RAKODÓKANÁLLAL, UTÁNFUTÓVAL

AZ 1969–71 KÖZÖTTI IDŐSZAK JELLEGZETES GÉPEI ÉS MUNKÁI



A ZIL–PR SPECIÁLIS ZUZALÉK- ÉS SÓSZÓRÓ GÉPKOCSI



CSEPEL 450-ES BILLENŐS TEHERAUTÓKRA SZERELT ZUZALÉKSZÓRÓKKAL KÉSZÜLTEK A PORTALANÍTÁSOK





KÁTYÚZÁS BÉRELT ZIL TEHERAUTÓRÓL BITUMENÜSTTEL AZ 1960-AS ÉVEK VÉGÉN

1972–1977 közötti időszak

A szakaszos útőri rendszerről a brigádrendszerre való áttérés igénye volt, hogy 1976-ra 23 db ZUK brigádszállító gépkocsi és 4 db Nysa típusú mikrobusz váltotta fel az IZS motorkerékpárokat.

Ekkor terjedtek el a ZIL („Csajka") billenős tehergépkocsik és a fizikai munkát megkönnyítő önrakodós ZIL 4030-as fix platós gépkocsik. Fejlesztésre kerültek a forgó és homlokrakodók is. Nagy fejlődés volt 4 db hidraulikus gréder munkába állítása, nagyban könnyítve ezzel a kőterítési, padkarendezési és tükörkiemelési munkákat.

Az időszak legjelentősebb új technológiáját a cementes stabilizációval való szélesítés jelentette. Az ezt előállító keverőtelep és a bedolgozó géplánc – egy RS–09-es hidraulikus anyagterítő gép – jelentős mennyiségű munkát végzett.

Ugyancsak jelentős fejlődés volt további 2 db 300 kg-os és egy C–12-es aszfaltkeverő üzembe állítása.

1977-re 6 db R–12-es statikus henger, 1 db önjáró vibrációs henger, 1 db gumi és 6 db kézi vibrohenger jelentette a tömörítő eszközök gépparkját. A legjelentősebb gépfejlesztés 1975-ben kezdődött, amikor is megjelentek a Mercedes Unimog univerzális gépi eszközök, melyekből 1977-re minden útmesterség rendelkezett, valamint ezekkel működtethető 8 db adapter is rendelkezésre állt.

Az 1980-as évek

A 80-as évek első felének jellemző gépfejlesztései a következők voltak:

- A burkolatjelfestő géplánchoz a Savaria II. önjáró festőgépet felváltotta a Savaria III., amely már sok mindenben automatizálta a festést.
- A festőgép felvonulásánál segítő Avia autómentő gépkocsi rendszerbe állítása.
- Robur gépkocsiba épített mozgó tengelysúlymérő berendezések.
- A Csepel D–750 eszközhordozó alapgépek megjelenése, melyek speciális célgépe a kátyúzó felépítmény. (2 db került beszerzésre ebből a típusból.)
- Ezek további adaptereiként jelentek meg a Weiser típusú sószóró berendezések.
- Jelentős lépést jelentettek a felületi bevonatok teljesítményének és minőségének javításában a nagy bitumenszállító tartálykocsik (Volvo 32 000 literes, Csepel 12 000 literes „Szivar" gépkocsik).
- Szintén nagy lépés volt az önjáró zúzalékterítő gépek, a KEMOSZAKI, illetve a KZT–300-as gépek rendszerbe állítása.
- A hídvizsgálatokat segítette a Rába-Berger speciális célgép.
- A célgépes árokrendezéshez UDS teleszkópos kotró lett beszerezve.

A 80-as évek merőben új technológiákat nem jelentettek, így csak a meglévő gépek fokozatos korszerűsítése volt napirenden.

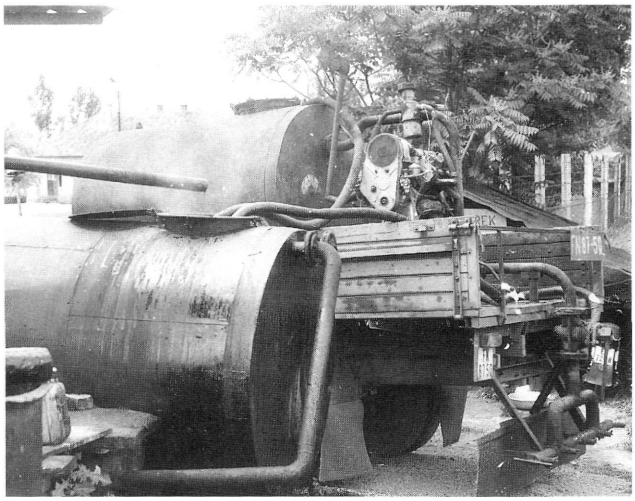
- Fokozatosan kivonásra kerültek a ZIL billenős teherautók, s helyettük Csepel D–750, Skoda–706, Tátra és IFA gépkocsik kerültek üzembe.
- A 70-es évek végén minden üzemmérnökség vezetője Lada személygépkocsival rendelkezett. A 80-as évek közepén ezek műszakilag „lejártak", s helyettük Dacia személygépkocsik lettek rendszeresítve.

Ekkor kerültek forgalomba a kétszemélyes IZS művezetői és útellenőrző gépkocsik is.

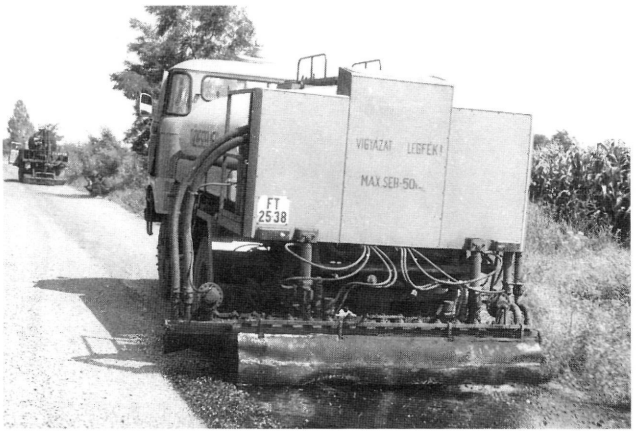


A SAVARIA III. BURKOLATFESTŐ GÉP AZ 1980-AS ÉVEK VÉGÉN

Az 1980-as években együtt élt a múlt és a jelen



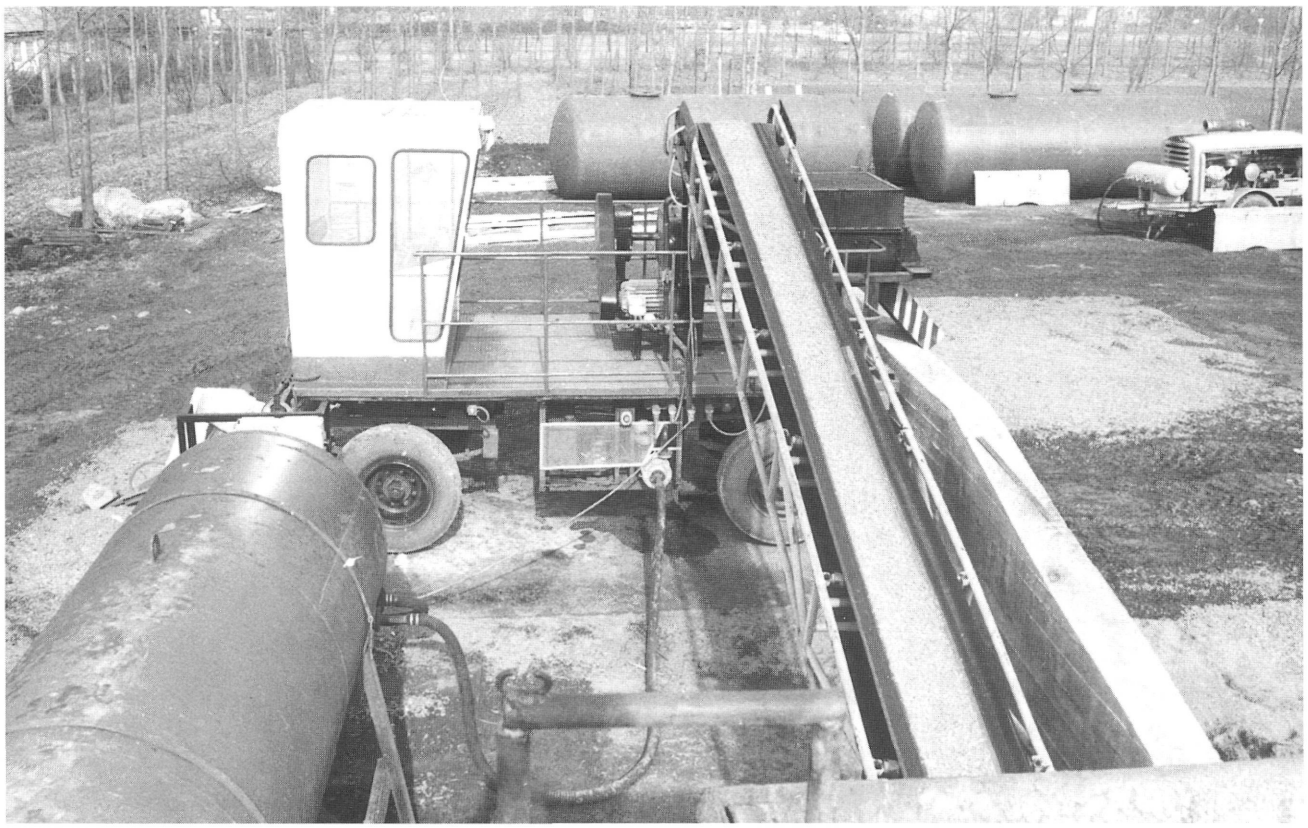
A ZIL–131-re szerelt Tymsína éppen „szívat" az orosházi LUHÓ telepen



Egy munkán együtt dolgozott a régi és új bitumenszóró



Jelentős fejlesztés volt a Csepel kátyúzó kocsi



A FEK–60 mobil keverőtelep már bitumenemulziós kátyúzó keveréket állított elő

Az 1990-es évek

Az 1992-es év minőségi változást jelentett a gépesítés területén.

Ekkor kezdődött a régi ZUK, Dacia, IZS gépkocsik cseréje, a kor igényeit jobban kielégítő nyugati típusú Opel Astra személygépkocsikra, Volkswagen Transporter brigádszállító és útellenőrző gépkocsikra és Opel Campo művezetői gépkocsikra.

- A szállító és eszközhordozó alapgépek fokozatos cseréjénél Skoda Liaz típusú billenős gépkocsik kerültek túlsúlyba.

A rendszerváltás után sok tevékenység kikerült az igazgatóság hatásköréből, így e technológiák fejlesztése leállt, vagy felszámolásra került. Ilyen volt az itatásos hengerlés, felületi bevonat és a burkolatjelfestés.

Ezek helyett előtérbe kerültek a speciális kisgépek és adapterek s egyéb berendezések, ugyanis az akkorra eltelt több mint 20 év gyökeres változást hozott a technológiák továbbfejlesztésében, illetve a kézi munkák további csökkentése terén.

Így kerültek üzembe:

- a kézi aszfaltvágók a kátyúzási munkákhoz,
- a kézi motoros fű- és bozótvágó kaszák,
- vibrációs lapok a tömörítés egyszerűsítésére,
- nagynyomású szivattyúk a híd- és úttartozék-mosásokhoz,
- motoros gallyazó fűrészek,
- korszerű hézagkiöntő géplánc,
- nedvesített sószórásra alkalmas Epoke típusú sószóró adapterek,
- a szállítási kapacitás bővítése céljából 11 db 12,5 t terhelhetőségű Panam pótkocsikkal lett ellátva minden üzemmérnökség.

A 2000-es évek

Az elmúlt 3 év gépfejlesztések terén a következőt hozta.

- Folytatódott a tervszerű selejtpótlási program. A Skoda 706-os gépkocsikat először Skoda Liaz-okra cseréltük, majd e típus gyártásának megszünése után Renault gépkocsik vásárlásával folyik jelenleg is a program.
- A felületi bevonatok egyik speciális típusának, a foltszerűen végzett felületjavítások továbbfejlesztése végett, cseh gyártmányú WYKO berendezés került beszerzésre.
- A több mint 20 éves Volvo homlokrakodók helyettesítésére teleszkópos rendszerű, több funkció ellátására alkalmas rakodógépek fokozatos üzembe állítása jelenleg is folyamatban van.
- A 2000-es évek eddigi legjelentősebb gépberuházása keretében 2003-ban minden üzemmérnökség rendelkezni fog a jelenleg legkorszerűbb igényeket kielégítő Unimog 300-as univerzális eszközhordozóval.

Nagy utat tettünk meg a kerti traktoroktól az Unimog 300-as gépkocsikig, ennek ellenére a gépparkunk átlagos életkora 11 éves.

A technikai fejlődés az ágazat gépesítése terén is korlátlan kínálatot nyújt, sajnos erre az anyagi források, a rendelkezésre álló létszámkeret és az utakra fordítható üzemeltetési és fenntartási költségek szűkös volta nem teszi lehetővé a mai korban elvárt igények minden szinten való kielégítését.

Reméljük, a következő 35 évben erre nagyobb lehetőség lesz.

A TÁRSASÁG JELLEMZŐ GÉPJÁRMŰ- ÉS MUNKAGÉP-ELLÁTOTTSÁGÁNAK ALAKULÁSA 1972–2002 KÖZÖTT

Megnevezés	Típus	1972 db	1982 db	1992 db	2002 db
Személyszállító	Warsava	1	–	–	–
és	Polski 125	1	–	–	–
kis teherkocsik	Raj GAZ	1	–	–	–
	GAZ–69	1	–	–	–
	Motorkerékpár IZS, Jawa	19	4	1	–
	Volga GAZ–24	–	1	1	–
	ZUK A–07	–	22	22	–
	ZUK A–06	–	4	8	–
	Mikrobusz, NYSA–521, NYSA–522	–	4	4	–
	Mikrobusz Volkswagen	–	–	–	1
	Zsiguli–2101	–	4	–	–
	Dacia–1310	–	–	5	–
	Lada NIVA	–	–	2	–
	Opel Astra	–	–	10	10
	Volkswagen brigádszállító	–	–	17	20
	UAZ–452	–	4	–	–
	IZS–2715	–	5	5	–
	Ssang–Yong	–	–	–	1
Tehergépkocsik	Robur LO–3000	–	1	1	–
	ZIL–131	2	–	–	–
	ZIL–164	2	–	–	–
	Csepel D–450	6	–	–	–
	Billenős gk. Csepel D–750, D–754	–	8	8	–
	Billenős gk. IFA W–50	–	10	4	1
	Billenős gk. ZIL MMZ–555	–	5	–	–
	Fix platós gk. ZIL 130G	–	4	–	–
	Csepel D–344	4	–	–	–
	Opel Campo	–	–	–	8
	Opel Combo	–	–	–	3
	Skoda–706	–	–	6	4
	Skoda MTS 24	–	4	4	–
	Skoda Liaz 18.33	–	–	–	10
	Tatra 813	–	–	–	3
	Nyerges vontató (Volvo, Csepel, Liaz)	–	1	2	1

Megnevezés	Típus	1972 db	1982 db	1992 db	2002 db
Egyéb járművek	Műhelygépkocsi (Csepel, Prága)	2	2	1	–
	Locsoló-seprő gk. ZIL, E–KPM-3	1	4	4	–
	Homokszóró ZIL PR–130	–	4	–	–
	Önrakodós gk. ZIL–4030	–	8	4	–
	Önrakodós gk. IFA KCR–3050	–	–	2	–
	Önrakodós gk. Renault	–	–	–	4
	UNIMOG (406, 900)	–	5	6	6
	UNIMOG (1200, 300)	–	–	–	4
	Bitumenszóró gk. IFA KBSZ–76	–	5	5	2
	Avia autómentő	–	1	1	1
	Rába-Berger hídvizsgáló	–	1	1	1
	Skoda-Mulag árokásó	–	1	1	1
	Tatra-UDS 113/A ároktisztító	–	1	1	1
	Útfenntartó gk. Csepel Unicar	–	2	2	2
	Traktor UTOS–45	4	–	–	–
	Traktor MTZ–80, MTZ–82	–	9	12	14
Munkagépek	Statikus henger NV–10	2	2	–	–
	Statikus henger R–12	2	6	5	3
	Gumihenger CP–10	1	–	–	–
	Gumihenger SGW–16	–	1	1	1
	Kézi vibrohengerek W–55, W–85	–	12	12	3
	Kézi vibrohengerek (Dynapac, BW–65)	–	–	–	8
	Vontatott gréder	1	–	–	–
	Gréder D–598	2	–	–	–
	Gréder D–710, D–557	1	5	5	1
	Gréder SHM 4–120	–	–	1	4
	Gumikerekes kotró EO–3322	–	1	1	–
	Lánctalpas kotró E–304/B	–	1	–	–
	Árokásó JCB 3CX	–	–	–	1
	Rakodó HON	1	–	–	–
	Rakodó VöCsi	3	–	–	–
	Rakodó UN–050, UN–053	–	4	6	1
	Rakodó Volvo	–	4	4	4
	Rakodó Cat. TH–63	–	–	–	3
	Masztikátor Reiser	–	1	1	–
	Aszfaltkeverő telep (300 kg-os)	1	4	–	–
	Aszfaltújrahasznosító Bagela	–	–	–	2
	Útfelület javító VYKO	–	–	–	1
	Festőgép Savaria	–	1	1	–



HIDEGASZFALTOT GYÁRTÓ KEVERŐTELEP KÓTPUSZTÁN

CEMENTSTABILIZÁCIÓS KEVERŐTELEP OKÁNY MELLETT





ASZFALTBEDOLGOZÁS ÚTSZÉLESÍTÉS KÉSZÍTÉSEKOR TERÍTŐLÁDÁVAL



AZ ELŐRE KEVERT CEMENTES STABILIZÁCIÓ BEDOLGOZÁSA RS–09-ES ALAPGÉPRE SZERELT TERÍTŐLÁDÁVAL

A BITUMENEMULZIÓS GÉPLÁNC AZ 1980-AS ÉVEK ELEJÉN



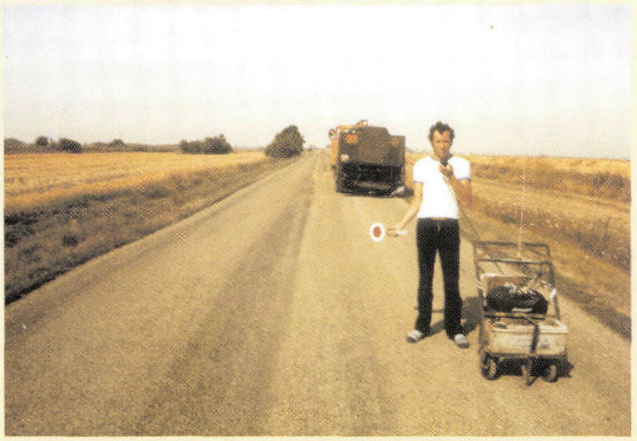
AZ IFA KBSZ ÁTSZÍVATJA AZ EMULZIÓT A CSEPEL TARTÁLYKOCSIBÓL

A KISZÓRT EMULZIÓRA KZT 300-AS CÉLGÉP TERÍTETTE A ZÚZALÉKOT





A JELLEMZŐ SZÁLLÍTÓJÁRMŰVEK A SKODA 706-OS BILLENŐS TEHERGÉPKOCSIK VOLTAK. R–12-ES STATIKUS HENGEREKKEL TÖRTÉNT A ZÚZALÉK HENGERELÉSE



A VÁLTAKOZÓ IRÁNYÚ FORGALOM IRÁNYÍTÁSA CB-RÁDIÓKKAL TÖRTÉNT

MEGNŐTT
A RÉZSŰKASZÁK SZÁMA





RÉGI NEHÉZ KÉZI MUNKÁK LETTEK KIVÁLTVA
A MOTOROS GALLYAZÓ FŰRÉSZEKKEL ÉS MOTOROS
FŰKASZÁKKAL



A HÁZILAGOSAN ÚJÍTOTT FLEKKEZŐ ADAPTERREL
ÉVENTE JELENTŐS MENNYISÉGŰ ÚTJAVÍTÁS KÉSZÜLT



A BITUMENÜST HELYETT KÉZI HÉZAGKIÖNTŐ
GÉPLÁNCCAL TÖRTÉNIK A REPEDÉSKIÖNTÉS

A VÁLLAKOZÓK FELÜLETI BEVONATOT KÉSZÍTŐ ESZKÖZEI AZ 1990-ES ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN



BITUMEN- ÉS ZÚZALÉK-SZÓRÁS EGY MENETBEN

NAGY TELJESÍTMÉNYŰ BITUMENEMULZIÓT PERMETEZŐ GÉP





A ZÚZALÉKTERÍTÉS EGYIK CÉLGÉPE



A REPEDEZETT BURKOLATON TEXTÍLIÁT TERÍTENEK A ZÚZALÉK ALÁ



VYKO–6
BEVONATKÉSZÍTŐ GÉP
AZ ÚTBURKOLAT LOKÁLIS
JAVÍTÁSÁHOZ

BAGELA ASZFALT-
ÚJRAHASZNOSÍTÓ
KÁTYÚZÁSI MUNKÁKHOZ
A RÉGI **ZIL–4030**
ÉS A FIX PLATÓS **IFA**
GÉPKOCSIKAT KIVÁLTÓ
RENAULT GÉPKOCSIVAL





UNIMOG 300-AS
SEPRŐ ADAPTERREL



MŰEMLÉK JELLEGŰ VASBETONKORLÁT KIHELYEZÉSE A 4219-ES ÚTON GYULÁN



UDS KOTRÓ FÖLDMUNKÁT VÉGEZ



FINN ASZFALT BEDOLGOZÁSA BÉRELT FINISERREL



TÉLI KÁTYÚZÁS HÓD-MIX BERENDEZÉSSEL

A hószemlék mindig az adott időszak technikai színvonalát tükrözték



A Skoda 706-os alapgépek korszaka



A hómarók már több korszakot átéltek



A 2002-es hószemlét a Skoda Liazok, az SR–2-es hóekék és az Epoke sószórók jellemezték









A FESTETT TÁBLÁKTÓL A FORGALMI TÁVFELÜGYELETI RENDSZERIG

(A forgalomtechnikai tevékenységek története)

Szervezeti fejlődés

Az igazgatóság megalakulásakor a forgalomtechnikai feladatokat egy forgalmi mérnök – előadói szintű – közreműködésével az útmesterségek hajtották végre. A gyakorlati munka akkor főleg a közúti jelzőtáblák szükség szerinti átfestéséből, a táblák láthatóságának biztosításából, a km- és hm-kövek évente egyszeri átfestéséből állt. Szakmailag tartalmasabb forgalomtechnikai munkának számított a forgalomszámlálás, amit központilag megadott rendszerben végezte az igazgatóság.

Átfogó forgalomszervezéssel, irányítással ebben az időben még nem foglalkoztak. A forgalmi mérnök előbb a központi műszaki osztály, majd a területi műszaki osztály szervezetében dolgozott. A beosztás tulajdonképpen az igazgatósági szintű koordináció és elvi irányítás ellátására volt elegendő az akkori igényeknek megfelelően, szerény anyagi lehetőségek felhasználásával.



ÚTIRÁNYJELZŐ A FESTETT TÁBLÁK IDŐSZAKÁBÓL

Szervezetileg az első jelentős állomás a feladatok növekedésével párhuzamosan 1973. végén következett be.

Ekkor alakult meg – a területi műszaki osztály szervezetén belül – a forgalomtechnikai csoport. Összetétele: két forgalomtechnikai mérnök, két hatósági előadó volt.

A másik, s egyben a legjelentősebb szervezeti módosítás bevezetésére 1975. január 1-jével került sor.

Ekkor alakult meg az igazgatóság önálló forgalomtechnikai osztálya: komplett ügyrendi elhatározással, mely magába foglalja a legfontosabb forgalomtechnikai feladatok munkaköri művelését.

Osztályvezetővel együtt előbb három, majd összesen négy forgalmi mérnök, két fő hatósági előadó, általános adminisztrátor és az útellenőri szolgálat alkotta a létszámot.

Az útellenőri szolgálat időközben 1977-ben levált az osztálytól, gyakorlati irányításuk azóta az üzemmérnökségeken történik, az osztályra hárul munkájuk szakmai irányítása és ellenőrzése.

Bővült viszont a szervezet a gyulai határátkelőhelyen működő tengelysúly-mérlegelő állomással, és 1979. április hónaptól a mozgó tengelysúly-ellenőrző csoporttal.

A különböző szervezeti változások következtében először a mozgó tengelysúly-ellenőrzési feladat került leválasztásra az igazgatóságtól (1995. április 1-től), majd pedig a gyulai határátkelőhelyen végzett ellenőrzési tevékenység (1996. június 1-től).

A közúti forgalom szabályozásának fejlődése

Az igazgatóság megalakulásakor a közúti közlekedés szabályait a 2/1962./IX. 29./ KPM-BM sz. rendelet – a régi KRESZ – szabályozta.

A 60-as évek végén, de főleg a hetvenes évek elején már egyértelműen megfogalmazódott a régi KRESZ módosításának szükségessége.

A forgalomtechnikai munkát a következő jogszabályok alakították:

- 1976. január 1-től az új KRESZ,
- az új KRESZ végrehajtási utasításának számító 2/1976./II. 28./ KPM sz. rendelet,
- a 2/1976-os rendeletet felváltó 20/1984. (XII. 21.) KM-rendelet (ugyan többszöri módosítással, de ez hatályos jelenleg is).

A 2/1976./II. 28./ PKM sz. rendelet alapvetően megváltoztatta a közutak forgalmának, forgalmi rendjének kialakításával, ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat.

Az új KRESZ alapján a rendelet egyik legfontosabb szabályozási része, hogy előírja a közutak forgalmi rendjének kialakítását, államigazgatási határozatban való rögzítését, és ötévenkénti felülvizsgálatát, a szükséges módosítások végrehajtását. Az új forgalmi rend kialakítását és bevezetését a rendelet a közúti igazgatóságok kötelességévé tette. Kötelező lett a táblák kihelyezésének jegyzőkönyvi dokumentálása.

A rendelet által előírt feladatok közül kiemelkedő az új típusú útirányjelző rendszer beveze-



A MAI TÁBLARENDSZEREK

tése, valamint a peremlyukkártyás jelzőtáblanyilvántartás.

A 20/1984. sz. rendelet alapjaiban a 2/1976. számúra épül, azonban egy igen nagy változást hozott. Konkrétan azt, hogy a forgalmi rend meghatározása egy szűk (de igen nagy jelentőséggel bíró) része külön önálló hatósági feladatként fogalmazódott meg.

Ezek a feladatok a vasúti átjárók, a kijelölt gyalogos átkelőhelyek, valamint a tömegközlekedési útvonalak és megállóhelyek kijelölése (ez később ismét visszakerült kezelői hatáskörbe) témaköröket foglalták magukba.

A közlekedési hatósági jogkört először a megyei tanácsok közlekedési osztályai, majd az „Egységes közlekedési hatósági szerv létesítéséről szóló" 94/1991. (VII. 23.) Korm. sz. rendelet megjelenése után a közlekedési felügyeletek gyakorolták, ill. gyakorolják.

A műszaki lehetőségek fejlődésével, a forgalomtechnikai nyilvántartások is egyre magasabb szintre kerültek (összhangban a más hasonló nyilvántartások idevonatkozó részével).

1993-ban került kifejlesztésre a „Forgalomtechnikai Alapadatok Nyilvántartása" elnevezésű program (rövid nevén: RENDTÁR), melyet 2000-től a korszerűbb WINTÁR program váltott fel.

Útirányjelzés

Az első jelentősebb változások egybeesnek az igazgatóság megalakulásával. A Köfém típusú nagy zöld útirányjelző táblákat az igazgatóság 1969-ben kezdte festeni, s a program végrehajtása 1972–73-ig húzódott. A táblák alapanyagát a Székesfehérvári Könnyűfémművek készítette, festésüket (a feliratokat) az igazgatóság végezte el, kezdetleges körülmények között. A festés technológiája is kívánnivalót hagyott maga után, ami a kihelyezett táblák gyors lehámlásán volt tapasztalható. Általában 1-2 év után a táblákat újra kellett festeni.

1975-ben a Közúti Gépellátó Vállalat üzembe állította a svéd licenc alapján vásárolt akkor korszerű táblagyárat. Működésével mód nyílt arra, hogy igazgatóságunk főúthálózatán 1978-ban befejezhette a korszerű nagy zöld táblák kihelyezését.

Mára már gyakorlatilag a teljes megyei úthálózaton bevezetésre került ez a fajta útirányjelzési rendszer.

KRESZ-táblák

Az igazgatóság megalakulásakor kb. 1500 db festett vastábla volt a hálózaton.

A 70-es évek elején már tapasztalható minőségi változás részben a műgyanta alapú festék-

anyagok hazai elterjesztése, részben pedig az üveggyöngy alkalmazása. Ez utóbbival már fényvisszaverő táblákat lehetett készíteni. Az igazán modern – nemzetközi szintű – KRESZ-táblák azonban a reflexfóliás táblák voltak. 1975-ben az összes tábla 28%-a volt korszerű fóliás tábla. Jelenleg mintegy 12 000 db KRESZ-tábla szabályozza a közlekedést a megyében.

A táblák és tartóoszlopaik alapanyaga a 90-es évek elejéig szinte kizárólag alumínium volt.

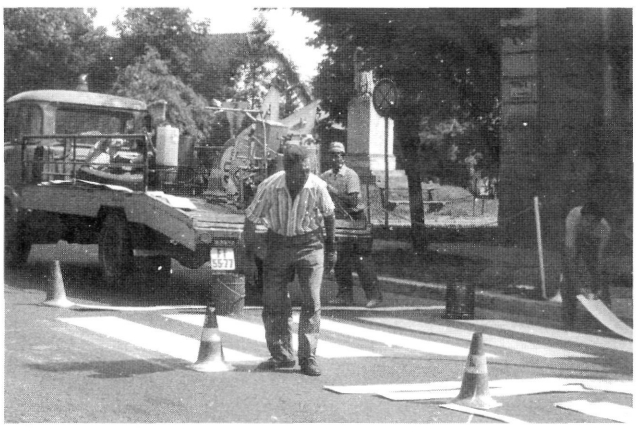
Egy sajnálatos jelenség (illetéktelen eltulajdonítások) megjelenése miatt különböző egyéb anyagok alkalmazása került előtérbe (műanyag, fa, horganyzott acél).

Emiatt úgy a tartóoszlopok, mint a táblák gyakorlatilag szinte 100%-ban ismét vas alapanyagból készülnek (horganyzott formában).

Burkolatjelfestés

1969–72 között a főúthálózat egyes szakaszai és főbb csomópontjai voltak állandó burkolatjellel ellátva. A felhasznált festékanyag minősége gyenge volt, (viatex, stb.) a közúti körülményeket – jó esetben is – csak néhány hónapig viselte el, majd lekopott, egy éven belüli újrafestésére pedig nem volt lehetőség, mert mindössze egy kézi vezetésű festőgép állt rendelkezésre.

Gyökeres változást jelentett az első motoros festőgép megjelenése 1973-ban. Ezzel mód nyílt arra, hogy a főúthálózatot évente egy alkalommal felfessük. 1975-ben már az úthálózat 50%-át láthattuk el útburkolati jelekkel. Ugyanakkor a burkolatfestő anyagoknál is megjelentek a korszerű műgyanta alapú festékek. Javult az élettartam és a minőség. Ennek legjellemzőbbike a hazai utakon a svájci gyártású, PLASTIROUTE fajtájú festék volt. Emellett a hazai fejlesztési SPLENDOR-t alkalmaztuk még.



A KÉZI BURKOLATFESTÉS ESZKÖZEI ÉS SZEMÉLYZETE AZ 1980-AS ÉVEKBEN

Elindult az üveggyöngyszórásos technológiájú, fényvisszaverő kivitelű festések megvalósítása.

Ekkor már 62 db kijelölt gyalogos-átkelőhely volt az úthálózaton. (Jelenleg 182 db van.)

A környezetvédelmi előírások szigorodásával a műgyanta alapú festékanyagokat, az ún. „vizes bázisú" anyagok váltották fel.

A „szolnoki időket" követően a Közúti Igazgatóság 1991. évi „visszaszervezése" után, úgy a saját táblagyártás, mint a burkolatjelfestés megszűnt.

A '90-es évek második felében jelentek meg a megyében az ún. tartós burkolati jelek.

Alkalmazásukra elsősorban csomóponti jelek (nyilak, helyzetjelző vonalak, kijelölt gyalogos-átkelőhelyek) esetében került sor.

A tartós jelek megjelenésével kezdtük el alkalmazni az ún. „akusztikus" (zajkeltő) speciális kialakítási formát, különböző egyedi helyszíneken. (Egyes vasúti átjárók és útkereszteződések előtt.)

1997-ben jelentek meg a társaság úthálózatán a Dániából származó ún. „PREMARK" ráolvasztásos hőtechnológiás eljárással burkolatra vitt anyagok úgy színes, mint „sima" fehér kivitelben.

Jelzőlámpás közúti csomópontok

Igazgatóságunk területén 1975. december 22-én helyeztük üzembe az első jelzőlámpát Békéscsabán a 44. sz. főúton a Kossuth téri csomópontban. A lámpa előbb fix programmal működött, majd 1976 elején áttértünk a járművek által vezérelt rendszerre.

A Kossuth téri jelzőlámpát több jelzőlámpa telepítése követte.

Miután a forgalomirányító jelzőlámpák a megyeszékhely legfontosabb útvonalain, egymáshoz közeli csomópontokban kiépültek – számuk elérte a tízet –, szükségessé vált a jelzőberendezések összehangolása. 1988-ban készült el a megvalósításhoz szükséges terv.

Ezt követően a megvalósítás több lépcsőben, fokozatosan valósult meg.

A forgalomirányító jelzőlámpák szaporodásával egyre időigényesebb, költségesebb lett azok megbízható, folyamatos üzemeltetése.

Az üzembiztonság, forgalombiztonság növelése érdekében ezért 1992-től egy számítógépes felügyeleti rendszert valósítottunk meg Békéscsaba jelzőlámpáinak folyamatos figyelemmel kísérésére. Kezdetben jelzőkábelek biztosítottak kapcsolatot a terepi berendezések és a felügyeleti számítógép között, amely később az URH-s adatátviteli rendszerrel egészült ki.



EGYÜTT VAN SZINTE MINDEN FORGALOMTECHNIKAI ELEM: KÖRFORGALMI CSOMÓPONT, KRESZ- ÉS ÚTIRÁNY JELZŐ TÁBLÁK, BURKOLATI JELEK ÉS PRIZMÁK, ACÉLSZALAG KORLÁT, GÖMBIDOM SZEGÉLY

A technika fejlődésével mára már mobiltelefonos rendszeren keresztül tudjuk biztosítani az adatáramlást a megye valamennyi jelzőberendezéséhez.

A megyeszékhelyen kívül először Orosházán (1985), majd pedig Gyulán (1991), Mezőberényben (1994), Békésen (1994), Sarkadon (1998) és Szarvason (1999) jelentek meg a jelzőlámpák.

Mára már a 25 db békéscsabai lámpa mellett 14 db „vidéki" lámpa segíti a forgalom gyorsabb, ill. biztonságosabb lebonyolódását a különböző csomópontokban, ill. gyalogos-átkelőhelyeknél.

A kezdeti időszakban PÉCS II. és TESLA típusú vezérlő automatikákat alkalmaztunk, majd az 1980-as évek közepétől az igazgatóság dolgozói által került kifejlesztésre a CSABA típusú automatika.

Az 1990-es évek elejétől alkalmazzuk egyes csomópontok kijelölt gyalogos-átkelőhelyeinél a kiegészítő hangjelzést. Eleinte dudaszerű búgó hangot, majd ezek helyett és ezt követően a beszédszintetizátoros megoldást, majd legújabban (2001-től) pár speciális esetben az ún. „csipogós" kivitelt.

1996-ban jelentek meg először (és valószínűsíthetően országosan is elsőként) a megyében a hagyományos izzóval működő jelzőlámpafejek helyett az ún. LED-es kivitelűek.

Ugyan folyamatosan, de sajnos viszonylag alacsony ütemben sikerült csak a megyei terjesztésük, így az előnyeik ellenére a viszonylag magas bekerülési költségük miatt egyenlőre nem tudtak az általunk kívánatos mértékben elterjedni. (Részarányuk jelenleg mintegy 15%-os.)

Szintén az 1990-es évek elejétől alkalmazzuk a megyében a veszélyes helyre figyelmeztető sárga villogó fényjelzést adó berendezéseket, kijelölt gyalogos-átkelőhelyek balesetveszélyes csomópontok esetében.

Mára már 14 településen 42 db ilyen berendezés működik a megyében.

A korábbi időkben egy igazgatóságon belüli szervizcsoport látta el a kezelés, javítás, karbantartás feladatait (az URH rádiórendszer felügyeletével együtt).

1991-től ez a feladat is külső vállalkozóval kerül elvégzésre (elvégeztetésre).

Körforgalmi csomópontok

A Magyarországon „száműzött" megoldás első hazai alkalmazása 1990-ben történt meg az 53. és 55. sz. utak négyágú kereszteződésének ilyen formájú átépítésével.

Nálunk az első ilyen megoldás megvalósítására 1998-ban került sor. Fehér Géza tervező által készített tervek alapján Mezőberény városközpontjában, a 47-es és a 4641. j. utak, valamint egy önkormányzati utca által alkotott (eredetileg igen bonyolult) csomóponteggyüttes átépítésével.

Ezt követte a második Orosházán szintén 1998-ban, a 47. sz. út elkerülő nyomvonala és a 4407. j. út keresztezésében.

Ezután Nagyszénáson (1999), Orosházán (1999, 2000), Gyulán (2000-ben 2 db), Kaszaperen (2002), Mezőkovácsházán (2002), Battonyán (2002) és Csanádapácán került megépítésre körforgalom.

Így az eltelt 5 év alatt, ebből az igen sokféle szempontból előnyös tulajdonságú csomópontfajtából már 11 db szolgálja és segíti a megyében közlekedőket.

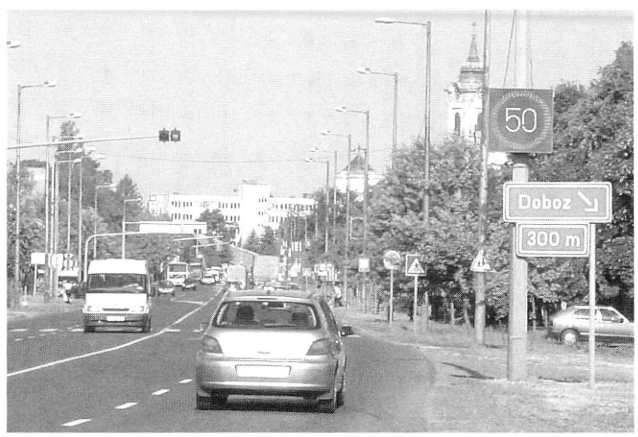
További úttartozékok

- Vezetőoszlopok: 1974-ben kezdődött meg a fényvisszaverő fóliával ellátott műanyag vezetőoszlopok kihelyezése a főúthálózaton. Ebben az évben 3400 db elhelyezése történt meg.
  Ezt megelőzően 1968 és 1974 közötti időszakban festett vasbeton vezetőoszlopok szolgálták a vonalvezetés optikai érzékelhetőségének javítását. (1968-ig pedig vasbeton kerékvetők voltak az utak mellett.)
- Burkolati prizmák: Ezen fényvisszaverő speciális elemek alkalmazására először 1990-ben került sor több veszélyes helyszínen.
  Főleg az éjszakai közlekedést segítő, akkoriban elhelyezett optikai elemek időállóságával voltak problémák, mert 1-2 év alatt megrongálódtak, tönkrementek, ill. belesüllyedtek a burkolatba.



VÁROSKAPU PRIZMÁKKAL ÉS ÁTVILÁGÍTOTT SZIGETVÉG. JELZŐKKEL A 44 SZ. FŐÚT KONDOROSI SZAKASZÁN

  1996 óta építjük be a GHY típusú öntvényházas prizmákat, melyek az előzőekben jelzett tartóssági problémát megoldották. Jelenleg a megyében már közel 7000 db szolgálja a közlekedés biztonságát
- Átvilágított kivitelű szigetvégjelzők: Az első megyei körforgalom (Mezőberény, 1998) megépítésénél alkalmaztuk először az ún. átvilágított kivitelű szigetvégjelzőket. Ezek a HALDO típusú elemek a „kikerülési irányt jelző" kisméretű táblák helyett kerültek beépítésre.
  A táblákhoz képest sokkal nagyobbak, jobban észlelhetőek, esztétikusabbak, és megvilágítottságuk kapcsán jóval nagyobb mértékben tudják segíteni az éjszakai közlekedést.
- Elektronikus sebességkijelző: A 33. sz. főút Gyula felőli békéscsabai bevezető szakaszán először kísérleti jelleggel, majd a kedvező tapasztalatok alapján véglegesített formában került felszerelésre egy elektronikus sebességkijelző berendezés 1996-ban.
  Működésének lényege az, hogy az engedélyezettnél magasabb sebességgel haladó járművek vezetőit egy sebességkorlátozást jelző tábla elektronikus megjelenítésével figyelmezteti a szabálytalanságra.
  Sajnos további berendezések megyei telepítésére anyagiak hiányában ez idáig még nem kerülhetett sor.



ELEKTROMOS SEBESSÉGJELZŐ A 44 SZ. ÚT BÉKÉSCSABAI SZAKASZÁN

Balesetelemzés, -nyilvántartás fejlődése

A megyei úthálózat forgalombiztonsági helyzetét minden esetben a bekövetkezett személyi sérüléses balesetek ismeretében lehetett értékelni.

A kezdetekben (1966-tól) a rendőrségtől betekintésre megkapott baleseti statisztikai lapokon szereplő főbb adatokat kézzel rögzítettük (másoltuk át) A3 formátumú űrlapokra.

Nagy előrelépést jelentett a 70-es évek végén, amikor ugyanezen adatokat peremlyukkártyákra dolgoztuk fel. Az eljárás segítségével már útszám, vagy akár útszakasz szerinti leválogatást is végezhettünk, a kártyák szélén lyukasztással rögzített további információkat is figyelembe vevő szelektálással együtt.

A következő technikai lépcsőfok a számítástechnika megjelenése volt. A '80-as évek második felében a forgalomszabályozási osztály Commodore 64 típusú számítógépet kapott. Itt egyszerre akár több szűrőfeltétel is beállítható volt az adatrendszerezések alkalmával. Az adatokat ekkor már lemezen kaptuk meg kezdetben évente, majd havi rendszerességgel.

A PC-k megjelenésével a DOS-os alapú „BALESET", majd Windows-os Win-Bal programmal végezhettük a forgalombiztonsági elemzéseinket.

A forgalomszámlálási tevékenység

A forgalomszámlálási tevékenység mindig is kiemelt feladat volt a szervezet életében.

Viszonylag egységes elveken alapuló forgalmi adatfelvételeket 1927 óta végeznek hazánkban.

Az országos közúthálózaton első alkalommal 1955/56-ban került alkalmazásra olyan forgalomszámlálási módszer, amely a közúti forgalom időbeli lefolyásában fennálló törvényszerűségeken alapult. A gyakorlatban bevált és a folyamatosan fejlesztett eljárással 1963-ban, 1970-ben, 1975-ben és 1980-ban tartottak teljes körű forgalomszámlálásokat. E számlálások egyik fő jellemzője volt, hogy az egész országban, egyazon évben történtek a forgalomfelvételek.

Ezt követően az országos forgalomszámlások pénzügyi, illetve szervezési szempontok, kötöttségek miatt hároméves rotációs rendszerben kerültek lebonyolításra. 1984–86, majd az 1990–92 közötti forgalomszámlálások során egy-egy évben 6-7 megye úthálózatán történt mellékállomási programmal bővített számlálás. A többi megyében, ezekben az években csupán a nagyságrenddel kisebb figyelemmel kísérési hálózaton végeztek forgalmi felvételeket.

Az 1995. évvel kezdődően az országos közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás az előző évektől eltérően, úgynevezett "gördülő" rendszerben kerül végrehajtásra.

A „gördülő" rendszer bevezetésével ily módon lehetővé vált, hogy a szakma minden évben rendelkezzen szinte az egész országos közúthálózatra vonatkozó forgalmi adatokkal, országos és megyei összesítésekkel.

A megyében a forgalomfelvételeket folyamatosan nagyjából hasonló mennyiségű állomáshálózaton végeztük, ill. végeztettük.

Ez kb. 280 db számlálási helyszínt jelent.

1994-ig a feladatot teljes egészében saját magunk végeztük el, ezt követően 2002-ig a tényleges végrehajtási feladatrészt úgy a kézi, mint a gépi számlálások tekintetében vállalkozóval végeztettük el.

2003-ban a kézi számlálási feladatot ismét saját embereinkkel végezzük.



A KÖZPONTI DISZPÉCSERSZOLGÁLAT. ITT MŰKÖDIK TÖBBEK KÖZÖTT A FORGALMI TÁVFELÜGYELETI RENDSZER IS

KERÉKPÁRÚT-ÉPÍTÉSEK

Úgy a megyei, mint országos szinten a kerékpáros forgalommal kapcsolatos történések kezdeti időpontja az 1973-as évre tehető.

Az azóta eltelt időszak alapvetően három – egymástól jól elhatárolható – szakaszra osztható.

1973–1983 közötti évek

Az 1970-es évek legelejétől a forgalomfelvételek alapján kiderült, hogy a kerékpáros közlekedés egyre növekszik, ill. a növekedéssel együtt a baleseti részaránya is jelentősen emelkedett.

Ennek hatására 1973-ban megépült a megye első kerékpárútja Békéscsabán, a Bartók Béla út teljes szakaszán 1351 m hosszon.

Sajnos 1978-ig sem megyei, sem országos szinten kerékpárút alapvetően nem épült.

1978-tól kezdődően az igazgatóság forgalomtechnikai osztályán a megyei kerékpáros forgalommal foglalkozó részletes mélységű vizsgálatsorozat indult el.

Ezen tanulmányok alapján a városi átkelési szakasz útkorszerűsítésével együtt Mezőkovácsházán készült el 1979-ben a 4434. j. út mellett 2820 m hosszon a megye második kerékpárútja, majd 1981-ben került kivitelezésre a kondorosi kerékpárút első üteme.

A következő kerékpárutak Szarvason (az első vasúton történő átvezetéssel!), Kondoroson, Mezőberényben és Dobozon létesültek.

A kerékpáros közlekedés biztonságának javítása érdekében kezdeményezésre került, hogy a megyei tanácsok és a KIG-ek közösen kezdeményezzék a „kerékpáros bizottság" megalakítását.

1984–1990 közötti évek

A kerékpáros bizottság terjesztette fel 1984-ben 11 megyei településen összesen 14,4 km kerékpárút építését. (Ez az akkori 38,6 km-es országos igény 37%-át jelentette!)

A kivitelezéseket általában a helyi termelőszövetkezetek, tanácsi költségvetési üzemek végezték, de például Kaszaperen és Gyomaendrődön az igazgatóság is közreműködött a megvalósításban.

A KRESZ ilyen irányú módosítását követően ekkor kerültek kijelölésre és felfestésre a megye első kerékpársávjai Békéscsabán, Szarvason és Orosházán.

1987-ben folyamatosan épültek a kerékpárutak a megyében. Ennek az évnek a végén az ország 280 km kerékpárforgalmi létesítményéből 59 km (21%) volt Békés megyében található.

Sajnos 1988-tól ez a lendület alábbhagyott.

A nehézségek ellenére megépült az első kerékpáros közúti aluljáró (44. sz. főút, Veszely), és megvalósult Békéscsabán az Orosházi úti felüljárón történő átvezetés, de az 1980-as évekre jellemző kerékpárút-építési konstrukció igazából „lecsengett".



A MEGYE SZÁZADIK ÉS EGYBEN AZ ORSZÁG EZREDIK KM KERÉKPÁRÚTJÁT LOCZ KÁROLY KÖZLEKEDÉSI MINISZTER ADTA ÁT

1991–2003 közötti évek

A megyei kerékpút-építések mélypontja 1991 volt, amikor is állami támogatás hiányában egyáltalán nem épült kerékpárút!

A helyzetet az 1992. évi XXX. törvény oldotta fel, amely az Útalap létrehozását rendelte el, és felhasználási módját szabályozta, miszerint az Útalap 5%-át kerékpárút-építési célokra kellett felhasználni!

Ennek alapján 1992. október 7-én adták ki a maihoz hasonló önkormányzati törzsvagyonba tartozó kerékpárút-fejlesztési pályázati kiírást 1993 I. félévére vonatkozóan.

Már 1993-ban 10 Békés megyei település összesen 17,3 km úthosszal volt nyertes az első pályázaton.

1994-ben 8 településen 8 km kerékpáros létesítmény épült meg, melyek közül kiemelkedik Szarvason a Holt-Körösön átívelő kerékpáros híd megvalósítása.

1995-ben Békés megye nevezetes fordulóponthoz érkezett a fejlesztés területén, ugyanis elkészült a századik km kerékpárút a 44. sz. főút Szarvas és Csabacsűd közötti szakaszán, mely egyben a magyarországi kerékpárutak ezredik km-ét is jelentette.

E két együttes jubileum országos megünneplésére került sor 1996. május 17-én az adott helyszínen, ahol felavatásra került Mihály Gábor szarvasi származású szobrászművész által készített emlékoszlop.

Az azóta is élő pályázati lehetőségnek (is) köszönhetően a töretlenül folytatódó építések eredményeként, ma már a megyei országos közúthálózat több mint 10%-a mellett található kerékpárút.

A KERETES MÉRŐSZALAGTÓL AZ ISO 9001:2000 MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI RENDSZERIG

A minősítés, a minőségügy fogalma jelentős átalakuláson ment keresztül az elmúlt 35 évben, különösen az utóbbi 15 évben.

Egy amerikai minőségügyi szakember szerint a XX. század a termelékenység évszázada volt, a XXI. század a minőség évszázada lesz.

Cégünk múltját és jelenét elemezve valósan érzékelhető ez a változás.

Erre utal a címben szereplő keretes mérőszalag is. Az 1970-es évek műszaki ellenőrei főleg a mennyiséget mérték, a szállító járművek fordulóit számolták. Persze nem kell lebecsülnünk az akkori minőséget sem, hiszen akkoriban talán még jobb aszfaltbevonatok készültek, mint manapság. Talán a tapasztalat volt a nagyobb.

A nagy volumenű termelés újabb, gazdaságosabb anyagokat és technológiát igényelt. Ez idő tájt kezdődött el az országban az útügyi laboratóriumok kiépítése, így volt ez a békéscsabai laboratóriummal is, melynek kiépítése az 1970-es években, a melegaszfalttal végzett megerősítések idején kezdődött.

Természetes, hogy a laboratórium működési területe a nagy technológiai korszakokhoz alkalmazkodott, az alkalmazott anyagok és technológiák minőség-ellenőrzésére irányult.

A korszerűsítési munkák elsősorban a vállalati szférák kivitelezésében készültek, így a laboratórium működése elsősorban ezekhez a technológiákhoz kapcsolódott. Az 1970-es évek végén jelentős nagyságrendet képviselt a cementstabilizációs technológia. A cementes talajstabilizáció



NAPJAINKRA A LABOR IDEÁLIS KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT MŰKÖDIK

helyi talajok, iszapos-agyagos homokok gazdaságos hasznosítása céljából fejlődött ki. Jelentős program volt, hiszen Békés megyében más hasznosítható helyi anyag még ma sem található. Olcsó, de kényes, folyamatos ellenőrzést igénylő ez a technológia. A cementstabilizációs munkák tervezéséhez és gyártásközi ellenőrzéséhez az alábbi vizsgálatokra rendezkedtünk be:

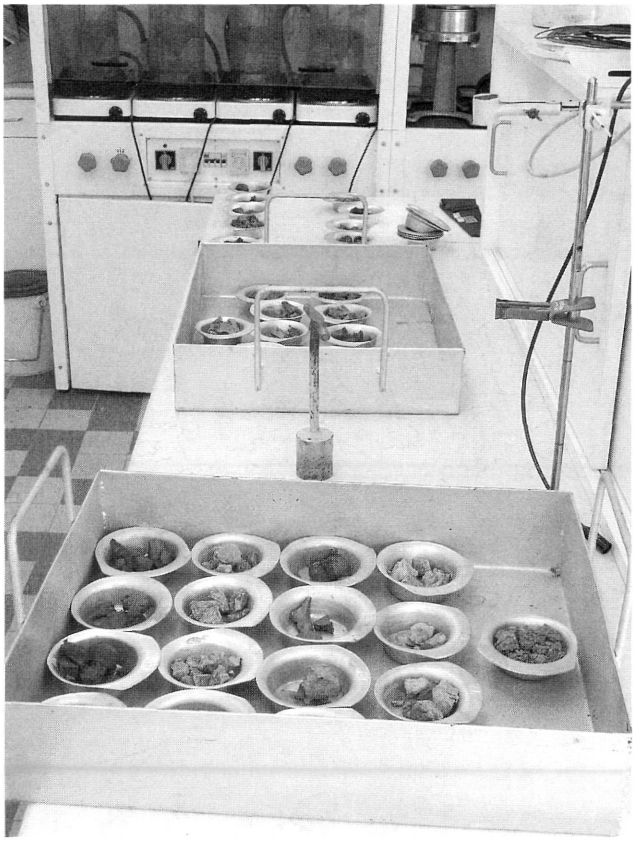
- Talajazonosító vizsgálatok (konzisztencia-jellemzők, szemmegoszlás, hidrometrálás, víztartalom stb).
- Talajtömöríthetőség, Proctor-vizsgálat, tömörség-ellenőrzés.
- Talajfeltárás, 55 mm-es kézi talajfúró berendezés.
- Stabilizált keverék szilárdságának, tömörségének, összetételének ellenőrző vizsgálatai.
- Stabilizáló réteg teherbírásának ellenőrzése tárcsás terhelő berendezéssel.
- Szélesített szerkezet teherbírásának ellenőrzése Benkelmann mérőkarral.

A vizsgálatok jelentős része a helyszínen, illetve a keverőtelepen kialakított munkahelyi laboratóriumokban készült, munkahelyi laboratóriumként lakókocsik szolgáltak. Tervezési és ellenőrzési módszereinket id. Gáspár László instrukciói alapján a Közlekedéstudományi Intézettől vettük át.

Az 1980-as évektől előtérbe kerültek a bitumenemulziós felületi bevonatépítésekre alapozott fenntartási technológiák. Ekkor még saját gépláncc al végeztük ezeket a munkákat. A laboratórium ebben az időben a bitumenemulzió és a zúzottkő alapanyagok vizsgálatait fejlesztette, a kivitelezési technológia tervezésére és helyszíni ellenőrzésére rendezkedett be. Kifejlesztettük a következő vizsgálatokat:

- Dean–Starke vizsgálatok a bitumenemulzió összetételének ellenőrzésére.
- pH-mérés az emulzió várható viselkedésének vizsgálatához.
- Penetráció- és lágyuláspontmérések az emulzió alapanyagainak vizsgálatához, amelyet az ún. deemulgálással különítettünk el.
- A tapadás- és törésidő-vizsgálatokat.
- Különböző viszkozitásvizsgálatokat.
- A felhasznált zúzottkövek különböző vizsgálatait.

Talán ez utóbbi, a zúzottkő okozta a nagyobb problémákat. Akkoriban a kőbányák igen poros, lemezes alakú, rosszul frakcionált zúzottköveket gyártottak. A több száz vizsgálat és a hatékony reklamációk eredményeként a kőbányák is változtattak technológiájukon, elértük, hogy a



A VIZSGÁLATRA ELŐKÉSZÍTETT ANYAGMINTÁK

közutas igényeknek megfelelő bányatermékek állnak rendelkezésre.

Az 1980-as évek közepére tehető a bitumenemulziós aszfaltgyártások korszaka.

Alkalmazkodva az újabb igényekhez, a laboratórium az aszfalttechnológiák tervezésére és ellenőrzésére rendezkedett be. Ebben az időben fejlesztettük ki a következő vizsgálatokat:

- Aszfaltkeverék összetételének ellenőrzése meleg extrakciós eljárással.
- Mechanikai jellemzők ellenőrzése Marshall-vizsgálattal.
- Aszfaltrétegek tömörségi jellemzőinek vizsgálata.

A békéscsabai útlaboratórium működésében ez az időszak jelentős fordulópont is volt, hiszen a Szolnoki KIG-gel való „egyesítésünk" következtében a laboratórium szervezeti-működési részévé vált az akkor Szolnokon kialakított regionális laboratóriumi központnak, amit röviden KMFÁ-nak (Központi Minőségfelügyeleti Állomás) neveztek.

A burkolatjel-festési programok is folyamatos laboratóriumi ellenőrzést igényeltek, de ezt már nem tudtuk kifejleszteni, mert ez a technológia az 1990-es évektől teljes egészében a vállalkozási szféra kivitelezésében valósul meg.

Az újabb fejlesztési munkák a korszerűbb útgazdálkodási koncepcióknak megfelelően szűkebb területre koncentrálódtak, a közúti közlekedés minőségének magasabb szintű biztosítását célozták. Ide tartoztak a főút-rehabilitációs programok, az elkerülőút-építések, a baleseti gócpontok (szakaszok) megszüntetésére irányuló programok stb. Ma már ide sorolhatjuk azt a programot is, amely a megye észak-északkeleti részén jelentkező, altalajeredetű súlyos burkolatkárok javítására és megelőzésére irányulnak.

Ezek a programok jól megalapozott terveket, előzetes műszaki és gazdasági vizsgálatokat követelnek.

A laboratórium fejlesztési irányai is ezt célozták, főleg pályaszerkezetek, alépítmények, földművek és altalajok vizsgálatára kellett berendezkednünk.

- Burkolatfeltárás koronafúróval.
- Pályaszerkezeti rétegek teherbírás-mérésének korszerűsítése.
- Geotechnikai feltárások korszerűsítése, motoros szonda alkalmazása.
- Geotechnikai vizsgálatok korszerűsítése.
- A vizsgálati eredmények számítógépes feldolgozásának folyamatos bevezetése stb.

A minőségügy fejlettebb koncepciója szerint elsősorban nem a termék minőségével kell foglalkozni, az egy szükségszerű, de statikus tevékenység. A fejlesztés inkább az elképzelések, tervek részletesebb megalapozását, a felmerült és lehetséges problémák műszaki elemzését, illetve megelőzését igényli.

Olyan elemző vizsgálati-kutatási programok valósultak meg, mint a „Hidrometeorológiai viszonyok változásának hatáselemzése az úthálózat állapotváltozásával kapcsolatban", vagy „Az erősen térfogatváltozó talajú területeken épített utak fenntartási problémáinak elemzése". Mindezek évtizedekre visszanyúló információelemzéseket, komplex feltárásokat, vizsgálatokat követelnek.

Az EU-hoz közeledve a szakma, a követelményrendszer egyre inkább nemzetközi szintűvé válik.

Az évezred utolsó éveitől kezdődően a minőségügy még tágabb értelmezést kapott. A közútkezelő kht.-k szolgáltatásait egyre inkább a fogyasztók, azaz a közúthasználók igényeinek minél magasabb szintű kielégítésére kell irányítani. Ez az ISO 9000 rendszerszabvány alapkövetelménye. A Békés Megyei Állami Közútkezelő KHT. a 19 megyei közútkezelő szervezet közül elsőként vezette be a nemzetközi szabvány köve-

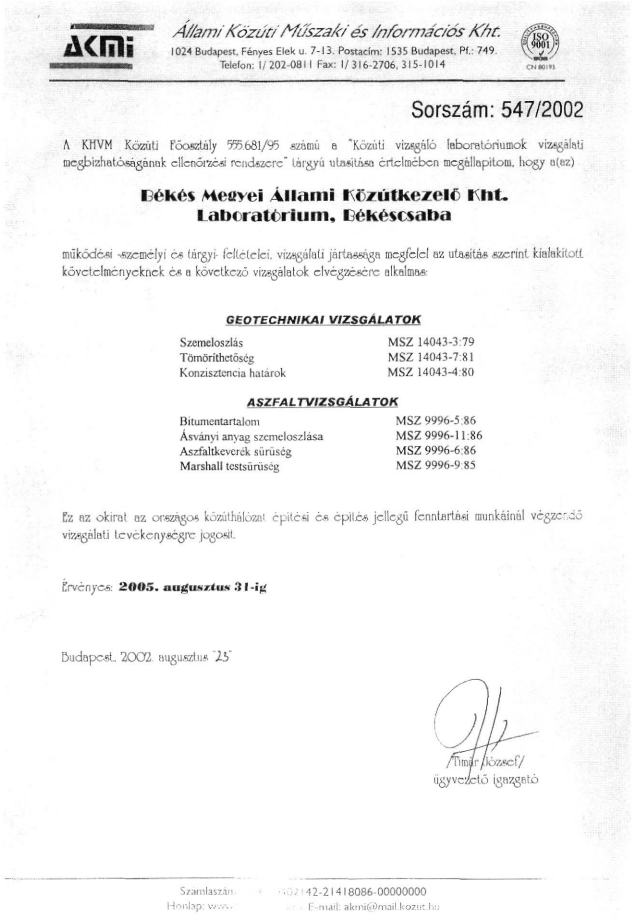
telményeit alkalmazó minőségbiztosítási rendszert. 1998-ban került sor az ISO 9001:1994-es rendszerünk tanúsítására. Eredményként a kht. stratégiájába beépült a minőség. A szabvány még nem fogalmazta meg egyértelműen a folyamatos fejlesztés követelményeit. A TQM (Total Quality Management) elveinek alkalmazását a 2000-ben hatályba lépő ISO 9001:2000 fogalmazta meg határozottabban. Az új minőség-irányítási rendszerszabvány követelményeit a magyarországi honosítása után szintén elsőként alkalmaztuk, 2001-ben tanúsíttattuk korszerűsített rendszerünket.

A minőségirányítási rendszer bevezetésével egészen új fogalmakkal találkozunk: folyamatszemléletű megközelítés, vevőorientáltság, minőségszemlélet, auditok, minőségpolitika, minőségcélok, monitoring rendszerek, megelőző és helyesbítő tevékenységek stb. Persze ezek mögött olyan célok vannak, amelyek korábban sem voltak távol működésünk lényegétől: pl. hatékony gazdálkodás, folyamatos fejlesztés, felkészült munkatársak, oktatás, képzés, tényeken alapuló döntéshozatal, munkatársak bevonása a döntésekbe stb.

A TQM elveit alkalmazó szervezetben a minőségirányítás folyamatosan a vezetés eszközrendszerébe integrálódik.

A műszaki és pénzügyi szempontok a minőségirányításban a szakirányítás és gazdálkodás összehangolt (integrált) elemévé válnak, a működés végső célja a folyamatos fejlődés, amely a mi esetünkben a közúthasználó társadalom elvárásainak mind teljesebb kielégítésére irányul. A minőségirányítási rendszer alkalmazása nem kényszer, csupán eszköz a célok megvalósításához, az eredményesség növeléséhez.

Évek kellenek, hogy az új alapelvek mélyen beépüljenek a napi munkavégzésbe, a minőségszemlélet olyan általános fogalommá váljon, mint a törvényesség vagy becsületesség. Már látható a továbbfejlődés iránya is. Az emberek érdekeit szolgáló minőségszemlélet mellett a környezetszemlélet jelenti majd a rendszer fejlődését.



ÁKMI
Állami Közúti Műszaki és Információs Kht.
1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13. Postacím: 1535 Budapest, Pf.: 749.
Telefon: 1/ 202-0811 Fax: 1/ 316-2706, 315-1014

Sorszám: 547/2002

A KHVM Közúti Főosztály 555.681/95 számú a "Közúti vizsgáló laboratóriumok vizsgálati megbízhatóságának ellenőrzési rendszere" tárgyú utasítása értelmében megállapítom, hogy a(z)

Békés Megyei Állami Közútkezelő Kht.
Laboratórium, Békéscsaba

működési -személyi és tárgyi- feltételei, vizsgálati jártassága megfelel az utasítás szerint kialakított követelményeknek és a következő vizsgálatok elvégzésére alkalmas:

GEOTECHNIKAI VIZSGÁLATOK

Szemeloszlás	MSZ 14043-3:79
Tömöríthetőség	MSZ 14043-7:81
Konzisztencia határok	MSZ 14043-4:80

ASZFALTVIZSGÁLATOK

Bitumentartalom	MSZ 9996-5:86
Ásványi anyag szemeloszlása	MSZ 9996-11:86
Aszfaltkeverék sűrűség	MSZ 9996-6:86
Marshall testsűrűség	MSZ 9996-9:85

Ez az okirat az országos közúthálózat építési és építés jellegű fenntartási munkáinál végzendő vizsgálati tevékenységre jogosít.

Érvényes: **2005. augusztus 31-ig**

Budapest, 2002. augusztus "25"

Timár József/
ügyvezető igazgató

Számlaszám: [illegible] 02142-21418086-00000000
Honlap: www.[illegible] E-mail: akmi@mail.kozut.hu

A LABOR MŰKÖDÉSI ENGEDÉLYE A MEGADOTT VIZSGÁLATOKRA SZÓL



SGS Switzerland SA
International Certification Services

CERTIFICATE

Certificate Number 80431-2

SGS Switzerland SA
International Certification Services, Zurich,
certifies that

Békés Megyei Állami Közútkezelő Kht.
H-5600 Békéscsaba, Szabadság tér 7-9.
H-5600 Békéscsaba, Berényi út 144.
H-5600 Békéscsaba, Csorvási út 1.
H-5500 Gyomaendrőd, Bánomkert u.1.
H-5900 Orosháza, Csorvási út 66/a.
H-5720 Sarkad, Anti u. 40.

has introduced and is applying a Quality Management System.

On the occasion of the certification audit the Quality Management System has been assessed and registered as meeting the requirements of:
EN ISO 9001 : 2000

The scope of the Quality Management System certification covers:
Operation, maintenance, developing of roads and its engineering structures. Connecting design and engineering service. Project management activities.

The initial certification was achieved on December 14, 1998. This certificate is valid for three years up to and including March 10, 2005.

SGS Switzerland SA
International Certification Services
Technoparkstrasse 1, CH-8005 Zurich

Zurich, March 11, 2002

The Management

Akkreditierungs-Nr. SCES 017

Member of the SGS Group (Société Générale de Surveillance)

AZ ISO 9001:2000 TANÚSÍTÓ OKIRAT

A „TÖRZSKÖNYVEKTŐL" AZ OKA 2000 ADATBANKIG

Az 1920–1940 közötti években minden közútról törzskönyvet vezettek. Ebben feljegyzésre kerültek a tulajdonjoggal kapcsolatos adatok, valamint a közúthoz tartozó földterületek, a műtárgyak és úttesttartozékok adatai.

Fontos részt képviselt az út környékén meglévő geodéziai alappontok és az úthatárpontok jegyzéke és ezek helyszínrajza.

A műszaki mellékletek remekei voltak a kézzel kihúzott és színezett helyszínrajzok, valamint a műszaki leírások.

A törzskönyvet sok esetben patinás viaszpecséttel hitelesítették.

Az évek során az utakon történt változások nem minden esetben lettek átvezetve, így ez a típusú nyilvántartás az 1945 utáni években abbamaradt. Az 1950-es évek végétől az útnyilvántartás útkategóriák szerint listákban történt.

Ekkor már az egyre növekvő szilárd burkolatok megkövetelték a burkolattípus és a szélesség terület szerinti nyilvántartást is.

Minden év végén nagy munka volt, hogy az évi változások pontosan nyilvántartásba kerüljenek.

Előszeretettel a kezdő technikusokat bízták meg ezzel a feladattal.

Sok „kockás füzet" szolgált akkor útadatbankként. A hivatalos december 31-i állapotot eleinte nagy alakú nyomdailag előállított fejléces fűzött táblázatokba, majd 1967-től már csak kézzel írott fejléces lapokra gépelték és könyvkötővel beköttetve archiválták.

1970 volt az első év, amikor az országos szervezetként létrehozott Közlekedésépítési Szervező és Adatfeldolgozó Egyesülés (UTORG) már SIEMENS számítógépen végezte az úthálózati kimutatások nyomtatott formájú elkészítését.

Az UTORG korszak 1990-ig tartott. Eleinte a december 31-i állapotnak megfelelő éves változások bizonylatokon megküldött adatai csak május tájékán kerültek vissza kinyomtatottan az igazgatósághoz, s sokszor sok hibával.

Ha a hibajavítást is becsülettel elvégeztük, szeptember tájékára lett hivatalos – a januári 1-i állapotot tükröző – úthálózati kimutatásunk.

Időközben a számítástechnika fejlődésével először 1986-ban Commodore 64 típusú számítógépre a Szolnoki KIG szakemberei által kifejlesztett útadatbázissal állítottunk elő úthálózati kimutatást.

Ezt már helyben bármikor lehetett pontosítani, karbantartani.

Időközben az 1980-as évek elején új igény keletkezett az útnyilvántartás terén.

Az egyre több gépi útállapotmérő gépkocsi kilométerórához kapcsolt távmérővel mérte az úthosszat és nem tudta figyelembe venni a jól-rosszul kihelyezett km-jeleket.

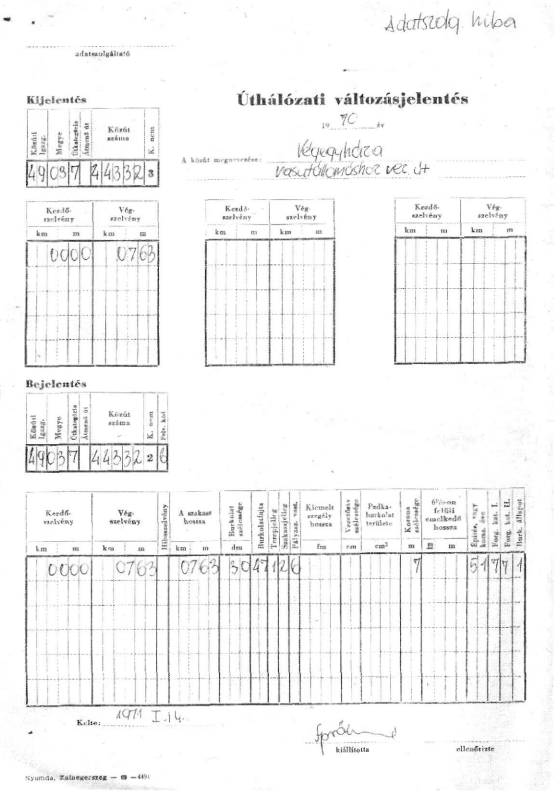
Ekkor teremtődött meg az ún. kettős helyazonosítás, miszerint a hálózat alappontjai a közúti csomópontok, s az úthálózat hossza a köztük lévő abszolút hosszak összege.

Így minden kihelyezett km-jelzés bemérésre került az őt megelőző csomóponthoz képest.

A felméréseket minden megyében az erre a feladatra létrehozott új beosztás, az ún. megfelelőségi mérnök végezte személygépkocsiba szerelt ESMÉR–01, később MIHOV, majd a napjainkban is használt LONGER hosszmérő készülékkel.

Az így létrehozott új rendszer már magasabb szintű számítástechnikai hátteret igényelt. Ekkor már elterjedtek a mai típusú személyi számítógépek, persze lényegesen kisebb teljesítményekkel, mint a maiak.

1987-ben kifejlesztésre került a már személyi számítógépeken működő Területi Közúti Adatbank (TKA) első verziója.


Adatszolg. hiba

adatszolgáltató

Kijelentés

Úthálózati változásjelentés

19 70 év

A küldő megnevezése: Végrehajtó Vasútfőigazgatóság vez. út

Küldő üzem.	Megye	Útkategória	Közút száma	K. szám
49	08	7	443	32 3

Kezdő szelvény km	Kezdő szelvény m	Vég szelvény km	Vég szelvény m
000	0	076	3

Bejelentés

Küldő üzem.	Megye	Útkategória	Közút száma	K. szám	Pály. kül.
49	08	7	443	32	2

Kezdő szelvény km	Kezdő szelvény m	Vég szelvény km	Vég szelvény m	A szakasz hossza km	A szakasz hossza m	Burkolat szélessége dm	Burkolatfajta	Terepjelleg	Szakaszjelleg	Tájrajz. vonal	Kiemelt szegély hossza fm	Vízvezető szélesség cm	Padka-burkolat területe cm²	Kátyúzás hossza m	Gépi útállapot-mérés hossza m	m	Építés éve	Vizsg. kat. kezdete	Vizsg. kat. I.	Vizsg. kat. II.	Burk. állapot
000	0	076	3	076	3	047	12	6						1			51	77	1		

Kelte: 1971 I. 14.

kiállította

ellenőrizte

Nyomda, Zalaegerszeg — 0 —401

AZ ÉVES ÚTHÁLÓZATI VÁLTOZÁSOKAT JELENTŐ LAP AZ 1970-ES ÉVEK ELEJÉN

Ezzel készültek a hivatalos úthálózati kimutatások, országos összesítések, és már bizonyos legyűjtéseket is lehetett végezni.

A lényeges változás az volt, hogy helyben kerültek a rendszerbe az éves műszaki és minőségi változások adatai, így a hibaellenőrzés sokkal hatékonyabb és gyorsabb lett.

A TKA gyermekbetegségein túllépve 1992-ben kifejlesztésre került az Országos Közúti Adatbank (OKA), amely a kezdeti évek örökös fejlesztései következtében 1995-re gyakorlatilag a fix és általános lekérdezéseivel, praktikus adatbevivő rendszerével szinte mindenben megfelelt egy korszerű adatbank követelményeinek.

Ettől az időtől az úthálózati kimutatások és a jellemző statisztikai táblázatok előállítása nem jelent gondot. Az adatok naprakészségének biztosítását Útügyi Műszaki Előírás (ÚT-3-0.002) szabályozza.

2003. január 1-jén rendszerbe lépett az OKA 2000 adatbank, amely a nyilvántartott adatokat már nem csak listákban és táblázatokban, hanem térképen is meg tudja jeleníteni.

A nyilvántartási rendszer azonosító pontjai a pontosabb térképi megjelenítés miatt a 2003. évben műholdas GPS-rendszerrel kerülnek bemérésre.

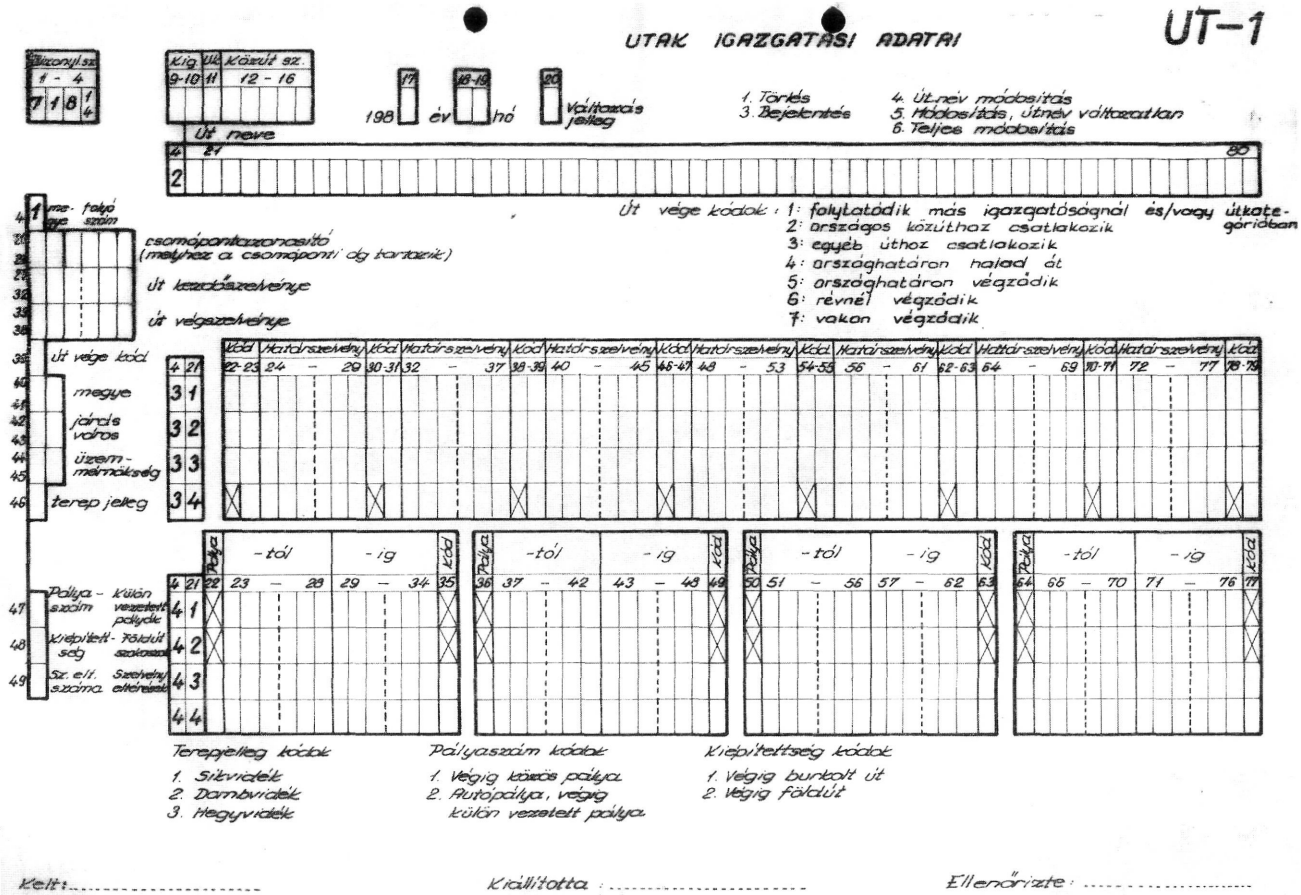
Ezzel lehetővé válik majd, hogy az úton tevékenykedő, elsősorban a téli síkosságelhárítást és hóeltakarítást végző gépek mozgását és hatékonyságát nyomon tudjuk követni.

Megemlítendők az adatbankhoz kapcsolódó rendszerek, (elsősorban a ROAD-MASTER úthibagyűjtő készülék, a KUAB teherbírás-, és az RST mérőkocsi által mért minősítő paraméterek, valamint a forgalmi adatok) és az ezek alapján működő HDM–III. hatékonyságelemző program, amellyel a beavatkozási módok, ill. ezek hatékonyságai vizsgálhatók.

Az adatbank része továbbá a hídnyilvántartás is, ahol a PONTIS hídvizsgálati rendszerrel megállapított állapotosztályzatok szintén az adatbankba kerülnek.

Természetesen a számítógépes nyilvántartások és a térinformatikai rendszerek lehetőségei szinte korlátlanok.

Az anyagi forrásaink viszont végesek, így ezek a törekvések – mint nagyon sok minden a szakmai területeken – mindig lépéshátrányban voltak és valószínűleg lesznek a jövőben is.



AZ 1980-AS ÉVEKBEN HASZNÁLT ÚTHÁLÓZATI ADATOK VÁLTOZÁSÁT JELENTŐ LAPOK EGYIKE

A HIDAK ÚTJAINK NÉLKÜLÖZHETETLEN ELEMEI

Békés megye országos közúthálózatán 80 db híd van. Ez a többi megyéhez képest nem túl nagy szám, de ebben a nagy fesztávú hidak részaránya kb. 25%, ami országos viszonylatban is igen figyelemreméltó. A nagy hidak sokkal nagyobb gondoskodást, odafigyelést követelnek.

Különösen jellemző ez az 1900-as évek tájékán épült acélhídjainkra, melyek koruk és egyéb műszaki jellemzőik alapján a kimerülésük határán vannak.

Ezekkel a tényezőkkel kell számolnunk, amikor a felújítási és rekonstrukciós munkákat évente tervezzük.

Ezen tevékenységek 35 éves eredményeiről emlékezik meg ez a fejezet.

HÍDJAINK CSOPORTOSÍTÁSA

a) Hidak teherbírása útkategória szerint

Útkategória szerint	A híd teherbírása				Gyalogos felüljáró db	Összesen
	80	40	20	12		
	t/db híd					
Elsőrendű főúton	10	–	–	–	1	11
Másodrendű főúton	11	3	–	–	–	14
Összekötő úton	14	30	5	1	–	50
Bekötőúton	–	2	2	–	–	4
Állomáshoz vezető úton	1	–	–	–	–	1
Összesen	**36**	**35**	**7**	**1**	**1**	**80**

b) Hidak anyagai szerint

A híd jellemző anyaga	Hidak száma (db)	Hossza (fm)	Hídpályafelület (m^2)
Tégla	1	30	373
Monolit vasbeton	23	227	2 311
Előregyártott vasbeton	46	1 374	14 278
Acélrácsos	8	1 218	8 853
Öszvér	2	140	1 400
Összesen	**80**	**2 989**	**27 215**

c) A legnagyobb szabad nyílás hossza és pályafelületének aránya szerint

Hídnyílás (méterben)	Hidak száma (db)	Hossza (fm)	Hídpályafelület (m^2)
2–19,9	60	779	7 988
20–50	13	1 203	9 602
50 m felett	6	1 007	9 625
Összesen	**80**	**2 989**	**27 215**

d) Megfelelő és nem megfelelő hidak száma hídpályaszélesség és hídteherbírás szerinti

Útkategória szerint	Összes hidak száma (db)	Megfelelő hidak száma (db)	Nem megfelelő hidak		
			Szélesség	Teherbírás	Szélesség és teherbírás
			szempontjából (db)		
Elsőrendű főúton	11	11	–	–	–
Másodrendű főúton	14	13	–	–	1
Összekötő úton	50	44	–	1	5
Bekötőúton	4	2	–	2	–
Állomáshoz vezető úton	1	1	–	–	–
Összesen	**80**	**71**	**–**	**3**	**6**

Önkormányzati kezelésben Békés megyében 95 db, egyéb kezelői tulajdonban pedig 92 db híd van. Ezzel együtt a megyében összesen 267 db híd szolgálja a közúti közlekedést.

Szabadon szerelt vasbeton hidak építéstörténete

Az utak szélesítése egyre inkább sürgette a századforduló tájékán épített acélszerkezetű hidak átépítését, illetve erősítését. Ezt igényelte a forgalomban megjelenő nagyobb terheléssel közlekedő tehergépjárművek egyre növekvő száma. A megye északi, illetve nyugati irányból maximum 20 tonna összsúlyú járműteherrel volt elérhető.

Megkezdődött a megyében a nagy nyílású, alsópályás, felső keresztkötésekkel merevített 12, max. 20 t teherbírású, a forgalmi igényeknek szélesség szempontjából sem megfelelő acélszerkezetű hidak átépítése. Elsőként az országban a kunszentmártoni Hármas-Körösön épült, előre gyártott elemekből szabadon szerelt freyssinet feszítőpászmás technológiával utófeszített híd. Ennek technológiáját 1971-ben az UVATERV-ben Reviczky János tervező mérnök vezetésével dolgozták ki, és a Hídépítő Vállalat valósította meg.

Ezek után került sor a második – a megyei hídprogramban az első – ilyen technológiával készült híd megépítésére a 47. sz. főút 101+163 km-szelvényében Köröstarcsán. Centrális helyzete miatt itt épült fel az előregyártó telep, ahonnan megindulhatott a megyei hídfejlesztési program végrehajtása. A régi acélszerkezetű hídon – melynek teherbírása 12 t volt – nem lehetett a nagysúlyú elemeket átszállítani, ezért kényszerűségből annak a parabolikus kiékelésű elemeit a még meglévő kunszentmártoni előregyártó telepről trailerrel szállították a helyszínre, és KATO típusú daruval emelték be. Az ártéri nyílás folytatólagos övű vasbeton hídgerendákból épült. Ezek a gerendák 2 fm hosszú – a szegedi Tisza-híd építésénél előre gyártott – elemekből készültek, melyeket a helyszínre szállítva, ott utófeszítéssel a kívánt hosszba szerelték össze, és daruval he-



Az ártéri hídnyílás feszített gerendáinak beemelése a köröstarcsai hídon

lyezték a tervezett helyre. Erre készült az együttdolgoztatást biztosító vasbeton pályalemez. A kétszekrény-főtartós mederhíd és az ártéri hídnyílások együttdolgoztatását középen – utólag készített – vasbeton lemez biztosította.

A hídépítés 1975-ben kezdődött, és 1977-ben, azaz 23 hónap múlva a forgalom részére átadásra került. A hídszerkezet hossza 172,10 méter. Közben 1977-ben árvíz is akadályozta a munkálatokat. A régi híd elbontása robbantással történt.

A megyei hídprogram második hídja a 47. sz. főúton 91+796 km-szelvényében Körösladánynál a Sebes-Körösön épült 1978–79-ben. Az előre gyártott vasbeton hídelemek 2,0-3,5 méter hosszú és 21-26,5 t súlyú elemekből készültek, melyet 8 km-ről a köröstarcsai előregyártó telepről szállítottak a hídépítéshez. A 32,90 + 64,30 + 32,0 méter nyílású és 12 méter szélességű híd már 14 hónap alatt készült el. A hídszerkezet hossza 147,00 méter. Ezen a hídon már közvilágítás is készült, és a gyalogos forgalom számára korlátokkal lezárt, kiemelt járdarész lett építve, melyen később a kerékpáros út forgalmának átvezetése is megoldódott, mentesítve ezáltal a főpálya gépjárműforgalmát. A régi, túlnyúló konzolos acélszerkezetű híd előtt és utána a veszélyes útkanyarulatok az átépítést követően megszűntek, és forgalomtechnikailag kedvező vonalvezetéssel mindkét oldalon megépült az új hídhoz az útkorrekció. Egy része az úttöltésnek árvédelmi gátként tölti be szerepét a Köröstarcsa felőli oldalon.

A régi acélszerkezetű hídon keskeny nyomközű vasútvonal is vezetett át, melyet azonban a 70-es években már nem használtak.



KÖRÖSTARCSAI KETTŐS-KÖRÖS-HÍD FELSZERKEZETI MUNKÁI 1977 NYARÁN

Műszaki érdekességként említhető a Hídépítő Vállalat kivitelezőjének, Berkó Dezső mérnök építésvezetőnek elképzelését a régi híd elbontására. Az ő tervei alapján a régi hidat a meder felett középen kezdték bontani, onnan haladva kifelé a hídfők felé. Előzetesen a hídfőknél a szerkezet végeit lekötötték, és így állványzat igénybevétele nélkül elbontották az igen veszélyes és nagyságrendben nem különben kicsi hídszerkezetet.

A megye harmadik átépített hídja a 4234. j. út 38+234 km-szelvényében Dobozon, a Kettős-Körösön épült 1980–1982 között. A híd 37,6+79,1+37,3+29,8+30,1 m-es hídnyílásokkal épült meg. A teljes hossza 234,44 méter, pályaszélessége 11,2 méter. Ez hazánk legnagyobb fesztávolságú szabadon szerelt feszített beton hídja.

A hídhoz Köröstarcsán 168 db elemet készítettek, melyet trailerrel a hídépítés helyszínére szállítottak.

A régi acélszerkezetű híd elbontása robbantással történt. A régi híd 1912–1914 között épült, és 68 éven át szolgálta a közlekedőket.

Ezek után következett a 4238. j. út 8+602 km-szelvényében Békésnél a Kettős-Körösön az új híd megépítése, amely 1983-tól 1985-ig tartott. A híd 30,20+30,00+36,55+75,80+33,75 méter nyílásokkal épült, hossza 213,50 méter, pályaszélessége 11,88 méter. A hídszerkezetet 2,0-3,5 m hosszú, összesen 154 db előre gyártott vasbeton elemből építették meg. A hídon közvilágítás is készült.

A híd szigetelését az újkígyósi KEMIKÁL üzemében gyártott ÜV 4000-es (üvegfátyol-erősítésű) szigetelőanyaggal végezték.

Az építés alatt a forgalom a régi acélszerkezetű hídon bonyolódott, melyen – korábban – a Békéscsaba–Vésztő között közlekedő keskeny nyomközű vasútvonal haladt át. A híd mindkét végén vasúti őrház volt. A vasút forgalmának idejére a vasúti őrök a hídon a közúti forgalmat esetenként a vonat áthaladásának idejére lezárták.

Ezzel a megyében az új, nagy hídépítések ideje egyelőre lezárult. Ezek után már csak a meglévő hidak rekonstrukciós, megerősítési munkálataira volt lehetőség.

A hídprogram megvalósításában jelentős szerepet játszottak a már említett Reviczky János tervező, Berkó Dezső fő-építésvezető, Zsigmondi András fő-építésvezető.



A KÖRÖSTARCSAI HÍDELEM-ELŐREGYÁRTÓ TELEP, AMELY A TÖBBI HÍDÉPÍTÉST IS KISZOLGÁLTA

HELYSZÍNRAJZ A MEGÉPÜLT HIDAKRÓL

NAGYOBB HIDAK MEGERŐSÍTÉSI MUNKÁI

a) Betonszerkezetű hídak

Vissza kell hogy kanyarodjunk az 1958-as évekhez, amikor is elkészült a 46. sz. főúton a II. világháborúban felrobbantott endrődi Hármas-Körös-híd 50 fm hídnyílása. A helyreállítást a Hídépítő Vállalat végezte. A híd tervét az UVATERV készítette. A híd felső pályás, két darab acélszekrény főtartós, úgynevezett öszvér híd, melynek főtartóiban utólagosan a budapesti Erzsébet hídnál kimaradt feszített pászmás kábelek lettek beépítve.

Az acélszerkezetű részeket a Ganz-MÁVAG gyárban készítették, melyet a helyszínen a Mezőtúr felőli ártéri hídnyílásokon hegesztettek össze, és a másik oldalról húztak be Endrőd irányába egy – a meder közepén lévő acélcölöpöket jármokkal összefogott – segédpilléren át a mederpillérekre.

A forgalom ezalatt pontonhídon bonyolódott le a teherforgalom kizárása mellett, mert a teherbírása 12 t volt. A pontonhíd forgalmát zavarta a vízszint állandó változása, ezért ún. kisvízi, közepes és nagyvízi lecsatlakozó útszakaszokat is kellett építeni mindkét ártéri oldalon a pontonhíd lejáró útszakasz végeihez.

A forgalom növekedése igényelte 1985-ben, hogy az átépített medernyíláshoz az Endrőd felőli oldalon a 3 nyílású, a Mezőtúr felőli oldalon pedig a 6 nyílású alulbordás vasbeton hídrészek 12 tonnáról 40 t-ra legyenek megerősítve.

Az erősítés a szerkezet alatt poligonálisan vezetett utófeszített kábelekkel történt. A pászmás kábelek lehorgonyzása mindkét oldalon a szerkezetek végeinél történt. A nyílások közepeinél a kábelek átvezetése az utólag beépített keresztartók alatt ívesen kialakított sarun történt. A hídszerkezet alatt 4 db burkoló csőben lettek elhelyezve kábelek. Az egyes kábelek 12 db pászmából álltak, a pászmák 7 elemi szálból – külföldön gyártott ST 160/180 jelű anyagból – készültek. Ekkor a más megyében balesetveszélyesnek ítélt Bozó–Kiss-féle trapézlemezes dilatációs szerkezet elbontásra került, és a medernyílás végeinél, valamint a parti csatlakozásoknál hazai gyártású (HDV–80 típ.) vízzáró gumibetétes dilatációk lettek beépítve. A Hídépítő Vállalat építésvezetőjének, Berkó Dezső mérnöknek az újítása alapján készült erősítési munka hosszú időre megoldotta a híd teherbírásának növelését.



A KÖRÖSTARCSAI KETTŐS-KÖRÖS-HÍD NAGY SÚLYÚ KEZDŐ VASBETONELEMÉNEK (INDÍTÓZÖM) FELHELYEZÉSE AZ EGYIK MEDERPILLÉRRE

Építéstörténeti szempontból megemlítendő, hogy a vasbeton hídpálya eredetileg 4,80 m szélességben épült, melyet 1953-ban szélesítettek mindkét oldali, szélső vasbeton főtartó mellé épített vasbeton bordákkal. Így a hídpálya szélessége 6,5 méter lett.

Az egyre növekvő forgalom jelentős igénybevételt okoz napjainkban az endrődi Hármas-Körös-híd szerkezetében, ezért az elvégzett geodéziai, szerkezeti és anyagvizsgálatok eredményei egyértelműen azt mutatják, hogy a híd egyre inkább átépítésre szorul. Ez a jelen gazdasági helyzetben első megoldásként a felszerkezet cseréjét jelentheti. A megoldás a döntést hozó szakvezetők kezében van.

b) Acélszerkezetű hidak

A hídépítési programban bekövetkezett változás új feladatok megoldását tűzte célul. A 47. sz. főút 79+445 km-szelvényében lévő szeghalmi Berettyó-híd felújításának szükségességére a hídvizsgálatok mutattak rá. Az egyre növekvő forgalom által okozott igénybevételek miatt a kereszttartókat DYWIDAG rudakkal, a függesztő rudakra felcsavarozott merevített gerinclemezre váltották ki. Elkészült a hídpálya szigetelésének és burkolatának cseréje is 1985–86-ban.

Ezen a hídon a következő nagyobb mértékű felújítási munka elvégzésére 1997-ben került sor. Ekkor a híd vasbeton pályalemezének átépítésére került sor merevített ortotrop acéllemezből készített pályalemezre.

Az acélszerkezetet a Ganz-MÁVAG készítette el. A hídpálya lemezének félpályás és annak szakaszos elbontása betonvágás útján történt a kereszttartók előzetes beépítése előtt a forgalom félpályás fenntartása mellett.

A másik oldal elbontásakor a forgalom a közúti pálya fölé mintegy 1,2 m-re félpályásan megépített, bordákkal merevített acéllemezből elkészített hídszerkezeten történt, megfelelően hozzácsatlakoztatott fel- és lejáró rámpákkal, majd a régi vasbeton pálya elbontása után a szerkezetet a kereszttartókra leengedve, a másik oldalon már előre elkészített pályalemezhez hegesztés útján csatlakozott. A híd déli oldalán került megépítésre a gyalogos járda. A híd teherbírása 20 t-ról 40 t-ra lett megemelve. A híd előtt a főúton a csomópont is átépítésre került.

A szeghalmi Berettyó-híd előtörténetéhez tartozik, hogy a II. világháborúban a régi acélszerkezetű hidat a viszszavonuló német csapatok 1944-ben felrobbantották, és az ideiglenes fahíd után a felrobbantott szegedi Tisza-híd épen maradt egyik hídnyílásának anyagából épült újjá a meglévő hídfők felhasználásával.

Nem csak a megnövekedett, túlméretes gépjárműforgalom okozott gondokat, hanem az egyre magasabban levonuló árvíz is a gyulavári Fehér-Körös-hídnál. Az árvédelmi töltések szakaszos emelése után a hídszerkezet megemelése is szükségessé vált. Árvízvédekezéskor előfordult, hogy a hidat kővel megrakott teherautókkal kellett leterhelni, mert a hídszerkezet alsó része 70-80 cm-rel a megáradt folyó vízszintje alá került. 1998-ban a hídfők, pillérek magasítása után a hídszerkezetnek megtörtént a magasabb szintre történő átépítése, valamint az acélszerkezet megerősítése után a felső keresztkötések is eltávolításra kerültek.

A kerékpárút, gyalogjárda mindkét oldalon a hídszerkezeten kívül lett megépítve. A híd teherbírását sikerült 20 t-ról 40 t-ra megemelni. A megemelt hídszerkezethez jelentős hosszban mindkét oldalon a közút szintjét is meg kellett emelni.

A 4234. j. út 3+169 km-szelvényében van a szeghalmi (foki) Sebes-Körös-híd. Az előző hídhoz hasonlóan itt is többször előfordult, hogy a híd felső keresztkötéseit túlméretes gépjármű rakománya megrongálta a hidat védő előkapuk ellenére. Ezért a hídszerkezet erősítési munkái után sor kerülhetett a felső keresztkötések eltá-



A MÁR MAJDNEM KÉSZ ÚJ KÖRÖSLADÁNYI HÍD MELLETT MÉG OTT A RÉGI

volítására. Az ártéri 2-2 db alulbordás vasbeton hídnyílások megerősítése lőtt betonos technológiával – acélháló betétek elhelyezése mellett – megtörtént. A híd teherbírása 20 t-ról 40 t-ra növekedett. A híd felújítása 1995-ben készült el.

Hasonló problémák miatt a 4232. j. út 18+688 km-szelvényében lévő gyomaendrődi Hármas-Körös-hídon is az acélszerkezetű hídnyílások felső keresztkötései lettek eltávolítva 2001-ben, miután az acélszerkezeti részek megerősítése megtörtént. A hídpálya új szigetelést, új pályaburkolatot, vízzáró dilatációkat és teljes hídmázolást kapott.

A hídfelújítási munkákat a Caementárius Kft. végezte el.

Szakaszosan betolt feszítettbeton-szerkezetű híd építése

A 4404 j. út 38+100 km-szelvényében az orosházi Szőlő körúti felüljáró a városban a MÁV vasútállomás vágányai felett épült. A híd jelenleg a 4407. j. út 14+014 km-szelvényében van az Orosházát elkerülő 47. sz. főúthoz történő úthálózatcsatlakozás változása miatt. A híd mellett célszerűségi okokból megmaradt a szintbeli, vasúti sorompóval védett, városi kezelésű szervizút is, amely biztosítja a hídfeljáró útszakaszok két oldalán a helyi lakosok zavartalan közlekedését.

Hazánkban ez jelenleg a legkorszerűbb technológiával (1993–1994-ben) készült 8 nyílású híd, melynek legnagyobb nyílása 26,8 méter. A híd teljes hossza 201 méter. A híd szabadon betonozott és szabadon szerelt betolásos technológiával és utófeszített freyssinet pászmás feszítő kábelekkel épült. Ilyen típusú híd épült 1979-ben Berettyóújfaluban a Berettyó folyón.

A kivitelezés ideje 17 hónap volt. A feszítéshez az országban először alkalmaztak 15,3 mm átmérőjű 7 eres pászmákat. A hídépítés 426,9 MFt-ba került. A híd teherbírása a Közúti Hídszabályzat szerinti „A" terhelésű, azaz 80 tonna.

Érdekességként megemlítendő, hogy a hídon – mindkét oldalban és a gyalogos lejáró lépcsőinél is – a hídkorlátok ragasztott technológiával, gyengén füstszínű üvegtáblákból készültek.

A kivitelezési munkát a számtalan alvállalkozó mellett a Hídépítő Rt. végezte.

A századfordulón épült, acélszerkezetű hidak

A közútkezelőnek igencsak kijutott abból a feladatból, amit a századfordulón épült alsó pályás acélszerkezetű hidak fenntartása jelent napjainkban is. Az egyre növekvő teherforgalom, a mezőgazdasági gép- és személygépkocsi-forgalom az egyes szerkezeti részeket erősen igénybe veszi, azokon sérüléseket okoz.

A rendszeres hídvizsgálatokon feltárt laza szegecseket cserélni kell. A felszakadt dilatációs lemezeket pótolni, esetleg átalakítani kell, majd későbbi időben vízzáróvá átépíteni. Kezdetben a hídpálya és a gyalogjárdák burkolata tölgyfa pallókból készültek. Annak tönkremenetele után úgynevezett zórésvas pálya zúzottkő kitöltéssel, szigetelés nélkül készült. Ennek tönkremenetele után – az utóbbi időben – a hídpálya helyreállítása vasbeton lemezből készült szigeteléssel.

Ma már a teherbírás növelésének egyik módja a vasbeton pályalemez elbontása és úgynevezett ortotrop acél pályalemezre történő megépítése. Ez azonban több szerkezeti elem megerősítését is igényli.

A túlméretes rakománnyal közlekedő gépjárművek, munkagépek nem egyszer okoztak hídleszakadásokat, nem csak megyénkben, hanem az országban több helyen is. Az alsó pályás, felső keresztkötésekkel merevített acélszerkezetű hidak igen sebezhető pontjai a felső keresztkötések, melyek sérülése esetén következhet be a hídleszakadás. Ennek megakadályozása érdekében készültek a hidat védő előkapuk.

A hídszerkezeti részeknél a főtartók és a kereszttartók erősítése során az utóbbi időben lehetőség nyílt arra, hogy a felső keresztkötéseket el lehessen távolítani, és ezek után a hídon megszüntethető a magasságkorlátozás.

Az acélhidakat általában tízévenként vagy egy nagyobb szerkezeti beavatkozás után újból kell mázolni. Egyre inkább problémát jelent a régi festékréteg eltávolítása, mert meg kell óvni folyóvizeinket és az ártereket is a környezetre veszélyes, jelentős mennyiségű, lehulló festékanyagtól, ami a hídszerkezetek mázolását előkészítő munkák során keletkezik.

A teljesség igénye nélkül rövid összefoglalót adunk közre a századfordulón épült acélszerkezetű hídjaink múltbeli és jelenlegi helyzetéről.

a) Elbontásra került hidak

Sorszám	A híd helye		Építés, ill. átépítés éve	A szerkezet támaszközei			A beavatkozás megnevezése
	Település	Folyó neve		helye	egyenként	összesen	
1.	Szeghalom	Berettyó	1910	meder	66,1	66,1	Felrobbantották 1944-ben.
	Szeghalom	Berettyó	1948	meder	66,1	66,1	Újjáépítették.
	Szeghalom	Berettyó	1986	meder	66,1	66,1	A pályalemez átépült.
	Szeghalom	Berettyó	1997	meder	66,1	66,1	Megerősítették.
2.	Köröstarcsa	Kettős-Körös	1898	bal ártér	55,0	169,0	Elbontották 1978-ban.
				meder	59,0		
				jobb ártér	55,5		
3.	Körösladány	Sebes-Körös	1893	bal ártér	27,5	120,1	Elbontották 1980-ban.
				meder	65,1		
				jobb ártér	27,5		
4.	Doboz	Kettős-Körös	1890	bal ártér	6x15+4x10	208,3	Átépült 1914-ben.
				meder	41,3		
				jobb ártér	7,5x2x10+9,5		
	Doboz	Kettős-Körös	1914	bal ártér	2x42,5	168,8	Elbontották 1983-ban.
				meder	41,3		
				jobb ártér	42,5		
5.	Békés	Kettős-Körös	1891	bal ártér	3x9,5+10+7,3	197,0	Átépült 1904-ben, de a meder feletti hídszerkezet megmaradt 1986-ig.
				meder	42,5		
				jobb ártér	7,5+10+3+ 9,4+4x15+4		
	Békés	Kettős-Körös	1904	bal ártér	2x42,5	170,0	Elbontották 1986-ban.
				meder	42,5		
				jobb ártér	42,5		

b) Megmaradt, illetve átalakított hidak

Sorszám	A híd helye		Építés, ill. átépítés éve	A szerkezet támaszközei			A beavatkozás megnevezése
	Település	Folyó neve		helye	egyenként	összesen	
1.	Endrőd	Hármas-Körös	1914	bal ártér	16,8+17,4+17,8	214,2	A meder feletti hídszerkezetet felrobbantották 1944-ben.
				meder	50,0		
				jobb ártér	18,2+4x18,7+18,2		
	Endrőd	Hármas-Körös	1946	bal ártér	16,8+17,4+17,8	214,2	Helyreállítva rácsos acélszerkezetre.
				meder	50,0		
				jobb ártér	18,2+4x18,7+18,2		
	Endrőd	Hármas-Körös	1968	bal ártér	16,8+17,4+17,8	214,2	Átépítve feszített acélszekrény főtartós szerkezetre vb. pályával a medernyílás acélszerkezete.
				meder	50,0		
				jobb ártér	18,2+4x18,7+18,2		

Sorszám	A híd helye		Építés, ill. átépítés éve	A szerkezet támaszközei			A beavatkozás megnevezése
	Település	Folyó neve		helye	egyenként	összesen	
1.	Endrőd	Hármas-Körös	1985	bal ártér	16,8+17,4+17,8	214,2	Az ártéri hídnyílások, teherbírások növelése utófeszített kábelekkel.
				meder	50,0		
				jobb ártér	18,2+4x18,7+18,2		
2.	Gyula	Fekete-Körös	1912	bal ártér	24,0	99,0	Eredeti formájában áll. A pálya burkolata átépült. A hidat előkapuk védik.
				meder	51,0		
				jobb ártér	24,0		
3.	Gyula	Fehér-Körös	1914	bal ártér	21,0	84,0	Eredeti formájában áll. A pálya burkolata átépült. A hidat előkapuk védik.
				meder	42,0		
				jobb ártér	21,0		
4.	Gyoma	Hármas-Körös	1890	bal ártér	2x11+4x15	214,6	Átépült, de a meder feletti hídszerkezet megmaradt.
				meder	50,6		
				jobb ártér	4x15+2x11		
	Gyoma	Hármas-Körös	1909	bal ártér	40,3+41,3	213,8	A bal oldali első nyílás leszakadt 1971-ben.
				meder	50,6		
				jobb ártér	41,3+40,3		
	Gyoma	Hármas-Körös	1971	bal ártér	2x20,15+41,3	213,8	Helyreállítva az első hídnyílás közbenső pillérrel, előre gyártott vb. gerendákból.
				meder	50,6		
				jobb ártér	41,3+40,3		
	Gyoma	Hármas-Körös	2000	bal ártér	2x20,15+41,3	213,8	Acélszerkezetek erősítése, teherbírás-növelés és a felső kereszttartók eltávolítása. Hidat védő előkapuk elbontva 2000-ben.
				meder	50,6		
				jobb ártér	41,3+40,3		
5.	Mezőberény	Kettős-Körös	1904	bal ártér	55,0	169,0	Eredeti formájában áll. A pálya burkolata átépült. A hidat előkapuk védik.
				meder	59,0		
				jobb ártér	55,0		
6.	Szeghalom	Sebes-Körös	1910	bal ártér	16,1+15,5	94,0	Eredeti formájában áll. Megerősítése megtörtént, az ártéri vb. hídszerkezeteknek és a medernyílás acélszerkezetének a felső kereszttartói eltávolítva. Hidat védő előkapuk elbontva 1995-ben.
				meder	30,8		
				jobb ártér	15,5+16,1		
7.	Gyulavári	Fehér-Körös	1902	meder	30,8	94,0	Eredeti formájában áll. A pálya burkolata átépült, acélszerkezet erősítése, teherbírás-növelés, hídszerkezet megemelése és a felső kereszttartók eltávolítása. Hidat védő előkapu elbontása 1998-ban.
				jobb ártér	15,5+16,1		

Műemléki híd, régi téglahidak fenntartása

A gyulai határátkelőhely megépítése után a 44. sz. főút forgalma jelentősen megnövekedett a 70-es években. A két nyomsávos főút Gyula város belterületén a Bárdos-árok hídján is négy sávra épült ki.

Az egyre növekvő forgalom az 1806–1808-ban épült tégla falazatú hidat igen megterhelte. 1989-ben a hidat fel kellett újítani. Ekkor a boltvállak könnyű betonból feltöltést és terhelosztó vasbeton lemezt kaptak, a boltvállak, falazatok több helyen lettek kijavítva, és a kétoldali kiemelt szegélyű járdák beépítése miatt a hídon három forgalmi sáv lett kialakítva, az új forgalmi csomóponthoz csatlakoztatva. A híd felújításának idején a forgalom a híd mellett épített terelőúton bonyolódott le.

A híd alatt megszűnt a vízfolyás, ezért az egyik hídnyílásban kerékpáros és gyalogos út átvezetése lett kiépítve.

A híd felújítására 2001-ben került ismét sor, amikor is a műemléki védettség alatt álló híd új vakolatot és festést kapott. A felújítási munkát a Caementárius Kft. végezte.

A 4232. j. út 19+698 km-szelvényében van a gyomaendrődi Holt-Körös-híd. A régi téglafalazatú hídon átvezetett pályaburkolat szélesítése miatt a tégla falazatú mellvédkorlátok acélkorlátokra lettek átépítve 1974-ben.

A hídfő megsüllyedt szárnyfalainak átépítése után a felszerkezet megerősítésére is szükség volt. Ezért a hídfőkre támaszkodó konzolokon túlnyúló vasbetonlemez lett építve oly módon, hogy a kiemelt járda mellé újból tégla falazatú korlát épüljön. A híd szigetelése után került sor az új pályaburkolat megépítésére.

A hídfelújítási munkákat 1993-ban a békéscsabai Caementárius Kft. végezte el. A felújítás költsége 16,5 MFt volt.

A hídon 1995. január 13-án került sor Kiss György Munkácsy-díjas szobrászművész alkotásának, Nepomuki Szent János bronzszobrának avatási ünnepségére. A város lakói méltán lehetnek büszkék a hidak és vizek védőszentjének a mai kor üzenetét is hozó képzőművészeti alkotásra.

A 4219. j. út 68+791 km-szelvényében lévő gyulai Élővíz-csatornán lévő Német-híd 1879-ben épült.

A hídon átvezető városi kezelésű fejkő burkolatú út állami kezelésbe történt átvétele után új aszfaltburkolatot kapott szigetelés nélkül. Ekkor a tönkrement tégla falazatú mellvédkorlátok elbontásra kerültek és osztott pálcás korlátok épültek.

A hídon jelentkező repedések miatt a híd felújítására 1994-ben került sor. Ekkor a boltvállak feltöltése liapor könnyűbetonból készült, majd erre épült egy terhelosztó vasbetonlemez.

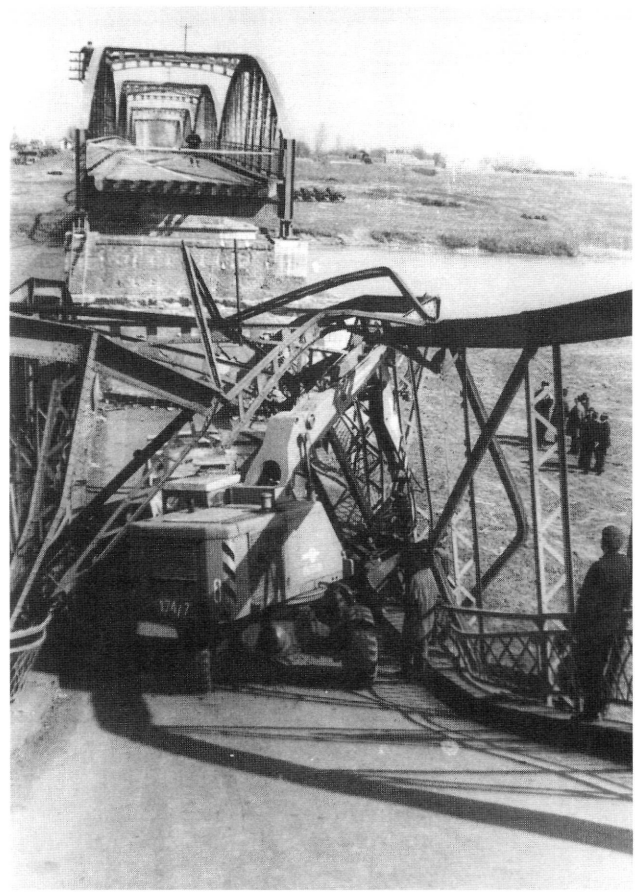
A hídpálya szigetelése és új aszfaltburkolat megépítése után az eredeti állapotot megközelítő tégla falazatú mellvédkorlátok épültek.

Ennek költsége 16,1 MFt volt. A kiviteli munkákat a Caementárius Kft. végezte.

Hidakat ért károsodások

A gyomaendrődi híd leszakadása

Emberi figyelmetlenség következménye volt, amikor 1971. március 24-én leszakadt a gyomaendrődi Hármas-Körös-híd város felőli első hídnyílása a 4232 j. Körösladány–gyomaendrődi út 18+6768 km-szelvényében.



A balesetet okozó munkagép

A híd tönkremenetelét egy ZIL MMZ 555 típ. tehergépkocsi által vontatott forgórakodó magasan hagyott gémje okozta, amely beakadt a felső keresztkötésbe, a főtartókat kimozdította a függőleges síkból, és a stabilitást vesztett rácsos szerkezet összeomlott.

A káresemény bekövetkezése után a forgalom előbb jelentős kerülővel Mezőberényen keresztül bonyolódott le addig, amíg sikerült a tápéi pontonhidat a Magyar Néphadsereg szegedi műszaki alakulatával vízi úton a helyszínre szállítani és üzembe helyezni. Nagy feladatot jelentett a csatlakozó útszakaszok megépítése és a pontonhíd üzemeltetése, melyet a Gyomaendrődi Üzemmérnökség végzett. A pontonhíd 20 tonnás gépjárművek közlekedését tette lehetővé. Nehezítette a forgalom fenntartását az is, hogy a parti csatlakozó hídfők szerkezete többször elcsúszott oldalirányban, vagy napjában többször is megsüllyedt, melyet nehéz fizikai munkával kellett korrigálni az üzemmérnökség dolgozóinak, nem szólva arról, ha néha a leerősítő hevedercsavarok nagyobb teher áthaladásakor elszakadtak.

A hídnyílás helyreállítása két új vasbeton nyílás beépítésével történt meg, s jó hét hónapos szünetelés után 1971. noveymber 5-én újra megindulhatott a forgalom a hídon.

1983. április 14-én ugyanezen a hídon egy teherautó által vontatott munkagép nekiütközött a város felőli első acélszerkezetű nyílás felső keresztkötésének. Ez nem okozott nagyobb katasztrófát, csupán több szerkezeti elem megrongálódott. Ennek következménye volt, hogy a nehéz teherforgalmat igen jelentős terelőútra kellett átirányítani, a hídon csak személygépkocsik közlekedése lett megengedve. A híd megerősítése vasúti talpfák máglyába rakásával épített állványzat segítségével történt meg.

E második káresetet követően itt és a megye hasonló szerkezetű hídjainak védelmében hídvédő előkapuk épültek, az esetleges magas rakományok ezeknek ütköztek, s így a hidak ilyen szempontból megvédésre kerültek.

2000-ben oldódott meg végérvényesen a 19–20. század fordulóján épült felső merevítő rácsokkal épített alsópályás acélszerkezetű hidak forgalombiztonságos átalakítása. A gyulavári Fehér-Körös-híd után a gyomaendrődi hídnál is eltávolításra kerültek a felső keresztkötések. Ez úgy volt lehetséges, hogy a főtartók felső öveit „U" szelvényű acélidomokkal megerősítették, ezzel biztosítva a főtartók stabilitását.



A LESZAKADT HÍD MELLETTI PONTONHÍD

Második káresemény történt a hídon 1983. március 14-én, amikor egy tehergépkocsi által vontatott munkagép gémje nekiütközött a város felőli első acélszerkezetű hídnyílás felső keresztkötésének, de nagyobb kár nem keletkezett.

A békési híd megrongálása

A 4238. j. út 8+602 km-szelvényében lévő békési Kettős-Körös-híd város felőli ártéri hídnyílásának felső keresztkötését egy tehergépkocsi felnyíló platója elhúzta 1980 novemberében. A hídnyílás acélszerkezetét emiatt el kellett bontani, és egy közbenső pillér beépítésével előregyártott hídgerendákból kellett helyreállítani. Mindaddig a forgalom pontonhídon bonyolódott le a becsatlakozó pontonhídhoz kiépített útszakaszon.

Szinte minden acélszerkezetű hidunk felső keresztkötése – némelyik többször is – megsérült a túlnyúló magas rakomány miatt, ezeket részletesen most nem ismertetjük. Az időközben épített, hidat védő előkapuk rácsos szerkezetű gerendái több esetben elhajlottak, leestek, de ennek köszönhetően a hidakat az utóbbi időben nem érte károsodás.

Számtalan egyéb kisebb-nagyobb károsodások is történtek hídjainkon. Ezek közül jellemzőek a hídkorlátok sérülése, némely esetben jelentős hosszban (8-20 méter hosszú szakaszokon), nem kis gondot okozva a hídon közlekedőknek és a híd fenntartójának.



A FELSŐ KERESZTKÖTÉSEK GYAKRAN MEGSÉRÜLTEK

HIDAK ÉPÍTÉSÉT, FELÚJÍTÁSÁT VÉGZŐ KIVITELEZŐK

Meg kell emlékeznünk a teljesség igénye nélkül arról, hogy a hídjaink építésében 1968 óta a Hídépítő Vállalat, későbbi nevén a Hídépítő Rt., a Hódmezővásárhelyi Közúti Építő Vállalat, a Debreceni Közúti Építő Vállalat, a Körös-vidéki Vízügyi Igazgatóság és a Caementárius Kft. vett részt. A hídfelújításokat a Közúti Gépellátó Vállalat – Budapest, a Ganz-MÁVAG Rt. Budapest, a Magyar Aszfalt Kft., a Mike's Mérnöki Iroda Békéscsaba, a DIORIT Kft. Budapest, a HEED Kft., dr. Szatmári István Budapest és a Pannonfreyssinet Kft. Budapest végezte.

Az 1968 előtt közreműködő kivitelezők és tervezők névjegyzékét a „Békés megyei hidak" c. könyv tartalmazza.

HIDAK ÁTÉPÍTÉSÉT, ILLETVE FELÚJÍTÁSÁT VÉGZŐ TERVEZŐK

A szabadon szerelt feszített vasbeton hidak és a kisebb hidak tervezését az UVATERV Budapest végezte. Hídfelújítási munkák tervezését a győri Közlekedési, Távközlési és Műszaki Főiskola Győr, illetve ennek gmk-ja, a CÉH Kft. Budapest, a TETA Kft. Budapest, a NEFER Kft. Budapest, a HEED Kft. Budapest és a Pannonfreyssinet Kft. Budapest végezte.

HÍDMÉRNÖKI KONFERENCIA

A hidak fenntartásával és építésének bonyolításával foglalkozó szakemberek részére évenként megrendezésre kerül az Országos Hídmérnöki Konferencia. A negyedik konferencia 1963-ban, a 23. 1983-ban és a 36. 1995-ben Békés megyében volt megrendezve. Az utóbbi rendezvényen tervezők, kivitelezők, hídfenntartók és hídszerkezeti anyagokat gyártó szakemberek találkozhattak, és cserélhették ki tapasztalataikat. Az elhangzott előadások mindig a legaktuálisabb kérdések megoldásával foglalkoztak. A résztvevők megtekintették a 44. sz. főút Békéscsaba–Gyula közötti szakaszának négynyomúsítási munkáival kapcsolatos hidak, aluljárók, felüljáró befejezés alatt álló munkáit a Veszely csárda mellett.

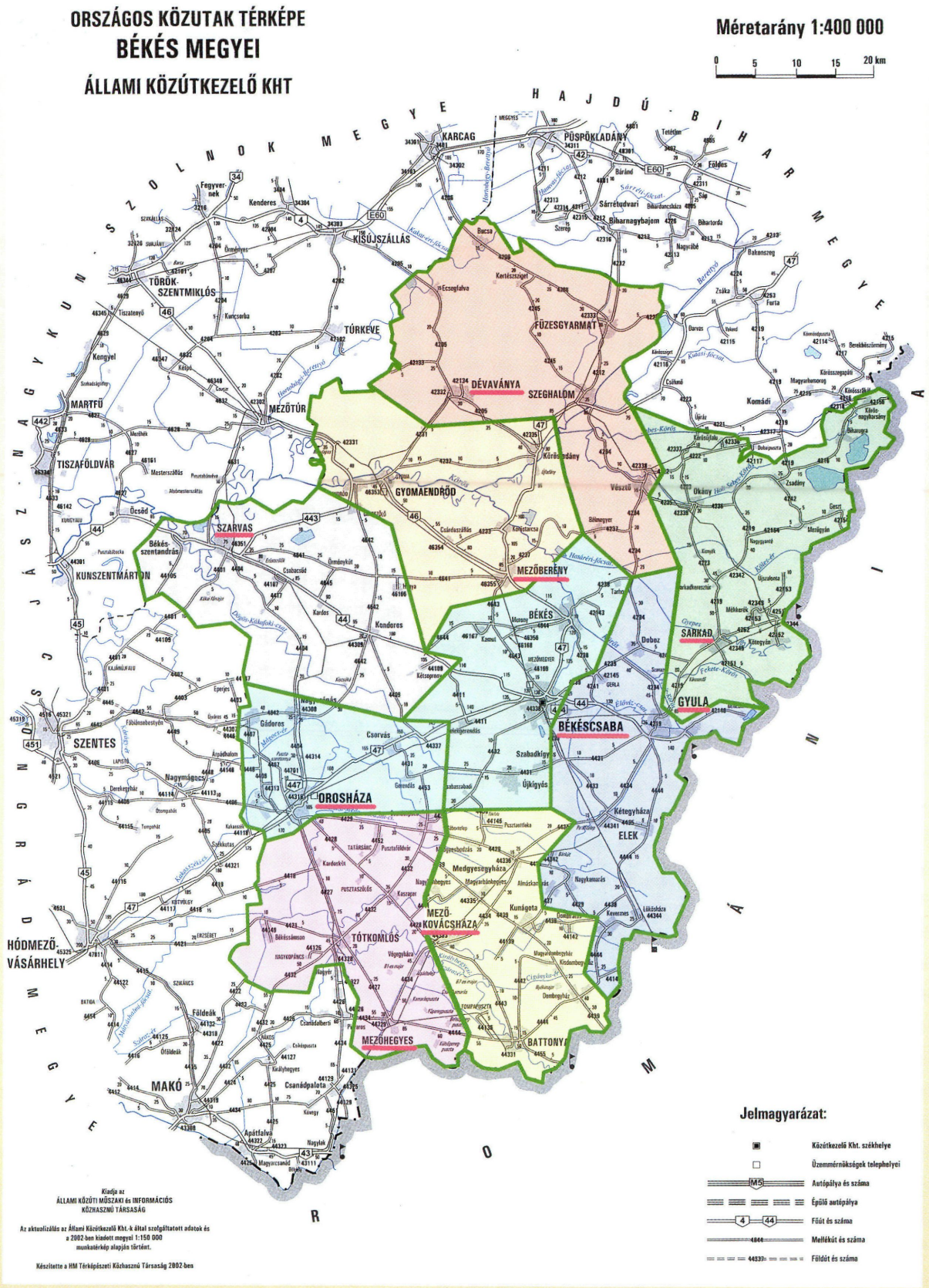
Megtekintették a konferencia résztvevői a 47. sz. főút rehabilitációs szakaszán a szeghalmi gyűjtőcsatorna-híd felújítási és a 4234 j. út 3+169 km-szelvényében lévő szeghalmi (foki) Sebes-Körös-híd erősítési munkáit.

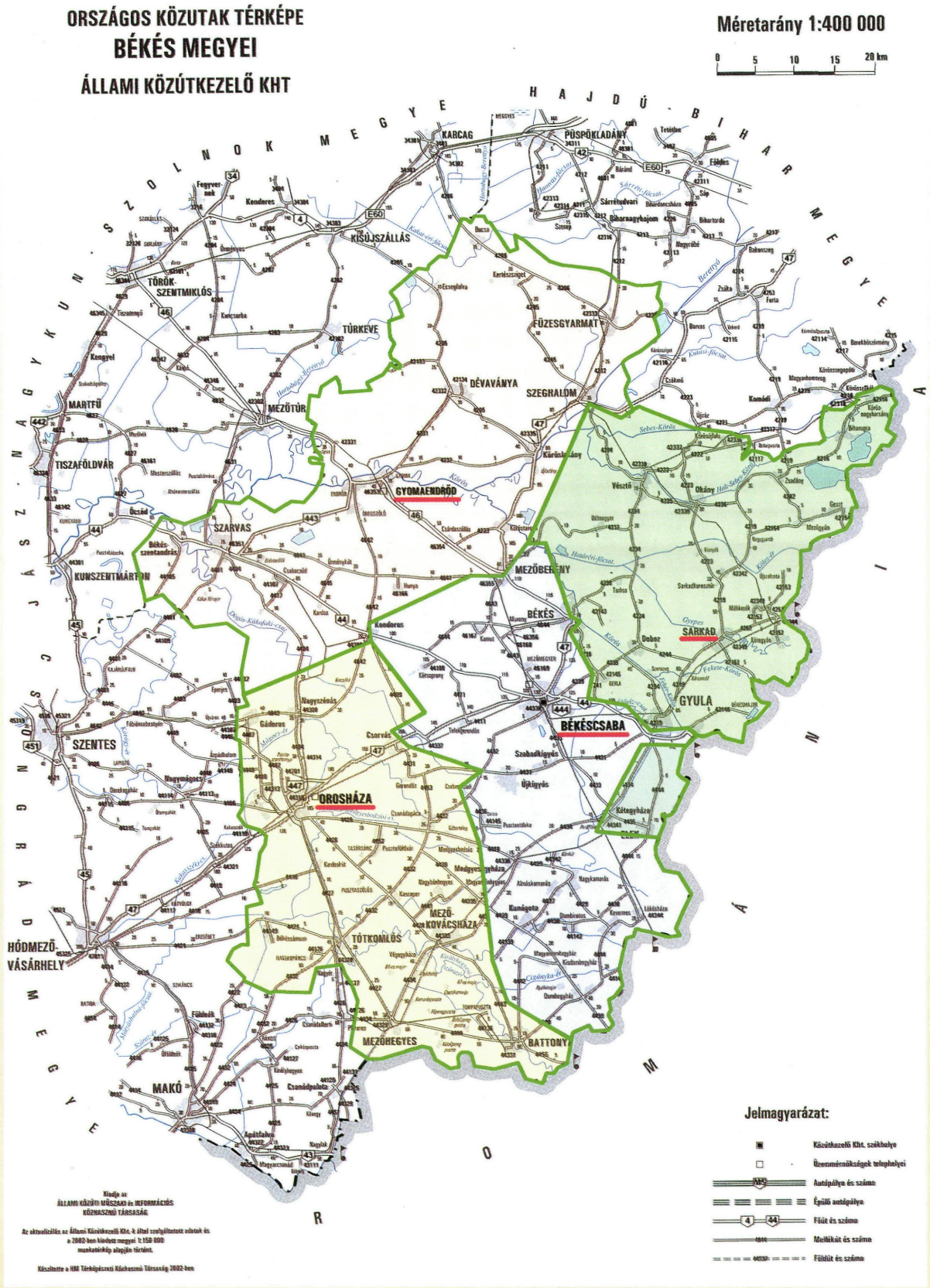
A konferenciára elkészült a „Hidak Békés megyében" című könyv és a „Körösök és a Berettyó hídjai" című műszaki kiadvány. A „Hídépítési üzemeltetési tapasztalatok" c. kiadvány 1989-ben készült el, melyben az országos tapasztalatok mellett a megyénk hídjainak problémái is közkinccsé lettek téve.

A konferencián az „Utak-hidak a művészetben" című festmény-vándorkiállítás is bemutatkozott, ahol jeles festőművészek a még meglévő Békés megyei régi hidakról készített alkotásait tekintették meg a résztvevők.



HÍDVÉDŐ ELŐKAPU A MEZŐBERÉNYI KETTŐS-KÖRÖS-HÍD ELŐTT


ORSZÁGOS KÖZUTAK TÉRKÉPE
BÉKÉS MEGYEI
ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT
Méretarány 1:400 000
0 5 10 15 20 km
SZOLNOK MEGYE
HAJDÚ BIHAR MEGYE
CSONGRÁD MEGYE
ARAD MEGYE
KARCAG
PÜSPÖKLADÁNY
KISÚJSZÁLLÁS
TÖRÖK-SZENTMIKLÓS
TÚRKEVE
FÜZESGYARMAT
DÉVAVÁNYA
SZEGHALOM
MARTFŰ
MEZŐTÚR
TISZAFÖLDVÁR
GYOMAENDRŐD
SZARVAS
Békés-szentandrás
KUNSZENTMÁRTON
MEZŐBERÉNY
BÉKÉS
SARKAD
GYULA
BÉKÉSCSABA
SZENTES
OROSHÁZA
Nagymágocs
Kétegyháza
ELEK
Medgyesegyháza
MEZŐKOVÁCSHÁZA
HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
TÓTKOMLÓS
MEZŐHEGYES
BATTONYA
MAKÓ
Csanádpalota
Apátfalva
Jelmagyarázat:
Közútkezelő Kht. székhelye
Üzemmérnökségek telephelyei
M5 Autópálya és száma
Épülő autópálya
4 44 Főút és száma
4644 Mellékút és száma
44337 Földút és száma
Kiadja az
ÁLLAMI KÖZÚTI MŰSZAKI és INFORMÁCIÓS
KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG
Az aktualizálás az Állami Közútkezelő Kht.-k által szolgáltatott adatok és a 2002-ben kiadott megyei 1:150 000 munkatérkép alapján történt.
Készítette a HM Térképészeti Közhasznú Társaság 2002-ben


ORSZÁGOS KÖZUTAK TÉRKÉPE
BÉKÉS MEGYEI
ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ KHT
Méretarány 1:400 000
0 5 10 15 20 km
SZOLNOK MEGYE
HAJDÚ-BIHAR MEGYE
CSONGRÁD MEGYE
ROMÁNIA
KARCAG
PÜSPÖKLADÁNY
KISÚJSZÁLLÁS
TÖRÖK-SZENTMIKLÓS
TÜRKEVE
FÜZESGYARMAT
DÉVAVÁNYA
SZEGHALOM
MARTFŰ
MEZŐTÚR
TISZAFÖLDVÁR
GYOMAENDRŐD
SZARVAS
KUNSZENTMÁRTON
MEZŐBERÉNY
BÉKÉS
SARKAD
GYULA
BÉKÉSCSABA
SZENTES
OROSHÁZA
HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
MEZŐKOVÁCSHÁZA
TÓTKOMLÓS
MEZŐHEGYES
BATTONYA
MAKÓ
Jelmagyarázat:
Közútkezelő Kht. székhelye
Üzemmérnökségek telephelyei
Autópálya és száma
Épülő autópálya
Főút és száma
Mellékút és száma
Főút és száma
Kiadja az:
ÁLLAMI KÖZÚTI MŰSZAKI és INFORMÁCIÓS KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG
Az aktualizálás az Állami Közútkezelő Kht. által szolgáltatott adatok és a 2002-ben kiadvaz megyei 1:150 000 munkatérkép alapján történt.
Készítette a HM Térképészeti Közhasznú Társaság 2002-ben

Meg kell emlékeznünk az üzemmérnökségeink felelősségteljes munkájáról, akik a hidak fenntartásában, üzemeltetésében részt vesznek. Napi munkájuk mellett jut idő arra, hogy a hidak környezetét, a hídpályákat tisztán tartsák. A tavaszi hídmosásokat lelkiismeretesen elvégzik. A téli sózás okozta károkat nagymértékben csökkenteni lehet az időben elvégzett hídmosási, takarítási munkákkal.

Rendszeres hídvizsgálatokkal, az útellenőrök által végzett szemrevételezésekkel időben sikerül egy-egy meghibásodást feltárni, és a javítási, helyreállítási munkák elvégzésével hozzájárulni a híd élettartamának növeléséhez és biztonságos üzemeltetéséhez.



HÍDMOSÁS A FOLYÓBÓL TÖRTÉNŐ VÍZVÉTELEZÉSSEL



KORLÁTFESTÉS



A HÍDKÖRNYEZET RENDBETÉTELE



HÍDVIZSGÁLAT BERGER HÍDVIZSGÁLÓ KOCSIVAL



BARTYIK ENDRE HÍDÜGYI ELŐADÓ A DILATÁCIÓT VIZSGÁLJA



HÍDMOSÁS UNIMOG TARTÁLYBÓL



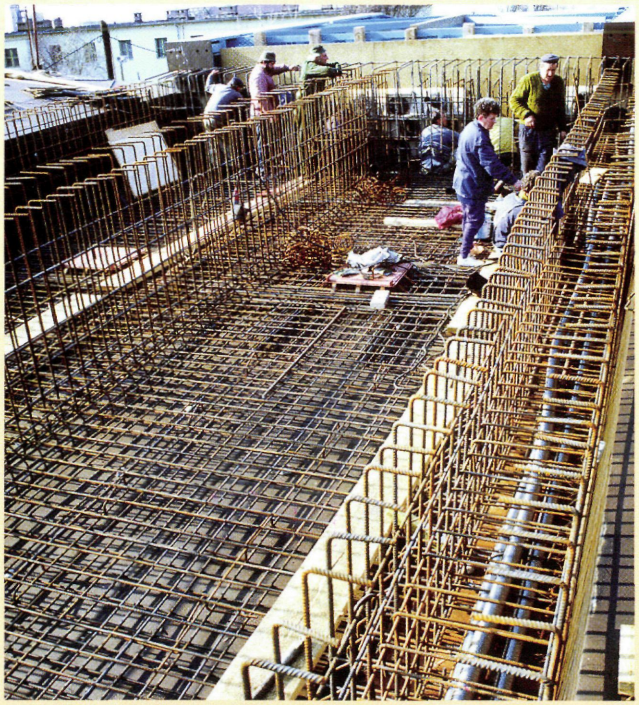
SZIGETELÉSCSERE A 42154 ÚTI GESZTI HÍDON

A FOKI SEBES-KÖRÖS-HÍD ÁTÉPÍTÉSE IDEJÉN A HÍDSZERKEZET MELLETTI KONZOLON ELHELYEZETT KOCSIPÁLYÁN FOLYT A FORGALOM 1995-BEN





A KÉSZ HÍD FELSŐ KERESZTKÖTÉSEK NÉLKÜL



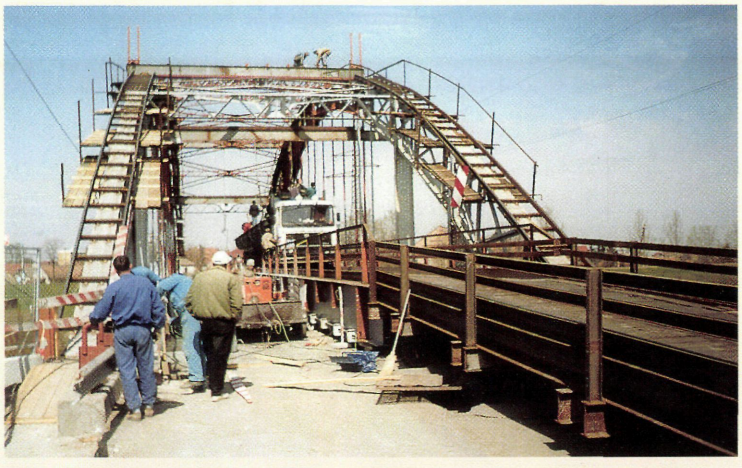


AZ OROSHÁZI SZŐLŐ KÖRÚTI FELÜLJÁRÓ ÉPÍTÉSI FOLYAMATAI



A GYULAVÁRI HÍD AZ 1995-ÖS DECEMBERI MAGAS VÍZSZINT IDEJÉN







A SZEGHALMI HÍD ÁTÉPÍTÉSE 1997-BEN





A 4232 J. ÚT 19+698 KM-SZELVÉNYBEN LÉVŐ GYOMAENDRŐDI HOLT-KÖRÖS-HÍD 1993-BAN LETT FELÚJÍTVA



A GYULAI BÁRDOS-HÍD FELÚJÍTÁS ELŐTT

FELÚJÍTÁS UTÁN 2001-BEN





1991-BEN KEZDŐDÖTT AZ ÚTBURKOLAT FELMÉRÉSE **RST** MÉRŐKOCSIVAL:

- EGYENETLENSÉGET
- NYOMVÁLYÚT
- REPEDEZETTSÉGET
- OLDALESÉST
- ÍVVISZONYOKAT
- ÚTPROFILT MÉR

A MÉRŐKOCSI KEZELŐSZEMÉLYZETE: SVÉD MÉRNÖK, VALAMINT TELEK ANDRÁS ÉS SZARKA ISTVÁN, AZ **ÁKMI** MUNKATÁRSAI

1997-BEN TÁRSASÁGUNK RENDEZTE A ROAD-MASTER ÚTÁLLAPOT-FELMÉRŐ FELKÉSZÍTŐ TRÉNINGET, MELYEN A 19 MEGYE, VALAMINT AZ **ÁKMI** KHT. EZZEL FOGLALKOZÓ SZAKEMBEREI VETTEK RÉSZT. TÁRSASÁGUNKAT SZABÓ LÁSZLÓ ÉS VIRÁG MIHÁLY KÉPVISELTE





A **KUAB** EJTŐSÚLYOS, A PÁLYASZERKEZET TEHERBÍRÁSÁT MÉRŐ BERENDEZÉS IS MEGHATÁROZOTT ÜTEM SZERINT JÁRJA AZ ORSZÁGOT

Kezelői gondoskodás – a közutak védelmében

Útellenőrzés

Az igazgatóság megalakulásakor a 655 356/1966 sz. KPM közúti főosztályi utasítás alapján működő motoros útrendőrök látták el a feladatot. Az IZS típusú motorkerékpárokhoz külön gyártott speciális nagy méretű oldalkocsi tartozott. Ebben kaptak helyet azok a legfontosabb anyagok, szerszámok, eszközök, amelyek a feladat ellátásához alapvetően szükségesek voltak.

1972-ben jelentős minőségi változás következett be. A motorkerékpárokat ZUK típusú kis tehergépkocsik váltották fel, és innen számítódik a klasszikus értelemben vett és a mai napig lényeges változtatás nélkül funkcionáló útellenőrzés, ill. útellenőrző szolgálat.

A gépkocsik felszereltsége és külső megjelenési formája országosan közel egységes volt. Általában egyszerre két fő dolgozott rajtuk: az útellenőr és az ún. kisegítő. URH hírközlő berendezéssel is fel voltak szerelve, így az oda-vissza kommunikáció folyamatosan biztosított volt.



UAZ útellenőrző gépkocsi

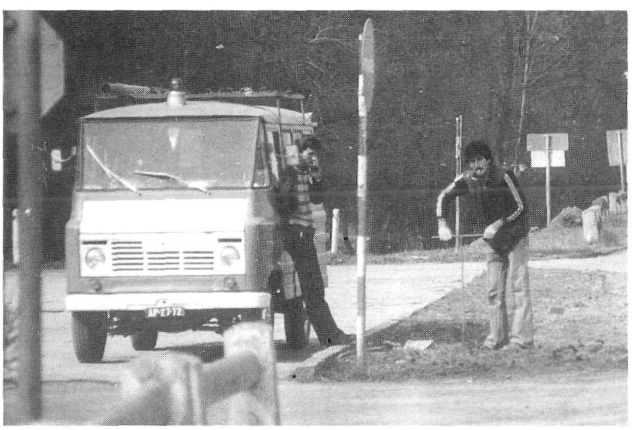
Az útellenőrök helyi és – alkalmanként – országos továbbképzésben részesültek. Számukra a későbbiek folyamán két alkalommal is a feladatuk sokrétűsége miatt külön „Útellenőri kézikönyv" is készült.

Megjelenésükkel egy új szakmai réteg alakult ki az igazgatóságok életében, működésében.

Békés megyében két gépkocsi beállításával, központi irányítás mellett (a forgalomtechnikai csoporthoz tartoztak) indult meg a tevékenység, meghatározott menetrend szerinti útvonalakon, napi 12 órában a hét minden napján.

1974-ben külön útellenőri csoport alakult önálló csoportvezetővel, aki a hét négy napján naponta mindig más-más útmesterség (üzemmérnökség) területén utazott a szolgálatos útellenőrrel, míg az ötödik napon belső adminisztrációt végzett. (Ekkorra már valamennyi útmesterség önálló gépkocsival rendelkezett.) A ZUK gépkocsikat időközben az UAZ típusú járművek követték, mivel ezek egyes szempontokból jobban megfeleltek a feladat maradéktalan ellátásához (robusztusabb szerkezet, terepjáró-képesség, dupla üzemanyagtartály, erősebb motor).

Részben e feladatkörhöz kapcsolódva 1979-ben került megszervezésre és felállításra a nyári információs ügyeleti szolgálat, melyet 1994-től váltott fel a jelenlegi diszpécseri szolgálati forma.



Útellenőrök munka közben, kézi fúróval ZUK gépkocsival

Az üzemmérnökségek felállításával az útellenőrző szolgálatok irányítási rendszere is megváltozott, és a tevékenység átkerült az üzemmérnökségek „fennhatósága" alá.

Az UAZ típusú járműveket először újra ZUK, majd egy központi döntést követően IZS típusú gépkocsik váltották fel, és ezek futottak, látták el a feladatkört 1992 áprilisáig. Ekkor kerültek átvételre, ill. beüzemelésre úgy a kor technikai követelményeinek, mint a szolgálat ellátásának minden tekintetben sokkal jobban megfelelő Volkswagen Transporter márkájú gépkocsik. (Békés megyében 4 db.) Ezekre vonatkozóan ismét országosan egységes belső felszereltséget és külső megjelenési formát alakítottak ki. Cseréjükre több mint 10 éves szolgálat után 2002 végén került sor.

Mint érzékelhető, az 1970-es évek elején kialakított útellenőrzési rendszer kiállta az idők próbáját, hisz mind a mai napig gyakorlatilag jelentősebb lényegi változás nélkül tölti be eredetileg elhatározott és megállapított funkcióját.



AZ 1992-TŐL ÜZEMBEN LÉVŐ VOLKSWAGEN ÚTELLENŐRZŐ GÉPKOCSI

Úgy a Békéscsabai Közúti Igazgatóságnál, mint annak jogutódjainál mindig is voltak és jelenleg is vannak olyan kollégák, akik e tevékenységi körrel összefüggésben meghatározó személyiségekként látták, látják el a feladatukat.

Útvonal-engedélyezés

Az útvonal-engedélyezés az egyik igen fontos területe a közúthálózat védelmének.

1. A járművek tengelynyomásának korlátozására vonatkozóan már az 1965-ben kiadott KRESZ is tartalmazott előírást.
2. A témakör teljesebb körű rendezésére 1973-ban került sor egy minisztertanácsi rendelet megjelenésével, amely az akkori KRESZ-ből kivette az idevonatkozó előírást, és önállóan szabályozta ezt a területet. Itt került megfogalmazásra az, hogy „a közúti forgalomban csak olyan jármű vehet részt, amelynek terhelése a 10 tonnát, ill. kettős tengely estében a 16 tonnát nem haladja meg". Az ennél nagyobb megterhelésű jármű a közutakon csak kivételesen indokolt estben, engedéllyel közlekedhet, és a közlekedésért a túlsúly mértéke és a megtett távolság alapján fizetni kell. (Ez a díj akkor 20–250 Ft/km értékek között volt.)
   Ha túlsúlyos jármű engedély nélkül vagy az engedélytől eltérő módon közlekedik, akkor meg kell fizetnie az alapdíjat, plusz pótdíjként annak kilencszeresét.
   A rendelet lehetőséget adott arra, hogy a jármű üzemben tartója – a díj(ak) megfizetése helyett – azt az utat, amelyen túlsúlyos járművel (járművekkel) közlekedni kíván, saját költségén e jármű (járművek) közlekedésére alkalmassá tegye, és folyamatosan karbantartsa.
   Az is rögzítésre került, hogy „a megfizetett díjakat és pótdíjakat a közúthálózat fejlesztésére, illetőleg javítására kell fordítani".
   A minisztertanácsi rendelet végrehajtását az 1974. év elejétől egy KPM-rendelet megjelenése szabályozta részletesen.
   E két rendelet alapján a Közúti Igazgatóságnál egy új tevékenységi kör indult el, amely valójában némi időbeni behatároltsággal három fő részből tevődött össze:
   – maga az útvonal-engedélyezési eljárás a központban,
   – a határátkelőhelyi tengelysúly-ellenőrzés és
   – a mozgó tengelysúly-ellenőrzés.
3. 1975-ben új KRESZ jelent meg, amely külön előírásként tesz említést az „Útvonalengedélyezéshez kötött járművek" közlekedéséről. Itt a tengelyterhelésen túlmenően már a megengedett legnagyobb össztömeg, ill. az engedélyezett méretek (szélesség, magasság, hosszúság) túllépése esetén az útvonalengedély kiváltási kötelezettsége került előírásra.
4. Ezt követően 1977-ben jelent meg egy újabb KPM-rendelet, amely már együttesen és átfogóan szabályozta valamennyi témakört. Ez már kétfajta engedélyformát vezetett be:
   – a tengelytúlsúlyos, valamint
   – az össztúlsúlyos és/vagy túlméretes járművek részére.
   Az első fajtáért továbbra is fizetni kellett (a díjtételek nem változtak), míg a második alapján történő közlekedésért nem. A tengelyterhelési határok is változatlanok maradtak. A megengedett legnagyobb össztömeg a jármű tengelyszámának függvényében 20-38 tonna között lehetett.
   A mérethatárok a következők voltak:
   – szélesség max. 2,5 m,
   – magasság max. 4,0 m,
   – hosszúság 12-22 m.
   Egyebekben az új rendelet lényegi változást nem hozott.
5. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben kapott felhatalmazás alapján még 1988-ban megjelent egy újabb rendelet a témakörben.
   Ekkor a díjtételek változásán túlmenően fizetési kategóriába került az össztúlsúlyos járművek közlekedése is. Ez konkrétan azt jelentette, hogy a 40 tonna engedélyezett össztömeget meghaladó tömegű járművek (járműszerelvények) közlekedése után, ugyanúgy kilométerenkénti alapdíjat kellett fizetni, mint ahogy kell 1974 óta a tengely-

súly után. (Vagy ha mind a két helyzet – tengelytúlsúly és össztúlsúly – együttesen fennáll, akkor bizony mind a kettő után összegzett módon fizetni kell.)

6. Jelenleg az útvonal-engedélyezési tevékenység a 4/1999 KHVM rendeletben meghatározottak alapján folyik. Ez bevezette a korábbi kétfajta engedélyforma helyett a magyarországi egységes útvonalengedélyt.
   Előírta továbbá, hogy magának az engedélynek a kiállításáért költségtérítést kell fizetni, ennek nagyságrendje (több alapfeltétel függvényében) 1000-10 000 Ft határok között változik engedélyenként.
   A jelenleg érvényes alapdíjak határértékei:
   – tengelytúlsúly esetén 50–1060 Ft/km,
   – össztömeg túllépése esetén 70–760 Ft/km.
   Az útvonalengedély-köteles járművek közlekedése egy összetett feltételrendszerből meghatározott egyedi elemek előírásával kerül szabályozásra.
   Hogy mely elemek kerülnek alkalmazásra, az a jármű súly- és méretparamétereivel összefüggésben elsősorban a közlekedésbiztonsági, forgalomszabályozási és egyes speciális esetekben híd-állagvédelmi szempontok határozzák meg.
   Van, amikor csupán sárga villogó figyelmeztető jelzés elegendő, van, amikor pedig rendőrségi biztosítás (felvezetés) mellett minden járművet ki kell zárni az engedélyes jármű közlekedésekor az igénybe vett útszakaszról vagy annak egy pontjától.
   Meg kell határozni (elő kell írni, ki kell jelölni) az érintett járműnek az induló és célállomás között azt a konkrét útvonat, amelyen az adott súly- és méretadataival (minden fennálló körülményre tekintettel) közlekedhet.
   Ezt a felelősségteljes tevékenységet is végzik – immáron 30 éve – a közút kezelői.

Határmérlegelés

A gyulai határátkelőhelyen az 1970-ben történt megnyitást követően 1973-ra készült el a tengelysúlymérő állomás. 1973-ban a kísérleti mérlegelések indultak be, míg a hivatalos (szankcionált) formájú mérések 1974. június 21-én kezdődtek.

A mérőállomás megépítésének célja az ország úthálózatának védelme a belépő tehergépjárművekkel összefüggésben, ami abban testesült meg, hogy a határátkelőhelyen belépésre jelentkezett valamennyi ilyen kategóriájú jármű le lett mérlegelve. Amennyiben súlyadatai minden tekintetben megfeleltek az előírásoknak, erről egy igazolást kapott, ha viszont probléma adódott, akkor a jármű külön eljárás alá lett vonva. (Vagy visszafordult és megpróbálta a túlsúlyt csökkenteni, vagy vállalta az országban történő közlekedésért a felmerülő túlsúly megfizetését.)



A GYULAI HATÁRON LÉVŐ MÉRLEGELŐ ÁLLOMÁS AZ 1980-AS ÉVEKBEN

A vámosokkal és a határőrökkel történő folyamatos kapcsolattartás ellenére, az akkori technikai színvonalú kommunikációs lehetőségek miatt is, igen sok problémával, feszültséggel járt a tevékenység végzése.

Az 1973-ban beépítésre került mérőberendezés hazai, METRIPOND gyártású volt. Ehhez egy 3x3 m-es, igen egyszerű megjelenésű és kivitelű kezelőépület tartozott. A mérések folyamatossága a mérleg műszaki problémája miatt igen gyakran szünetelt.

Mintegy 10 éves időszak után ez a mérleg elbontásra került, és egy angol gyártmányú, ADS típusú berendezés beépítése történt meg. Ez a már jóval korszerűbb berendezés lehetőséget biztosított arra, hogy a járműveket folyamatosan, haladás közben mérje meg.

A mérőberendezés cseréje után a személyzet munkakörülményei is jelentős mértékben javultak. A korábbi, igen egyszerű kis kezelőépület helyére egy stabil, falazott kőépület került átadásra 1986-ban. Ez a Hungarocamion Vállalat gyulai kirendeltségével közös használatú épület volt, amely 1997-ig szolgálta a mérlegelési célokat.

1996. június 1-jén a mérlegelési tevékenység szervezeti formájában jelentős változás következett be: a közúti igazgatóságokat közhasznú társaságokká szervezték át.

Az ország összes határátkelőhelyi mérőállomását központosított irányítás alá helyezték, és a feladat elvégzését az akkor megalakult ÁKMI

Kht. kereteibe vonták, így ettől az időponttól mind a személyzet, mind maga a feladat elkerült a társaságtól.

Újabb jelentős dátum volt 1997. november 30., az újonnan épített határátkelőhelyi kamionterminál átadása. Ettől kezdve ugyanis teljesen új helyen, új berendezéssel, új kezelőépületben folytatódott a mérlegelés és folyik ma is.

Ismét magyar gyártmányú mérleg került beépítésre, mégpedig kétfajta is: az egyik a tengelysúlyt méri, a másik az össztömeget. Az előző TÁRA, az utóbbi GALLYAS típusú.

Jelenleg folyik az engedélyeztetési eljárás a kilépő oldali mérlegház megvalósításával kapcsolatban.

A kezdeti időszakban naponta átlag csak 10-15 kamion érkezett a határátkelőhelyhez, a 90-es évek elején már 60-150 db, míg a 2000-es években már ez az érték naponta 270-320 db.

Mindenképpen megjegyzendő, hogy a mérőállomás harmincéves történetében összesen két csoportvezetője volt. Az első Rausz Károly, aki az üzembe helyezéstől kezdve (1973) 17 éven át látta el ezt a munkakört. Őt követte 1990-től Csipeiné Higyed Julianna, aki jelenleg is vezetője az állomásnak.

Ennyi a gyulai határátkelőhely méréstörténete.

Időközben megnyílt két másik határátkelőhely is: az egyik Battonyánál 1995-ben, a másik Méhkeréknél 1996-ban. Mindkét határátkelőhelyen nemzetközi személyforgalom, illetve a magyar és román honosságú tehergépjárművek korlátozott forgalma bonyolódhat. Ezeken az átkelőhelyeken tengelysúly-ellenőrzés nincs.

Mozgó tengelysúly-ellenőrzés

Az útvonal-engedélyezési eljárás, valamint a határátkelőhelyi mérlegelés elindítása után, az úthálózat további védelmében, országosan folyamatosan megszervezésre és fölállításra kerültek a mozgó tengelysúly-ellenőrző csoportok.

Békés megye ezt a tevékenységet harmadikként kezdte meg az országban 1977 májusában.

A háromfős brigád kezdte el az ellenőrzéseket svéd gyártmányú TELUB típusú mérőtalpakkal. A mérések mobilitását Robur típusú gépkocsi biztosította.

A megfelelő feltételek megléte esetén szinte bárhol elvégezhető ellenőrzések alkalmával a mérés alá vont járművek átlagosan mintegy 20%-a bizonyult túlsúlyosnak. Ez természetesen komoly szankciókat vont maga után.

Mivel a mérőtalpak viszonylag vastagok voltak (10 cm), a rájuk való felállás nem minden esetben volt problémamentes. Többek között ennek kiküszöbölésére is született az ún. süllyesztékes mérőhelyek gondolata, melyek megvalósítása az adott helyszíneken némi építési beavatkozást is igényelt.

Az ilyen módon kialakított mérőhelyek gyakorlata – nem túl hosszú idő alatt – országosan alkalmazott formává vált. (A mérési feltételek egyre nagyobb szigorodása folytán ma már a hiteles mérések döntő része ilyen helyeken kerül lebonyolításra.)

1987-ben az első generációs mérlegek lecserélésre kerültek. A svéd TELUB berendezéseket jóval korszerűbb, könnyebb és vékonyabb (3 cm) svájci PAT típusú mérőtalpak váltották fel. Ugyanazon idők folyamán a gépkocsik is lecserélődtek, de azok típusa mindig is Robur maradt (3 db).

Egy központi döntést követően a mozgó tengelysúly-ellenőrzési tevékenység végzése szervezeti formát váltott. 1995. április 1-től a Közlekedési Felügyelethez került az ellenőrzési feladat, a személyi és technikai feltételeivel együtt.

A 3 db Robur gépkocsi után – még az igazgatósági működtetés idejében – sor került a korszerű Volkswagen Transporter alaptípusú gépkocsi beszerzésére, melynek mérőkocsivá átalakítására már a felügyeletnél került sor.

A közúti igazgatósági időszak alatt országos elismertséget kiváltó ez irányú tevékenység a Békés Megyei Közlekedési Felügyelet keretein belül folytatódott tovább, illetve folyik jelenleg is.

Mindenképpen megjegyzendő, hogy az igazgatósági teljes időszak alatt mindvégig egy személy (Mészáros Lajos) volt a csoportvezető, aki kiválóan ellátta ezt a feladatot, majd később még évekig a Közlekedési Felügyeletnél is.

TÉLI ÚTÜZEMELTETÉS, GÉPEK, MÓDSZEREK, SZERVEZET

A közút üzemeltetés egyik legfontosabb feladata volt – bármilyen formában működött is a szervezet – a téli útüzemeltetés, a havazások, síkosságok esetén a forgalom lehetőség szerint mindenkori biztosítása.

Nézzük meg, hogyan változott ez az elmúlt 35 év alatt!

Hóeltakarítás

Az 1968–72-es években a főutak hómentesítése volt a legfontosabb téli feladat, ami akkor MTZ traktorokkal vontatott háromszögletű fa-, majd vasekékkel történt. Az ekékhez az útőr rendelte a gépeket, s amikor leesett a hó, befogtak, elindultak, mindenki a saját szakaszát takarította. 1969-ben érkezett az első hómaró. A hófalak megnyitásához terepjárókra volt szükség, s ezeket egyedül a ceglédi KÖZGÉP vállalat tudta biztosítani éves szerződés alapján. Ezeket telepítették a szakasztechnikusi körzetekbe, tavaszig itt voltak, majd visszaadták őket.

1972–1978 között megjelentek a kétszárnyú nyitó ekék, melyeket esetlegesen traktorokra, de elsősorban az ekkor jellemző fix platós ZIL–4030, ZIL–130, ZIL–131-es háromtengelyes teherautókra helyeztek el. Ezek voltak a leghatékonyabbak a hófúvásos szakaszok felszabadításában.

E korból származik a „jó öreg" önjáró ZIL hómaró. Ez nagyon benzinfaló, de ha „helyzet" van, erre lehet a legjobban számítani.

A Mercedes Unimog megjelenésével ezek adaptereként 2 homlokhómaró és 4 db oldalhómaró is bevethető, ha a szükség így hozza.

Az 1970-es évek második felében megjelentek az egyszárnyú, gumi élű „SZILI" hóekék. Ezek már egyre nagyobb útszakaszokat tudtak gyorsan megtisztítani a hótól. Ekkor elsősorban ZIL billencs „csajka" és IFA gépkocsikra voltak felszerelve.

Az 1980-as évek elején ezek továbbfejlesztett változatai, az E–3-as hóekék is kezdtek elterjedni, s az őrjáratos szakaszokon fokozatosan ezek váltották fel a régebbi SZILI ekéket. Erősebb eszközhordozók még nagyobb hóekék alkalmazását tették lehetővé.

Az 1990-es évek közepétől a Tátra gépkocsikon CPA–3000 nagy teljesítményű hóekékkel már 30-40 cm vastagságú havat is el lehetett tolni.

Nagyságrendi hatékonysági változást hoztak az 1990-es évek végén s a 2000-es évek elején beszerzett SR–2 hidraulikusan állítható tolási szögű egyszárnyú hóekék. Ezek utolsó beszerzett darabjainál már az eke végén olyan lecsukható terelőidom van, amelynek segítségével útcsatlakozásoknál és buszöblöknél a hó ezek területéről előre tolható.

A mai időben kétszárnyú hóekéket ritkán használunk. 10-15 évenként fordul elő olyan hófúvás, hogy ezeket be kelljen vetni.



1978: AMIKOR MÉG A ZIL-BILLENCSEK, IFÁK ÉS A SZILI HÓEKÉK DOMINÁLTAK

A 2003. év a hómennyiség szempontjából rendkívülinek számított. Január 6-án és február 2-án kezdődő pár napos hóesések – melyek egyes körzetekben hófúvással párosultak – az 1960-as évek teleit idézték a rég nem látott 40-60 centiméteres hóvastagsággal, amely a rendkívüli, hosszan tartó hideg miatt csak március 15-e tájékán kezdett végleg elolvadni. Ilyen körülmények között is jórészt egyszárnyú hóekék dolgoztak.

Az állandóan gyarapodó személy- és tehergépkocsik, autóbuszok télen is közlekedni akarnak, s ez késztet a hóeltakarítási eszközpark folyamatos növelésére, a technika és technológia állandó fejlesztésére.

Síkosságmentesítés

A kezdetekben salak- és homokszórással történt a síkosságmentesítés. 1968 után érkezett az első sószállítmány, ekkor került bevezetésre az olvasztásos eljárás. Eleinte azonban sok problémát okozott a technológia.

1968–1972 között igen kezdetleges volt a sószórás. A ZIL fix platójú tehergépkocsira felrakott sót egy kardántengelyre szerelt forgólapát segítségével szórták ki a közút burkolatára. Ezt a berendezést – megszerkesztőjéről – VITÁLIS szórónak hívták. Az első időszakokban egy-egy útmesterség képes volt 3-4000 tonna sót is kiszórni. Eleinte volt próbálkozás arra is, hogy a só érdesítő anyagként funkcionáljon, de a feleslegesen kiszórt só nagy burkolatkárokat okozott.

A kezdetleges technika fokozatosan korszerűsödött. Az első igazi sószórók a ZIL 130 PR gépkocsik voltak, ezek speciálisan csak szórásra voltak alkalmasak, télen sót szórtak, nyáron izzadásgátlásra használták őket. Ebben az időben jelent meg a 1,5 tonnás RCV sószóró gép, amit traktor vontatott, és egy kaparószalagos kihordó berendezés juttatta a sót a burkolatra.

A gépesítés 1970–1980 között a mezőgazdaságtól átvett műtrágyaszóró adapterek átalakításával fejlődött tovább. Ezek a Tornádó típusú adapterek voltak, s már 5, illetve 7 tonna sót tudtak szállítani, s így hosszabb szakaszon tudták a síkosságot megszüntetni, és a közlekedés biztonságát növelni.

Az 1980-as évek elején a WEISER típusú sószórók voltak a legkorszerűbbek, de ezek nem kihordólánccal működtek, hanem kihordócsigával, s így az akkori nem túl jó sóminőség miatt gyakran megszorultak és üzemképtelenné váltak. Egy-egy ilyen megszorulásnál bizony sokszor kézzel kellett kilapátolni a bennmaradt sót.



AZ 1982-ES GÉPSZEMLÉN A CSEPEL–760-AS ALAPGÉPEK JELENTETTÉK A LEGÚJABB TECHNIKÁT

A következő fejlődési fokozatban megjelentek a nedvesítő tartállyal ellátott szóróadapterek. SA–07 típusok magyar gyártmányúak, a NIDO-ECO és a SCHMIDT-NIDO szórók német licenc alapján készültek.

Ma a környezetvédelmi előírások szigorodása miatt a technikai fejlesztés lehetővé tette, hogy a legkorszerűbb, dán gyártmányú EPOKE sószóró adapterekkel végezhetjük a síkosságmentesítést a mind nagyobb felületű úthálózaton. A modern berendezés már rendelkezik olyan számítógéppel és adagoló berendezéssel is, ami lehetővé teszi a hatékony, de kis mennyiségű sószórást. Így 10-40 gr/m^2 mennyiségű finom szemcseméretű szórósó kijuttatásával differenciált színvonalat lehet biztosítani.

Tovább fejlődött a nedvesített sószórás és a sókoncentrátum készítése. Az 1990-es évek végén így már kombinálva tudunk szemcsés sóval és sóoldattal is védekezni a síkosság ellen. A sóoldat készítésére külön berendezést szereztünk be, ezzel CaCl oldatot is elő tudunk állítani, amely már mínusz 25 °C-ig tud jégolvasztó hatást előidézni.



A WEISER SÓSZÓRÓK AZ 1982-ES HÓSZEMLÉN

A 2001. évre a Békéscsabai, a Gyomaendrődi és az Orosházi Üzemmérnökségen teremtettük meg a nedvesítő oldat előállítását. Léteznek eleve oldatként forgalmazott szerek is, ezek közül a Kalcinol nevű folyékony szert is alkalmazzuk.

A mai helyzetben kettős szorításban van az útüzemeltető szakma. Egyrészt meg kell felelni a közúthasználók egyre növekvő igényének, a motorizáció nyújtotta szabad mozgás állandó és biztonságos igénybevételére. Másrészt a környezetvédelem szigorodó szabályozása a hagyományos kősófelhasználás mennyiségét kívánja csökkenteni.

Manapság a biztonságos közlekedés és a környezetvédelmi elvárások egyidejű biztosítása alapvető feladat.

Társaságunk és dolgozóink képesek ennek a nehéz feladatnak megfelelni, de ehhez mindig újabb, korszerűbb gépekre és technológiára lesz szükségünk.

Sóbeszerzés és -tárolás

A sóbeszerzés a COMPAKT Vállalat (mint egyedüli forgalmazó) keretében történt, gyakorlatilag az 1990-es rendszerváltásig.

A megrendelést az anyagcsoport végezte, s a só vasúton érkezett. A vagonok rendszertelenül, nehezen ütemezhetően érkeztek, s legtöbbször munkaidőn kívül este vagy vasárnap.

A sószállítások idején mindig készenlétben kellett lenni egy-egy útőrnek, majd később brigádnak, gépkezelőknek. A fogadó állomásról telefonon jelezték a vagon érkezését, és 6 órán belül kellett kirakodni azt, hogy ne kelljen kocsiállási pénzt fizetni. Nehéz, embert próbáló munka volt egy ilyen vagonkirakodás.

A sót a telephelyen lévő depóniába szállították.

A környezetvédelmi elvárások növekedésével először csak elhasznált gumiabroncsokkal lesúlyozott fóliával volt letakarva a só, az 1980-as évek elején már árokkal is körbe volt véve a sódepónia.

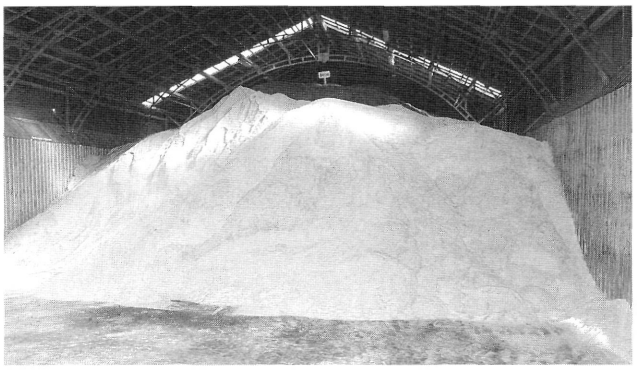
Ekkor még a só nem volt bekeverve összeállásgátlóval. Gyakran nagy darabokban érkezett, s a téli felkészülés fontos előkészületi munkája volt egészen az 1980-as évek végéig a sőőrlés. Őrlés után kézi módszerrel utólag lett közé keverve az összeállást gátló „sárga vérlúgsó".

Az 1990-es évektől a sóbeszerzés rendszere megváltozott. Vállalkozókon keresztül került beszerzésre. Először árajánlatok alapján az igazgatóság intézte ezt, majd a közbeszerzési törvény életbeléptével központilag történik a nyertes szállító kiválasztása. E folyamat révén sokat javult az anyag minősége. Időközben ezt az Útügyi Műszaki Előírás is szabályozza.

Ma már a nagy teljesítményű szállítójárművekkel a szállító egy nap akár 300 tonna sót is le tud szállítani.



SÓTÁROLÁS, SŐŐRLÉS 1982-BEN.
A KÉPEN HANCZÁR JÁNOS, (HÁTTAL) APÁTI NAGY PÉTER, PINTÉR LÁSZLÓ, VIRÁG MIHÁLY ÉS BOROS JÓZSEF IGAZGATÓ



SÓTÁROLÁS A MAI IDŐKBEN

Megváltozott a tárolási mód is. Az 1990-es évek elején minden üzemmérnökségi telepen faszerkezetű sótárolók létesültek, melyeknek névleges összes befogadóképessége 4550 tonna.

A hószemlék és az ügyeleti szolgálat

Minden év november elejének meghatározó eseménye a hószemle. Ez a téli útüzemre való felkészülés lezárása, az elvégzett munka számbavétele.

A hóekékkel, sószórókkal felszerelt gépkocsik, munkagépek felsorakoznak, s a szemlebizottság leellenőrzi működőképességüket, biztonsági berendezéseiket és menetokmányaikat. Így megy ez már közel 40 éve, csak e nap „körítése" változott az idők folyamán. Valamikor erre a napra voltak ütemezve a termelési tanácskozások, baleseti és technológiai oktatások, s nem utolsó sorban a nyugdíjas-találkozókkal egybekötött birka- vagy marhapörköltes ebédek.

A 2000-es évekre ez megváltozott. Egy napon két üzemmérnökségen is megtartják a szemlét. Az évek óta bejáratott módszerek, valamint az egyre korszerűbb eszközök miatt egyre kevesebb a hiba, így gyorsabban halad a szemle is.

Megemlítendő még, hogy az üzembiztonság növekedése mellett a hírközlő eszközök mennyiségének növekedésével minden őrjáratos gépkocsiban URH-készülék van. Ezzel s a mobil telefonok elterjedésével, használatával az úthálózat szinte minden pontjáról közvetlen információ fut be az ügyeleti helyekre. A szolgálat legfontosabb dokumentuma ma is a kézzel írott hónapló, a menetutasítás és a menetlevél. Az információk a motorizáció fejlődésével egyre nagyobb szerepet kaptak. Az ÚTINFORM országos információs hálózatának fejlődését tulajdonképpen a technikai fejlődés jellemzi.

Már az 1970-es évek második felében kidolgozásra került egy „fekete doboz" rendszerű magnóra vett jelentési rendszer. A főutak szakaszai kódszámokat kaptak, s az útállapotokat ezek szerint kellett jelenteni. A rendszer sok gyenge pontja miatt az 1980-as évekhez visszafejlődött, visszaállt az URH-n való jelentés.

Ekkor még csak a békéscsabai üzemmérnökségen volt telex, amelyen a forgalmazás lyukszalag segítségével történt.

További jellemzői voltak az 1980-as évek téli ügyeleti szolgálatának a készenléti helyek.

Ezek Szeghalmon a 47-es út mellett, Mezőkovácsházán a 4443-as út mellett és Szarvason a 4404-es út melletti telephelyeken elhelyezett faházakban működtek. A kezdeti időkben még kihelyezett szóró gépkocsi és rakodógép is készenlétben állt a beavatkozásra, az itt deponált szóróanyaggal. Nagyon sok problémát jelentett a gépek ilyen formájú üzemeltetése, javítása, így az innen indított szórások fokozatosan meg lettek szüntetve. Ezután csak kihelyezett ZUK brigádszállítóval történt őrjáratozás a pontosabb információ megszerzése érdekében. A jelentéseket minden készenléti hely a saját üzemmérnökségére küldte URH-n. Egyre nagyobb gondot jelentett az itteni ügyeletesek biztosítása. A nagyobb kapacitású szóróadapterek térhódításával az 1990-es évek elején az ilyen jellegű készenléti helyek meg lettek szüntetve.

Az 1990-es évekre minden egység rendelkezett telexszel, de ez a korszak nem sokáig tartott, mert megjelent az új adatátviteli rendszer, a telefax, s ezután a jelentések ezen keresztül kerültek a központba, és innen az ÚTINFORM-hoz. A számítástechnika rohamos fejlődése az ügyeleti szolgálatot is átreformálta. Most már zárt rendszerű speciális program segítségével minden egységnél közvetlenül kerülnek fel meghatározott napszakban a jelentések.

2001-re működésbe lépett az ÚTMET rendszer, amely a megye nyolc pontján a burkolatba helyezett érzékelővel és csapadékdetektorokkal ellátva, mobiltelefonon küld információkat az ügyeleti számítógépekre. Meg kell említeni, hogy még most, 2003-ban is sok bizonytalansággal küszködik ez a rendszer.

Ezen keresztül jön a napi meteorológiai előrejelzés, a műholdas, valamint csapadékradar által szolgáltatott képek. Ezeken jól látható a csapadékot okozó felhőzet vonulási iránya, így elsősorban a havazások kezdetére és várható végére lehet következtetni.

További lehetőség lesz majd a még pontosabb információszerzésre, hogy a hóekéken elhelyezett jelfogók segítségével GPS műholdas rendszer segítségével folyamatosan nyomon követhetők lesznek az adott időpontban végzett tevékenységek.

A téli útüzembe bevont eszközhordozók alakulása

	1992		1997		2002	
	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)
Skoda Liaz			1	1	9	3
Skoda–706	5	3	7	1	1	2
Csepel–754	5	3	2	2		
Tátra			3		3	
IFA	2	2		3		
ZIL 4030		3				
ZIL 130		1				
Unimog 300						2
Unimog 1200		2		2		2
Unimog 900		1		2		2
Unimog 406		4		4		3
MTZ 82		5		2		6

A sószórók típusainak alakulása

	1992		1997		2002	
	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)
EPOKE			3		7	3
SCHMIDT–NIDO			2		1	
NIDO ECO			3		2	1
SA–07 N	3		3		1	3
SA–07	7	1	2	4		
SA–05	1	5		2		
Vontatható SA–05		4		1		
SAB–900				2		1
SYKO					1	
Tornádó					1	1

A hóekék típusainak alakulása

	1992		1997		2002	
	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)	őrj. (db)	egyéb (db)
SR–2					9	1
EPOKE SPS					1	2
E–3	10	8	10	8		5
SZILI	1	7		5		4
KÉTSZÁRNYÚ		16		11		11
MF 5,3			3			
CPA					3	2

VI.
RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK, HELYZETEK

BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ
KHT
35

Árvizek és helyreállítások

Békés megyében gyakran rendkívüli feladatot jelent az árvizek elleni védekezés és az árvíz utáni helyreállítás.

A Körösök vízgyűjtő területe 26 587 km^2-t tesz ki, ez két részből áll: a terület 45%-át adó hegyvidékből és az 55%-nyi síkvidékből. Amíg a megyében az évi csapadékmennyiség alig éri el az 500 mm-t, a hegyvidéken ez meghaladja az 1000 mm-t, amely évről évre egyre gyorsabban rohan le a síkság felé.

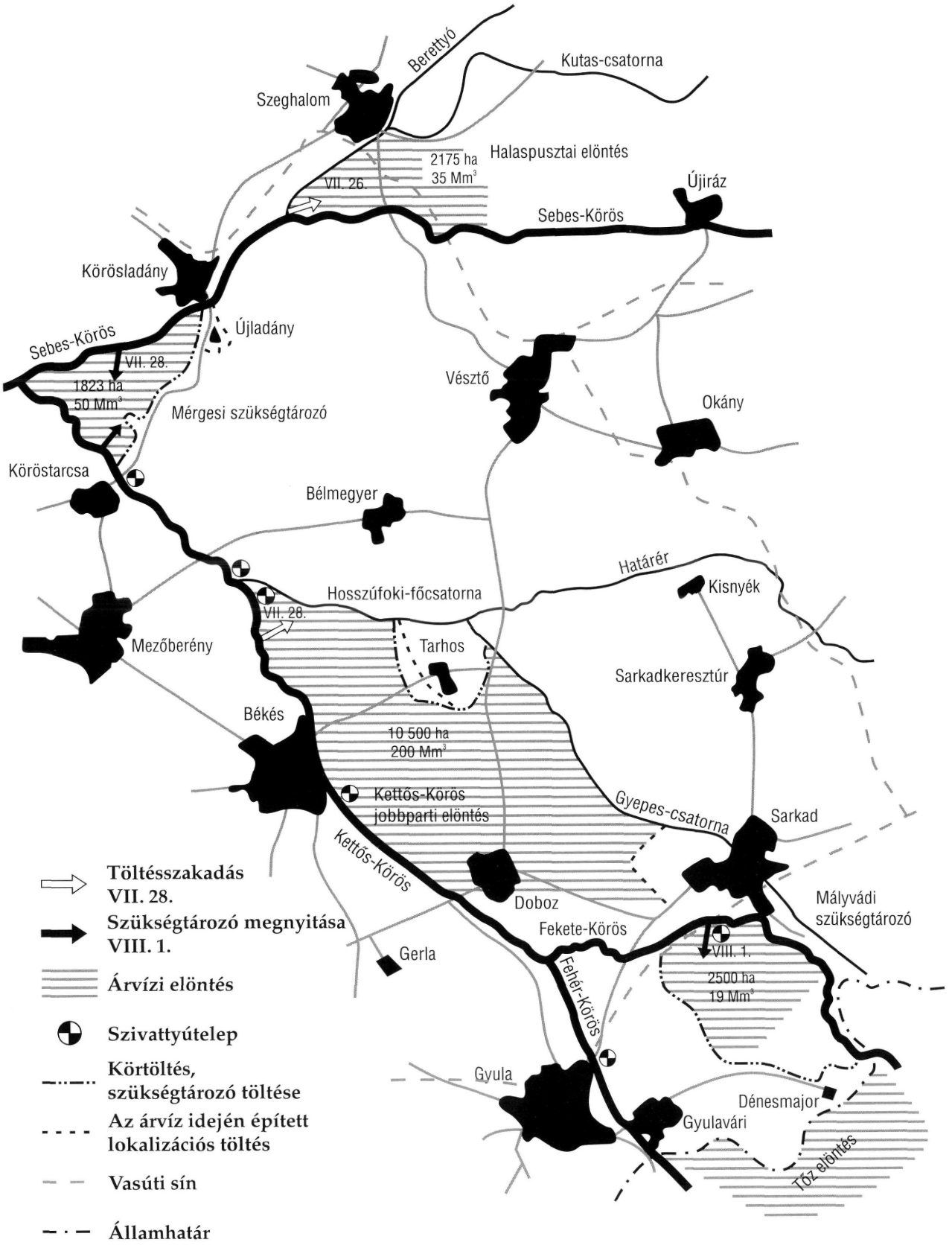
Az 1960-as évek közepétől szinte minden második évben jelentkezett a magas vízállás, amikor védekezni kellett a nagyobb károk megelőzése érdekében, 1966-ban, 1970-ben, 1980-ban és 1981-ben pedig árvíz okozta károk helyreállítására került sor.

Az 1966-os árvíz tipikusan „jeges árvíz" volt. A decemberben és januárban leesett nagy mennyiségű csapadék után a januári hidegben befagytak a Körösök, s a februári gyors melegedés rendkívüli mennyiségű vizet eredményezett. A határon túli román területről lerohanó víz elöntötte a Fehér- és Fekete-Körös által határolt, 8400 ha-nyi, ún. Delta-területet. A víz levezetésére febr. 17-én meg kellett nyitni a gyula–sarkadi közút és vasút töltését mintegy 30 méternyi szélességben, visszatöltésére az ár levonulása után március 26-tól április 11-ig került sor. Természetesen utána az árvíz okozta károk helyreállítása következett.

1970-ben nyári árvíz veszélyeztette a megyét. Június 13-án a Fekete-Körös jobb partja román területen átszakadt, de a határ menti Felfogócsatorna a mintegy 14 millió m^3-nyi vizet még felfogta. Másnap a Fehér-Körös jobb partja szakadt át Kisjenőnél, a 80 millió m^3-nyi vizet magyar területen a két Körös közötti lokalizációs gát fogta fel. A rendkívül magas vízállás miatt azonban kiürítették Sarkad, Kötegyán, Méhkerék, Újszalonta, Sarkadkeresztúr településeket s a Delta-területet, északon pedig Dévaványát és Körösladányt. Mintegy 44 000 ember elhelyezéséről kellett gondoskodni.



Az útvágott utakon provizóriumokon közlekedett az elzárt térség lakossága az 1966-os árvíz idején Gyula–Sarkad között a 4219. j. úton



AZ 1980. ÉVI ÁRVÍZ

1980 nyarán minden eddiginél nagyobb árvíz következett be. A víz olyan gyorsan jelentkezett, hogy a Fekete-Körös szintje 30 óra alatt 7 métert emelkedett. Július 24-én a határon túl a Tőz patak vize kiáradt, de a határ menti lokalizációs töltés még ezt felfogta. 25-én viszont Szeghalomnál a Berettyó bal oldali töltése átszakadt, s elárasztotta a Berettyó és Sebes-Körös közötti Halaspusztai szükségtározó 2175 ha-nyi területét. Három nap múlva, 28-án reggel Békés és Mezőberény között a Kettős-Körös jobb partja szakadt át, s a 71 m-re táguló szakadáson mintegy 200 millió m^3 víz rohant Tarhos, Doboz, Sarkad felé. Útját a főcsatornák partjai zárták el, Tarhost és Dobozt lokalizációs gátakkal mentették meg, majd a víz Sarkad belterületét fenyegette, de egy lokalizációs gáttal sikerült megállítani. A békési gátszakadás következtében 10 500 ha került elöntés alá.

Víz alá került a 47. sz. Szeghalom–megyehatár, a 4234. j. Szeghalom–Sebes-Körös közötti út, a Kettős-Körös kiöntésénél a 4238. j. Tarhos–Békés, a 4234. j. Tarhos–Doboz közötti út, valamint a 42143 j. Békés–rosszerdei bekötőút.

A kitelepítés, vagyonmentés és a védekezés a szokásos forgalom sokszorosával terhelte az úthálózatot, s látni lehetett, hogy nagy károk keletkeztek az utakban.

Az igazgatóság tehát megkezdte a helyreállítás megszervezését. Felvette a kapcsolatot a kőbányákkal, a MÁV-val és a VOLÁN-nal, hogy a nagy mennyiségű kő leszállítását biztosítsa, s már augusztus 2-án leadta az előzetes kőrendeléseket a bányáknak. Augusztus 8-ig elkészült a károk felmérése és becslése, augusztus közepére a helyreállítási terv.

A terv szerint 1980-ban 86 km aszfaltburkolat megerősítését és 84 km saját kivitelezésű profilozó hengerlést kellett elvégezni, mintegy 131 millió Ft értékben. A helyreállítás második ütemeként 1981-től 86 km aszfaltszőnyeg elterítését, illetve 57,5 km itatásos hengerlést kellett beütemezni.

A helyreállítási munkálatokhoz a minisztérium széleskörű támogatást adott a szomszédos megyék igazgatóságainak bekapcsolásával: a Debreceni, Szolnoki, sőt a Nyíregyházi Közúti Igazgatóságok ajánlották fel segítségüket. (Az 1970-es tiszai árvíznél igazgatóságunk is segített a nyírségi helyreállításoknál.) A helyreállítás nagyságát mutatják az igényelt anyagok is: 75 000 tonna kőanyag, 15 000 tonna kohósalak, 2 500 tonna higított bitumen volt szükséges a helyreállításhoz.

Augusztus második felében megindult a helyreállítás saját gépláncainkkal, majd szeptember elejétől folyamatosan érkeztek a szomszédos igazgatóságok a gépláncaikkal. Igazgatóságunk teljes gépkapacitását a helyreállításhoz vezényelte.

Összevonás útján három gépláncot alakítottunk ki, így a segítséget nyújtó igazgatóságok gépláncaival együtt összesen hat helyszínen folyt a munka. Vésztő térségében a debreceniek dolgoztak, Gyula–Dénesmajor–Doboz térségében a szabolcsiak, Tarhos térségében pedig a szolnokiak.

Igazgatóságunk feladata volt ezeket a munkahelyeket folyamatosan ellátni anyaggal. A fenntartási munkákra leérkezett kőmennyiség több mint 60 irányvonatot jelentett. Mezőberénytől Békéscsabáig, Gyuláig álltak az anyaggal megrakott szerelvények mindenütt, ahol csak lehetett. Nekünk kellett megszervezni az anyag kiszállítását. Volt olyan nap, hogy 14 vagon bitumen érkezett, s mivel egyszerre csak egy vagont lehetett lefejteni, éjjel-nappal folyt a munka: lefejtés, melegítés, kiszállítás.

Épp akkor üzemelt be a csabai üzemmérnökség 500 m^3-es tárolója, s ez tudta biztosítani a bitumenmennyiséget.

A bitumenszállításhoz még a Szombathelyi Közúti Igazgatóságtól is kaptunk segítséget. Csabára vezényelte 30 tonnás szállítókocsiját, ezzel olyan mennyiségű bitument lehetett kiszállítani, mint még soha.

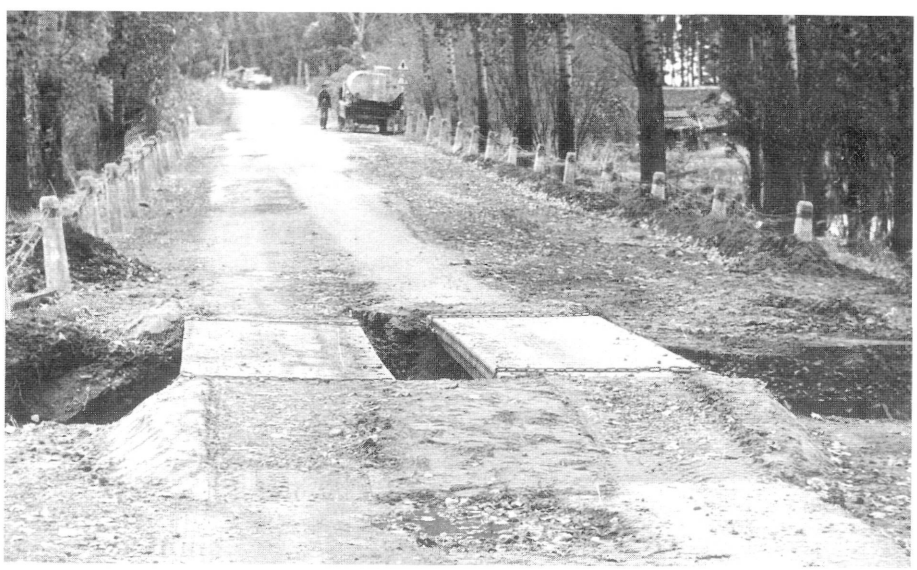
A gépláncok – nyújtott műszakban – soha nem tapasztalt mennyiséget értek el. Egy-egy brigád munkájaként útalap-szélesítésben 1000-1200 m^2, itatásos hengerlésben 4000-6000 m^2 út készült el naponta.

Az ideiglenes helyreállítás határidejét az igazgatóság november 15-ében állapította meg, a munka két héttel a megadott határidő előtt befejeződött. A dolgozók munkatempója minden várakozást felülmúlt, csak dicséret illeti őket. A nyíregyháziak, debreceniek, szolnokiak magukkal vihették a megye lakosságának köszönetét.

Az 1980 utáni kisebb árvizek idején az igazgatóság inkább a hidak védelmét végezte. Néhány régen épült acélhidunknál magas vízszint esetén a hídszerkezet alsó éle víz alá kerül. A visszaduzzasztó hatás következtében nagy víznyomás éri a főtartót, így célszerű a hidat lesúlyozni. Utoljára ilyen eset 1995. december 28-án történt, amikor megrakott tehergépkocsikkal történt a Fehér-Körös hídjainak védelmére.



A 47. SZ. ÚT A SZEGHALMI HÍD ELŐTT AZ 1980-AS ÁRVÍZ IDEJÉN



EZ MARADT AZ UTAKBÓL AZ 1980-AS ÁRVÍZ UTÁN A 4234-ES ÚTON



A GYULAVÁRI FEHÉR-KÖRÖS-HÍD AZ 1995. DECEMBER 28-I ÁRVÍZI VÉDEKEZÉSNÉL

HÓFÚVÁS

1984. február 11-én a hajnali órákban erős szél kíséretében intenzív havazás kezdődött.

A délelőtt folyamán sorra járhatatlanná vált a megye útjainak jelentős része. A havazás intenzitása csökkent, de a szél három napig egyfolytában fújt.

Másnapra a honvédségi erők is bekapcsolódtak a mentésbe.

A szél elállta után módszeres felszabadítási munkák következtek, melyben az összes mozgósítható gépünk részt vett.

Sok bérelt gépet, többek között a Vízügyi Igazgatóság öt dózerét is igénybe vettük, de kaptunk segítséget a társigazgatóságoktól is.





Jellemző képek a hófúvásról







VII.
AMIRE MÉG A MUNKA MELLETT JUTOTT IDŐ



NŐNAPI RENDEZVÉNY 1990-BEN



TÓTH GYULA TŰZ- ÉS MUNKAVÉDELMI ELŐADÓ NYUGDÍJBA VONULÁSA 1991-BEN A SALLAI UTCÁBAN



EGY KIS ESZMECSERE A SALLAI UTCAI KÖZPONT RÓZSALUGASOS UDVARÁN 1990-BEN



TÉLAPÓ-ÜNNEPÉLY 1987-BEN, A GYERMEKEK MÁRA MÁR TÖBB MINT 20 ÉVESEK



1987-BEN A SZALAJKA-VÖLGYBEN



A FENNTARTÁSI OSZTÁLY SELMECBÁNYÁN 1993-BAN

1996. MÁJUS:
AZ ELSŐ ERDÉLYI
KIRÁNDULÁST
TÖBB KÖVETTE





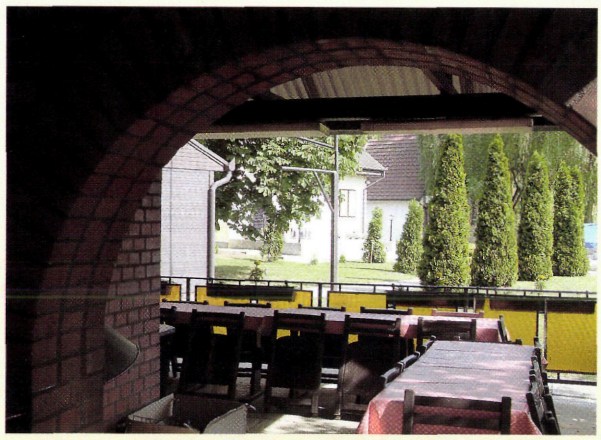
2001-BEN PÁRIZS – VERSAILLES-BE IS ELJUTOTTUNK



GYOMAENDRŐDÖN A KÖRÖS-HOLTÁG MELLETTI ÜDÜLŐ ÉPÜLETE



A FŐÉPÜLET BELSEJE



AZ UDVARI FŐZŐ- ÉS ÉTKEZŐTERASZ

A LÉNYEGESEN SZERÉNYEBB, DE SZÉP HELYEN LÉVŐ SZANAZUGI PIHENŐHÁZAINK





ÚT A PUSZTÁBAN 4232. J. KÖRÖSLADÁNY–GYOMAENDRŐD KÖZÖTT



AKÁCFÁS ÚT A 4432. J. CSABASZABADINÁL



A 47. SZ. ÚT NYÁRFÁS SZAKASZA OROSHÁZA ELŐTT



PLATÁNFÁS ÚT A 4241. J. GERLA–VESZELY KÖZÖTT

ÚTŐRHÁZAK A 44. SZ. ÚT MENTÉN



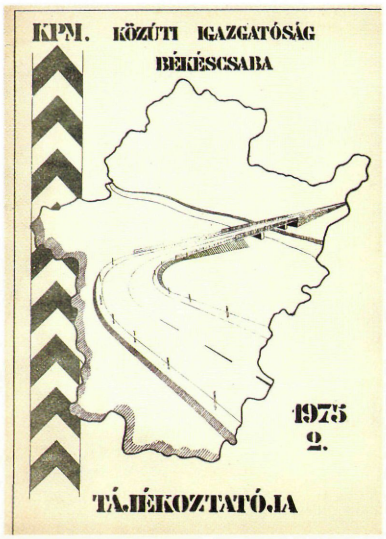
A 44. SZ. ÚT 105+500 KM-SZELVÉNYÉBEN



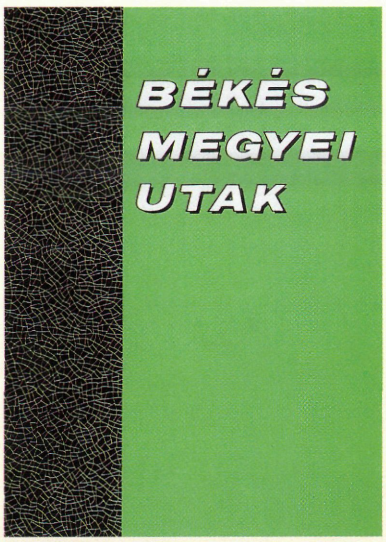
A 44. SZ. ÚT 115+400 KM-SZELVÉNYÉBEN



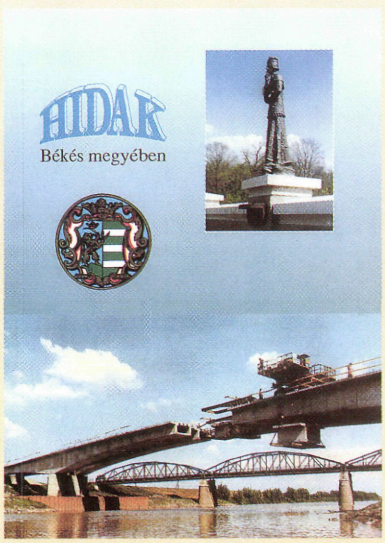
A 44. SZ. ÚT 83+400 KM-SZELVÉNYÉBEN

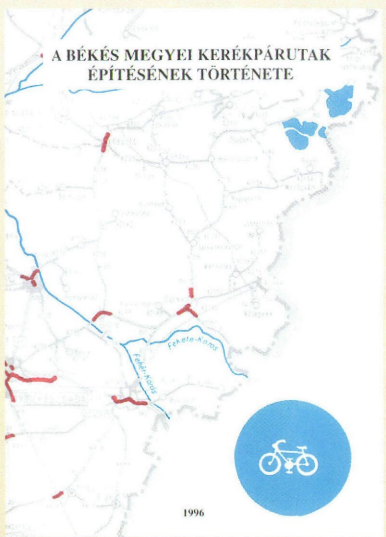

KPM. KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG
BÉKÉSCSABA
1975
2.
TÁJÉKOZTATÓJA


KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG
TÁJÉKOZTATÓ
BÉKÉSCSABA
1982/1


BÉKÉS
MEGYEI
UTAK


1982 4
V
K
BÉKÉS MEGYEI SZÁM
VÁROSI
KÖZLEKEDÉS


HIDAK
Békés megyében


A BÉKÉS MEGYEI KERÉKPÁRUTAK
ÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETE
1996



A REMÉNYKEDÉS



A JUTALOM



A SIKER



A 2003-BAN PÉCSETT MEGRENDEZETT TEKEBAJNOKSÁGON RÉSZT VETT CSAPAT:

SZABÓ JÁNOS
SZABÓ SÁNDOR
SZASZÁK ZOLTÁN
LAKNER PÁL
SZTANKÓ ILONA
BÉKÉSZKI JUDIT
VANYÓ ANNA
OLÁH ATTILA



A 2003. ÉVI MUNKAÉRTEKEZLETEN JUTALMAZOTT DOLGOZÓK:
GOLOVICS FERENCNÉ
KORCSOK MIHÁLY
DOMOKOS JÁNOS
SERES JÁNOS
PATAI ISTVÁN
SZÉNÁSI GYÖRGY
LASKAI SÁNDOR
HÁTUL: VANTARA GYULA ÜGYV. IG.



A FŐMÉRNÖK BESZÁMOLÓJÁT TARTJA



EGY HELYEN A TÁRSASÁG TELJES LÉTSZÁMA

Az igazgatóságnál (társaságunknál) mindig is jellemző volt a sporttevékenység, a különböző sportágak terén rendre „hallatták hangjukat" a cég dolgozói.

Nézzük sorba, melyek is voltak ezek a sportágak, és mik is történtek ott?

Labdarúgás

Időrendben igazából csak részben különíthető el élesen, de 35 év távlatából alapvetően három részre osztható.

A „hőskor": 1968-tól az 1970-es évek végéig.

Az „őskor": Az 1970-es évek végétől az 1980-as évek végéig.

Az „újkor": 1988-tól napjainkig.

Már az igazgatóság önállóvá válásakor megvolt az a focicsapat, amely a városi kispályás bajnokságban szerepelt Közúti Igazgatóság néven. „Hazai" pályánk a békéscsabai Petőfi utcai I. sz. Általános Iskola kézilabda-pályája volt. Az akkori meghatározó tagok voltak a képen látható személyek.

A 70-es évek közepétől már országos bajnokságokon is helytállt a csapat (1975: Zalaegerszeg 4. hely; 1976: Szekszárd 4. hely), és több fiatal játékos is „helyet követelt" magának.

Egy közbenső átmeneti időszakot követően „őrségváltásra" az 1977–78-as években került sor, amikor az eredeti Közúti Igazgatóság csapata mellett megalakult a KPM KISZ elnevezésű csapat is. Ez az időszak volt – a 80-as évek közepéig – a legfényesebb az igazgatóság focicsapatának történetében.

A rendszeresen megrendezésre került Országos Ágazati Bajnokságokon mindig a legjobb négy között végeztünk, a szintén megtartott Közúti Igazgatósági Sportnapon többször első helyezést értünk el. A hatcsoportos városi bajnokság legmagasabb osztályában „zsinórban" hatszor lettünk bajnokok, és egyszer a 70 induló csapatot számláló FIN (Forradalmi Ifjúsági Napok) Kupa elnyerésével is büszkélkedhettünk. Hosszabb távon a csapat gerincét alkotó játékosok a következők voltak: Apáti Nagy Gábor, Babák György, Berndt József, Farkas Gábor, Hankó László, Korda Péter, Lukoviczki Pál, Maginyecz András, Nagy Károly, Seben János, Tadanaj György. (Említést kell tenni két személyről, akik külön-külön időszakban töltötték be a csapat mellett a „szövetségi kapitány-i" tisztet: előbb Szilágyi István, őt követte Varga K. János.)

Annak ellenére, hogy az új üzemmérnökség felépültével 1978-tól saját önálló focipályánk is lett, a 80-as évek közepétől – több ok miatt is – szépen-fokozatosan „leszálló ágba" került a sportág, és az évtized végére „kis is múlt".



A bírótól balra az Igazgatóság csapata: Kelemen György, Meliska János, Sprőber József, Prisztavok András, Nyilas Károly, elöl: Mézes János, Kerepeczky András, Sziklai György. Sajnos közülük már öten nem élnek

„Újraélesztésére" 1998-ban került sor, amikor megszerveződött „Közútkezelő" néven a csapat, amely jelenleg tovább öregbíti a társaság korábban szerzett ez irányú hírnevét.

A szintén megindított és eddig megrendezett Országos Ágazati Bajnokságon – melyet 2001-ben Gyulán rendezett meg társaságunk – háromszor második, egyszer pedig ötödik helyezést ért el csapatunk, amely a városi bajnokságban is „felfelé lépegető" stádiumban van, s bízunk benne, hogy még több szép siker előtt áll.



CSAPATUNK MANNINGER JENŐ ÁLLAMTITKÁRTÓL ÁTVESZI A II. HELYEZETTNEK JÁRÓ DÍJAT A GYULÁN RENDEZETT BAJNOKSÁGON

KÉZILABDA

Ezzel a sportággal kapcsolatban csak „őskor"-ról beszélhetünk.

A kézilabdacsapat az 1980-as évek elején élt mintegy három évig. Ekkor a városi bajnokságban játszott a csapat, s ott mindannyiszor 1. vagy 2. helyezést ért el.

Nekik nem adatott meg, hogy ágazati bajnokságon vagy más, „nagyobb horderejű" rendezvényeken is bizonyítsák tehetségüket. A csapat oszlopos tagjai voltak: Apáti Nagy Gábor, István Tibor, Farkas Gábor, Apáti Nagy Péter, Krasznai Géza, Laurinyecz Lajos, Szappanos Tibor, Sziklai György (és alkalmanként 2-3 „vendégművész").

TEKE

Az 1990-es évek elejétől megrendezett ágazati tekebajnokságon női és férfi csapattal egyaránt részt veszünk. Eleinte váltakozó sikerrel, majd az évek során egyre jobban szerepelt csapatunk.

A 2002-es és 2003-as évben egyes kategóriákban egyénileg Békészki Judit, Hrabovszki György és Szaszák Zoltán az élbolyban végzett.

SPORTNAPOK

Az 1980-as évek elején tömegsport jellegű rendezvények sorozata indult meg, amely tulajdonképpen ha más formában is, a mai napig ezen évek hagyományán alapul.

1982-ben az akkori idők szellemének megfelelően „Felszabadulás Kupa" elnevezéssel évente két sportnapot szerveztünk. Az egyik április 4-e, a másik október 6-a környékére esett.

A versenyek foci, tollaslabda, lövészet, asztalitenisz, futás, gránátdobás, rönkhajítás, biliárd, lengőteke stb. számokban folytak, egyének és üzemmérnökségi csapatok között.

A versenyek eleinte a Békéscsabai Üzemmérnökségen, majd később rotációs formában a többi egységen is folytak.

A Felszabadulás Kupa egy kb. 6-8 cm magas talpas fapohár volt, s „vándorserlegként" működött.



GRÁNÁTDOBÁS VERSENYSZÁM AZ 1983. ÉVI SPORTNAPON A BÉKÉSCSABAI ÜZEMMÉRNÖKSÉGEN

1991-ben kapcsolatot teremtettünk a szlovák Garamszentkereszti Járási Közútkezelő Szervezettel. Ettől fogva évente váltakozva rendezi meg a két szervezet a sportnapot.

A heppening jellegű rendezvényeken általában 30-80 fő vesz részt, s mindig jó hangulatban folynak.

Sakk

Itt is csak az „őskorról" lehet említést tenni: 1977 és 1979 között összesen három év története érdemel említést. Ezekben az években minden alkalommal Aggteleken rendezték meg az Országos Ágazati Bajnokságot, ahol indult az igazgatóság csapata is. A legjobb eredményt 1977-ben értük el, akkor negyedikek lettünk. A csapat tagjai voltak: Domokos Mihály, Petri Gyula, Rózsa János, Szilágyi István, Varga András.

Tenisz

Az igazgatóság történetében a 70-es évek második felétől lehet teniszéletről beszélni. A Békéscsabai Előre pályáján folyt a játék. A „legszorgalmasabb" résztvevők Boros József, Máté András és Szeberényi Andor voltak.

Nagy közutas ünnepség volt minden évben az országos ágazati teniszbajnokság, ahol nem is az eredmény számított, hanem a részvétel. A bajai versenyek jelenleg is megrendezésre kerülnek, de a Békés megyeiek nélkül.

Kirándulások, természetjárás

A különböző sportágak szervezése mellett 1977-ben felmerült, hogy a Közúti Igazgatóság dolgozóiból a kirándulási igények kielégítésére egy természetjáró szakosztályt szervezzenek. Az akkori igazgató Kucsara Tibort kérte fel a munkára, aki 1970–1972 között Békés megyéből az elsők között járta végig az Országos Kék Túra 916 km-es útvonalát.

A kezdetben szerény érdeklődés miatt a Békés Megyei Tervező Vállalat szakosztályához kapcsolódtunk. A társvállalatnál gyakorlott szervezőkre találtunk, s közreműködésükkel már a következő évben, 1978-ban eljutottunk a Dunakanyarba, a Börzsönybe és a Zemplénbe.

A jó hangulatú kirándulásoknak hamar híre ment, így már 43 fő igazolt természetjárónk volt.

A csoport elismerésének jele, hogy már ekkor képviseltethettük magunkat a Salgótarjánban megrendezett VI. Országos Természetbarát Találkozón. 1979-ben jutottunk el az első külföldi útra, egy szlovákiai sítúrára (Deményfalvi völgy).

Az utak sikerét nagyban segítette, hogy az akkori KISZ-szervezet kedvezményes autóbusz



Az első igazgatósági kirándulások egyike 1972-ben

biztosításával támogatott bennünket, a szakszervezet és az igazgatóság a szállás és az ellátás költségeihez járult hozzá. (A programok változatos tervezését nagyban segítette Rózsa Imre és Szabó László kollégánk közreműködése a szervezésben. Természetesen nem szabad megfeledkeznünk Borákné Gizike néni fontosságáról sem, aki nagy-nagy türelemmel intézte a szállásmegrendeléseket a kattogó-csattogó telexgépén.)

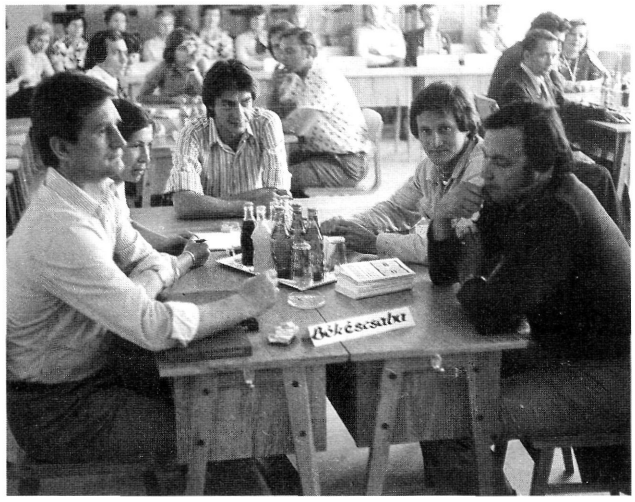
A természetjáró kirándulások 1984–85-ig tartottak.

A társaság utazási programjait 1996-ban újította meg Meliska János. Sajnos hamar bekövetkezett halála miatt már az első úton sem tudott velünk jönni. Ezeket az utakat már valamennyi esetben külföldre szerveztük. Kezdetben Erdély különböző tájait ismertük meg, majd később Olaszország, Párizs, Spanyolország volt az úti cél a szakszervezet szervezésével és hathatós támogatásával.

A társaság dolgozói sok-sok élménnyel és ismerettel gazdagodtak a kirándulásokon.



A sok kirándulás egyikének résztvevői



AZ 1977-ES SZAKMAI VETÉLKEDŐ DÖNTŐJE SZOLNOKON
A CSAPATUNK: MIHÁLY LÁSZLÓ, NYESTE MARGIT, CSISZÁR ELEK, MAGINYECZ ANDRÁS, HODOSI JÓZSEF

VETÉLKEDŐK

Az 1970-es évek végén rendszeresek voltak a szakmai jellegű vetélkedők a szomszéd igazgatóságok csapatai között.

1984–1990 között évente megrendezésre kerültek a szocialista brigádok közötti kulturális és politikai jellegű vetélkedők.

A Szolnok megyei brigádokkal versenyezve legtöbbször a Békéscsabai Főmérnökség Vásárhelyi Boldizsár szoc. brigádja volt a nyertes.

Ugyancsak rendszeresek voltak a két megye csapatai között a KRESZ-vetélkedők.

1988. március 26-án a döntőt a Békéscsabai Főmérnökség csapata nyerte.



AZ 1988-AS KRESZ-VETÉLKEDŐ GYŐZTES CSAPATA:
APÁTI NAGY GÁBOR, APÁTI NAGY PÉTER, BAGI SÁNDOR, VIRÁG MIHÁLY, SZABÓ LÁSZLÓ

BÁLOK ÉS KLUBÉLET

Az 1970-es években nagy lendületű és lelkes fiatal csoport jött össze az igazgatóságnál. Évente rendeztük meg a szüreti, arató- és farsangi bálokat. Az említett társaság legaktívabb tagjai: Tadanai György, Maginyecz András, Nagy Károly, Apáti Nagy Gábor, Hankó László, akik már nem a társaságnál dolgoznak. A jelenleg is itt tevékenykedők közül Krasznai Géza, Szabó László, Kucsara Tibor, s kit már elveszítettünk, Rózsa Imre aktív tevékenységének köszönhetőek azok a sikeres rendezvények, melyekre ma már nosztalgiával emlékezünk.

Néhány országos ismertségre is szert tett előadó is megfordult rendezvényeinken. Többek között Nagy Bandó András, Boncz Géza, Lehr Ferenc. Minden esetben nagy gondot fordítottunk rendezvényeink díszleteinek elkészítésére. Épp az adott alkalomhoz illően szalmabálát, szőlővenyigét, töklámpást is alkalmaztunk.

Humoros feliratainkat kivitelezője az ügyes kezű Hlacs János volt.

Az igazgatóság vezetése megmozdulásainkat mindig támogatta, mely munkánkat könnyítette és hozzájárult sikereinkhez.

Fenti nagy rendezvényeinkkel párhuzamosan az igazgatóság központjának udvari épületében üzemeltettük Róna nevű ifjúsági klubunkat, ahol szintén évente több alkalommal szerveztünk programokat meghívott előadókkal, melyek között újságíró, humorista, bűvész, fakír is volt. Mindezek mellett heti rendszerességgel munkaidőn túl, sokszor ott maradtunk, s egy-két sör mellett nagyokat beszélgettünk.

A klubéletet a Sallai utcai időkben próbáltuk felélesztени, de olyan szinten mint régen, már soha nem működött.



AZ EGYIK FARSANGI BÁL KÖZÖNSÉGE KÖZUTAS DÍSZLETEKKEL

Télapó-ünnepségek

A lelkes, nagy lendületű fiatal gárda miután családot alapított, a felcseperedő gyermekek részére az 1980-as évek közepétől rendszeresen Télapó-ünnepségek lettek rendezve.

Felejthetetlen élmény maradt ez a ma már húszas éveikben járó akkori apróságoknak.

Üdülési lehetőségek

Társaságunknak a megyében a Fekete- és Fehér-Körös összefolyásánál, Szanazugban van egy üdülőtelepe. Négy faház és egy közösségi konyha alkotja az épületegyüttest. Bár a kor elvárásainak már nem mindenben felelnek meg ezek az építmények, sok család tölt el kellemes nyári napokat bennük.

2003-ban egy kőház építése van tervezve a telekre, valamint az Alsóörsről visszahozott konténer felállítása némi javulást hoz, komfortosabbá teszi az üdülőt.



A klubtagsági igazolvány

A másik pihenésre alkalmas hely Gyomaendrődön, a strand melletti Körös-holtág partján épült.

Folyamatos bővítéssel először faházak, majd a szomszédos telek megvásárlásával kétszintes kőépület áll a dolgozók és egyéb vendégek rendelkezésére.

Az udvari közösségi helyiségben sok finom halászlé főtt már az évek alatt.

Építők napja és egyéb rendezvények

Az elmúlt rendszer évenkénti jeles eseménye volt az építők napja. Ekkor minden egység sporttal, játékkal és jó pörkölttel egybekötött napi programokkal biztosított a dolgozóknak némi megállást a mindennapok nehéz munkája után.

Nőnapok

Szintén minden évben március 8-án egy pár órányi megállás keretében nőnap alkalmából kis ajándékkal, virággal és megvendégeléssel köszöntöttük nődolgozóinkat.

E hagyomány még ma is él. Jólesik a gondtalan beszélgetés ez alkalommal is a kollégákkal, hiszen a szintén valamikori hagyományos összevont negyedéves közös névnapok – melyek szintén a közösségi életet ápolták – visszaszorultak.

Nyugdíjas-találkozók

A társaság és jogelődjei mindig nagy gondot fordítottak a nyugdíjba vonult dolgozókkal való kapcsolattartásra.

Ez természetbeni tűzifajuttatáson kívül évenkénti nyugdíjas-találkozók szervezésével történt és történik még a mai időkben is.

Az 1970-es és 80-as években minden egységről Békéscsabára lettek behozva a nyugdíjasok és itt volt az összevont nagy közösségi rendezvény birkapörkölttel, zenével és vidám műsorral.

Ilyenkor megmutattuk a nyugdíjasoknak az új gépeket és technológiákat, valamint a telepet.

Az 1990-es évektől a mai napig a találkozókat minden egység a saját hatáskörében rendezi, így a nyugdíjasok nem csak egymással, hanem az aktív dolgozókkal is találkozhatnak.

Diapályázatok

A kollégák közötti baráti beszélgetések során derült ki, hogy többen is foglalkoznak fotózással. A család nevezetes eseményeit, nyaralások élményeit nem csak fényképeken, hanem diafelvételeken is megörökítették.

A hasznos időtöltés népszerűsítése érdekében 1979-ben meghirdetésre került az első diapályázat. A megmérettetésre 5-10 felvétellel lehetett nevezni személyenként. Bátorságáért valamennyi résztvevő egy-egy diafilmet kapott, és zsűri döntött az első három helyezettről, akik díjazásként értékes tárgyjutalomban részesültek. A hivatalos értékelésen túl közönségdíj is született.

Az értékelő csapat három főből állt: Sziklai György kollégánk, Dávid Lajos, az AGROBER amatőr fotósa és Balogh Ferentz, a Békés Megyei Könyvtár osztályvezetője. Az első pályázat díjazottai sorrendben Lakner Pál, Kucsara Tibor és Rózsa Imre voltak. Az érdeklődőknek külön nagy élményt jelentett, hogy a későbbiekben megtekinthettük Dávid Lajosnak a Szegedi Botanikus Kertben készített gyönyörű természetfotóit.

A rendezvény eredményeként 1980 augusztusában megalakult a fotó szakkörünk. Célkitűzése a fotózás népszerűsítése, az alapismeretek elsajátítása volt. Ősszel már az igazgatósági klubban házi fotókiállítást tudtunk szervezni, és ismét megrendeztük a később hagyománnyá vált diapályázatot. A későbbiekben is Balogh Ferentz maradt a pályaművek értékelője, akitől a rendszeres, segítő szándékú véleménynyilvánításain keresztül nagyon sokat tanultunk a fényképezésről, a képszerkesztés szempontjairól. A fotóklub vezetését Szikszai István kollégánk vállalta, aki a technikai problémák leküzdésében adott tanácsokat.



Meliska János Fentartási ov. helyettes bemutatja a Teltomat aszfaltkeverő telepet a nyugdíjasoknak az 1970-es évek végén



Két generáció: id. Vági Kálmán és ifj. Vági Kálmán az orosházi nyugdíjas-találkozón 2002-ben

A rendszeres pályázatokon a nyertesek Máté András, Virág Mihály, Lakner Pál, Hodosi József, Szabó László, Kucsara Tibor és Szikszai István voltak.

1983-ban rangos eseménynek adott helyet a Békéscsabai Üzemmérnökségünk. Itt mutatták be a „Fotóval környezetünkért" című kiállítást, amelyet Varga Judit, a Békés Megyei Természetbarát Szövetség főtitkára és Szabó Lajos főmérnök nyitott meg.

A nagyobb gyakorlatot szerző kollégáink megyei és országos pályázatokon is kipróbálták tehetségüket, szerepeltek képeikkel.

Az utolsó pályázat 1985-ben került megrendezésre.

A megszerzett tudás azonban nem veszett kárba. Virág Mihály a gyulai Székely Aladár Fotóklubban folytatta alkotói tevékenységét.

Utak – hidak a művészetben

A Közút című szakmai folyóirat 1994-ben közzétett egy felhívást a fenti címmel. Solymár Tamás, a lap akkori főszerkesztője ötletgazdaként arra volt kíváncsi, ki hogyan reagál a felhívásra.

A felhívást körbejárva megfogalmazódott bennünk az elképzelés. A téma adott: műszaki tárgyak, mérnöki létesítmények az útépítésben. A legalkalmasabb alkotási lehetőség a megyében erre a kétegyházi nyári képzőművészeti táborban adódott. A táborlakóknak a meghívóban tematikus vázlattúra, illetve kötelező téma – alkotási kötelezettség szerepelt.

A ráhangoló vázlattúra első megállója a Kiskőrösi Közlekedési Szakgyűjtemény volt. Itt a

szakmára való rálátás, azonosulás és figyelemfelkeltés volt a lényeg. Ezt követte Romániában, majd Ausztriában egy-egy vázlattúra.

Az eredmény nem maradt el. Az útügyi napon Kecskeméten a felhívásra 51, ebből Békés megyéből 31 alkotás érkezett. Minden alkotás „friss", tematikus. A háromnapos rendezvényen több mint ötszázan látták a kiállítást. A festmények, tűzzománcok, szobrok, fotók sorsa el is dőlt. Valamennyit másutt is érdemesnek tartották bemutatni, így kerültek az alkotások Budapesten az UKIG aulájába, Debrecenben az Ybl Galériába, Gyulán az Erkel Hotelbe a hídügyi napok alkalmából, Békéscsabán a Vasutas Művelődési Házba, Sarkadon a Márki Sándor Múzeumba, a kiskőrösi Közlekedési Gyűjteménybe és még számtalan helyre.

Ez a felhívás és az azt követő műhelymunka rádöbbentett arra, hogy a szakember – mindegy, milyen területről beszélünk –, ha meg tudja jól szólítani a művésztársadalmat, akkor az eredmény nem marad el. A mindennapi munka szakmai vakságot okozhat. Több százszor elmegyünk az utakon, a hidakon, és nem vesszük észre az érdekes, szép, egyedi oldalát a mérnöki létesítménynek, régi, új építménynek. A művész is ugyanott közlekedik, ugyanazt látja, mint mi, csak másként, művészi alkotásként tükröt tart elénk. Megmutatják, felkutatják a mindennapi tárgyakban a lényeget, a szépet, az értékeket. Egyéni habitusa a befogadónak, hogy a festménynek, szobornak, fotónak higgyen-e.

A szakmát szerető, hiteles vezető, beosztott a munkahelyen a folyosót, irodafalat aktuális, szakmát ábrázoló műalkotással díszítheti. A lehetőség adott volt, adott most is.

Számos alkotás talált gazdára ünnepségek alkalmával, amikor is a kitüntetett, jutalmazott kollégák elismerését növelte az a tény, hogy az említett alkotóközösségből Szőke Sándor szobrászművész bronzszobor alkotását kapták az arra érdemesült kollégák. Kiss László szobrászművész Nepomuki Szent János bronzszobra „védi" Gyomaendrődön a Holt-Körös-híd mellvédjén a közlekedőket.

Ahogy a mindennapi munkára áldozunk időt, energiát, úgy kell ezt tenni a művészettel is. A kettő csak akkor találkozik igazán, ha hiteles mindkettő.

Szlovák–magyar szakmai kapcsolat

A szlovákiai Ziar nad Hronom-i (Garamszentkereszt) járási közútkezelői szervezet, valamint a Békés Megyei Állami közútkezelő Kht.



Virág Mihály Téli út című képe több országos kiállításon is szerepelt

jogelődje, az akkor újra önállóvá vált Békéscsabai Közúti Igazgatóság 1991-ben együttműködési megállapodást kötött. Az együttműködés a szakmai kapcsolatokra, valamint tapasztalatcserékre, csereüdülésekre, sportesemények rendezésére terjed ki.

Az együttműködés keretében évente egy-egy szakterület három-négy fős delegációja tesz látogatást a másik fél hasonló szakterületének tanulmányozására. Több hasznos tapasztalatot szerzett így már mindkét fél, főként a gépészeti szakterületen. A csereüdülések szervezésében aktívan szerepet játszik a két társaság szakszervezeti bizottsága.

Társaságunk gyomaendrődi üdülőházában, valamint a szlovákiai Vihnyén lévő üdülőházban évente öt-hat család pihenhet. Elsősorban azért népszerűek ezek a csereüdülések, mert a békésiek hegyvidéken, a szlovák partner dolgozói pedig sík vidéken (meleg vizes strandon) tölthetik el szabadságukat.

A sportrendezvényeket évente felváltva rendezi meg a két társaság. A jó hangulatú szabadidős programokon labdarúgás, tenisz, asztalitenisz, lábtenisz, futás, célba dobás és lövészet szerepel.

A tízéves kapcsolatról 2001-ben – a kerek évfordulóra való tekintettel – ünnepélyes keretek között emlékeztünk meg a balatonföldvári közúti oktatóházban.

A megemlékező ülésen szlovák részről részt vett Peter Barek, a Szlovák Közlekedési Minisztérium infrastrukturális szekciójának vezérigazgatója, Dusan Matonek, a Szlovák Közúti Igazgatóságok vezérigazgatója, Géza Végh minisztériumi osztályvezető, valamint más vezető szakemberek.

A vendéglátók részéről Holnapy László, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium közúti főosztályvezetője, Szabó Zoltán, az ÁKMI műszaki igazgatója, az UKIG, az ÁKMI több munkatársa,



A TÍZÉVES ÉVFORDULÓN PETER BAREK ÉS HOLNAPY LÁSZLÓ, VALAMINT A SZLOVÁK ÉS MAGYAR FELSŐBB SZERVEK TÖBB VEZETŐJE IS RÉSZT VETT



2003-BAN MEGLÁTOGATTUK A MAKADÁM KLUBOT IS. VIRÁG MIHÁLY FŐMÉRNÖK, RUDOLF LAUROV FŐMÉRNÖK, JOZEF FORGÁC SZAKSZERVEZETI TITKÁR, VLADIMÍR IVANIC FŐKÖNYVELŐ, LADISLAV NANÁCIK IGAZGATÓ, OROSZ TAMÁS KLUBIGAZGATÓ, VANTARA GYULA ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ

illetve Vantara Gyula, a Békés Megyei Állami Közútkezelő Kth. ügyvezető igazgatója, Pankucsi János, a kht igazgatóhelyettes főmérnöke, valamint a társaság több munkatársa és szakszervezeti titkára vett részt a találkozón.

Az ülésen áttekintették a tízéves szakmai, sport- és kulturális együttműködési kapcsolatok tapasztalatait. Mindkét fél megelégedéssel állapította meg a kapcsolatok hasznosságát, és síkra szállt az együttműködés folytatása mellett.

A jubileum keretében zajló éves események sorát – soros rendezőként – a szlovák fél által augusztus végén szervezett sportnap zárta.

A kapcsolat a tízéves jubileum óta töretlenül tart.

HORGÁSZVERSENYEK

A társaság keretén belül a vezető és beosztott dolgozók köréből 40 fős önálló horgászegyesület működik. Az évente megrendezett jó hangulatú horgászversenyek jól szolgálják a közösségi életet. Emellett természetesen nem elhanyagolható a nagy fogás örökös reményének izgalma, ami egyeseknek néha sikerül is.

Ezek után a verseny díjai, s a közösen főzött étel már csak ráadás.

V.
A JÖVŐ ÚTJAIN

BÉKÉS MEGYEI ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ
KHT
35

Új utak, útszakaszok kiépítése

Sorszám	Munka megnevezése	Útszám	Szelvényszám	Elkészülés éve
1.	Kertészsziget–szeghalmi koncepciós útépítés vasút megszűnése miatt	4245.	2+356–19+665	1970–71.
2.	Sarkad–Dobozi út kiépítése	4244.	0+000–6+800	1971.
3.	Meglévő út átvétele	4427.	23+775–30+220	1974.
4.	Pusztaföldvár bekötése a 4428. j. útba	4452.	4+678–4+489	1976.
5.	Tótkomlósi új nyomvonal	4426.	0+000–1+120	1977.
6.	Szeghalom, Kinizsi u.	4212.	33+238–36+148	1979.
7.	Battonya, határhoz vezető út	4455.	3+400–5+900	1979.
8.	Battonya, átkelés új korrekciós szakasza	4444.	49+273–53+006	1981.
9.	Mezőhegyes felé vezető szakasz utolsó hiányzó része	4427.	21+100–23+775	1981.
10.	Mezőkovácsháza, korrekciós szakasza	4443.	0+000–2+279	1982
11.	Gerendás–Csanádapáca összekötő 6 km új út itatott makadám	4453.	0+000–6+269	1983–85.
12.	Lőkösháza–Méhkerék összekötő út egy szakasza	4438.	0+000–5+059	1984.
13.	Kötegyán–Méhkerék összekötő út egy szakasza	4251.	1+600–2+500	1987.
14.	Orosháza, Szőlő körút kiépítése I. ütem	4404.	35+830–37+785	1987.
15.	Zsadány–Mezőgyán közötti földút kiépítése	4242.	0+700–3+600	1987–88.
16.	Füzesgyarmat–darvasi összekötő út	4225.	3+510–7+886	1988–89.
17.	Tótkomlós, átkelés új nyomvonala	4427.	17+637–18+411	1989.
18.	Okány–Kisnyék közötti út kiépítése 5 km	4223.	21+000–26+000	1990.
19.	Szabadkígyós–Kétegyháza közötti földút kiépítése	4433.	8+135–16+193	1990.
20.	Méhkeréki határátkelőhely	4252.	7+400–7+900	1991.
21.	Orosháza, Szőlő körút kiépítése II. ütem	4404.	37+785–38+431	1994.
22.	Gyula elkerülő I. ütem	44.	137+184–142+116	1997.
23.	Orosháza elkerülő I–II. ütem	447.	0+000–6+300	1997–98.
24.	Gyula elkerülő II. ütem	44.	134+500–137+184	2000.



44. SZ. ÚT GYULA ELKERÜLŐ ALAPKŐLETÉTEL 1996.



44. SZ. ÚT BÉKÉSCSABA ELKERÜLŐ ALAPKŐLETÉTEL 2002.



HORDÓGURÍTÁS AZ OROSHÁZI SZŐLŐ KÖRÚTI FELÜLJÁRÓN 1994.



2002. JÚLIUS
A 4428-AS ÚT REHABILITÁCIÓJÁNAK ÁTADÁSA KASZAPEREN



2000. SZEPTEMBER
A 4443–4455. UTAK REHABILITÁCIÓJÁNAK ÁTADÁSA



44. SZ. ÚT GYULA ELKERÜLŐ I. ÜTEM
ÁTADVA 1997. AUGUSZTUS 29.

44. SZ. ÚT GYULA ELKERÜLŐ II. ÜTEM
ÁTADVA 2000. AUGUSZTUS 6.





A 4428–4432. UTAK
KÖRFORGALMI
CSOMÓPONTJA
ÁTADÁS 2002.

2003. MÁJUSI ÁLLAPOT SZERINT

A JÁNOSZUGI FELÜLJÁRÓ ELKÉSZÜLT PILLÉREI





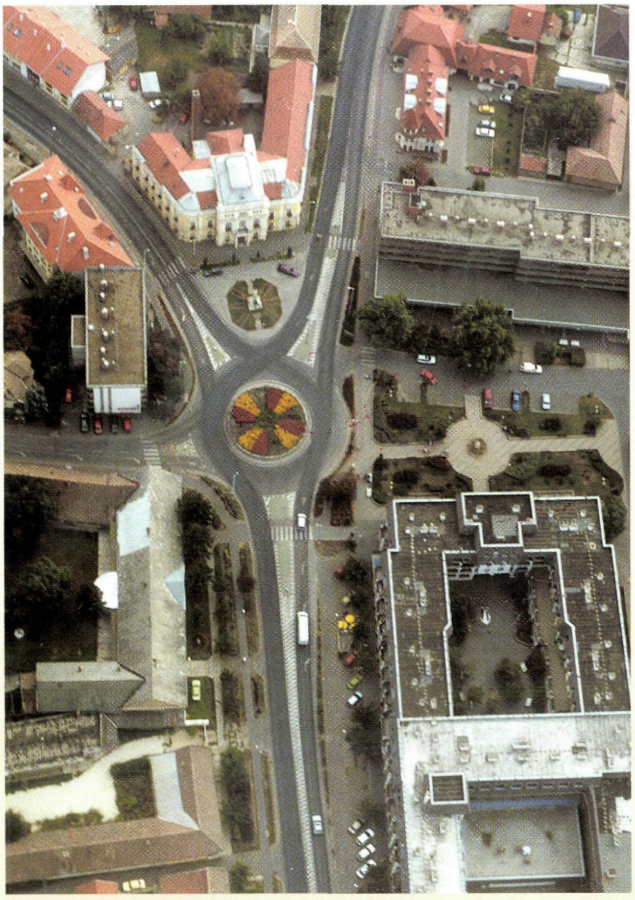
A BAL PÁLYA ASZFALTOZÁSA BÉKÉSCSABA–VESZELY KÖZÖTT



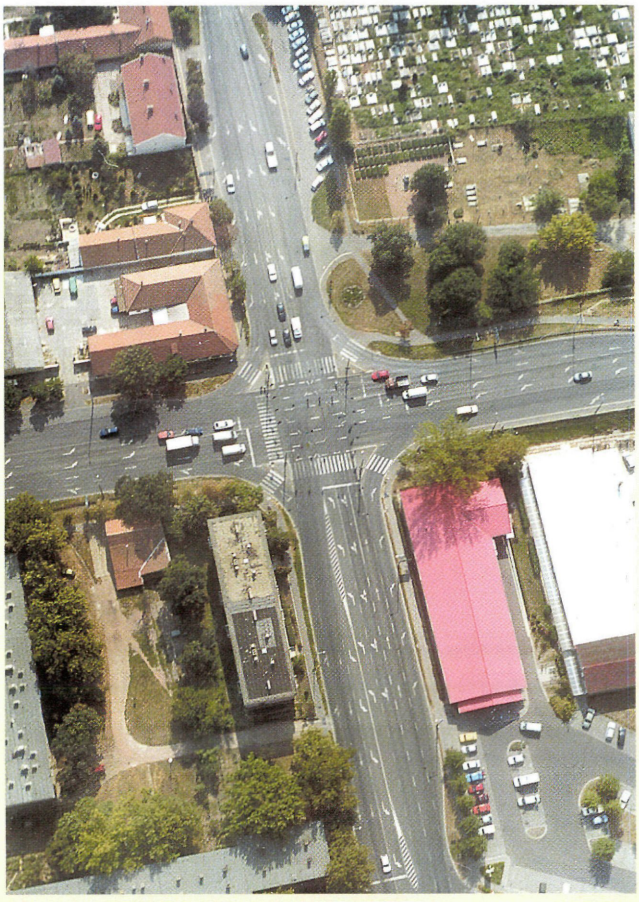
A VESZELYI HÍD SZÉLESÍTÉSE



A JÁNOSZUGI FELÜLJÁRÓ FÖLDMUNKÁI



MEZŐBERÉNYI KÖRFORGALMI CSOMÓPONT (FELÜLNÉZETBEN)

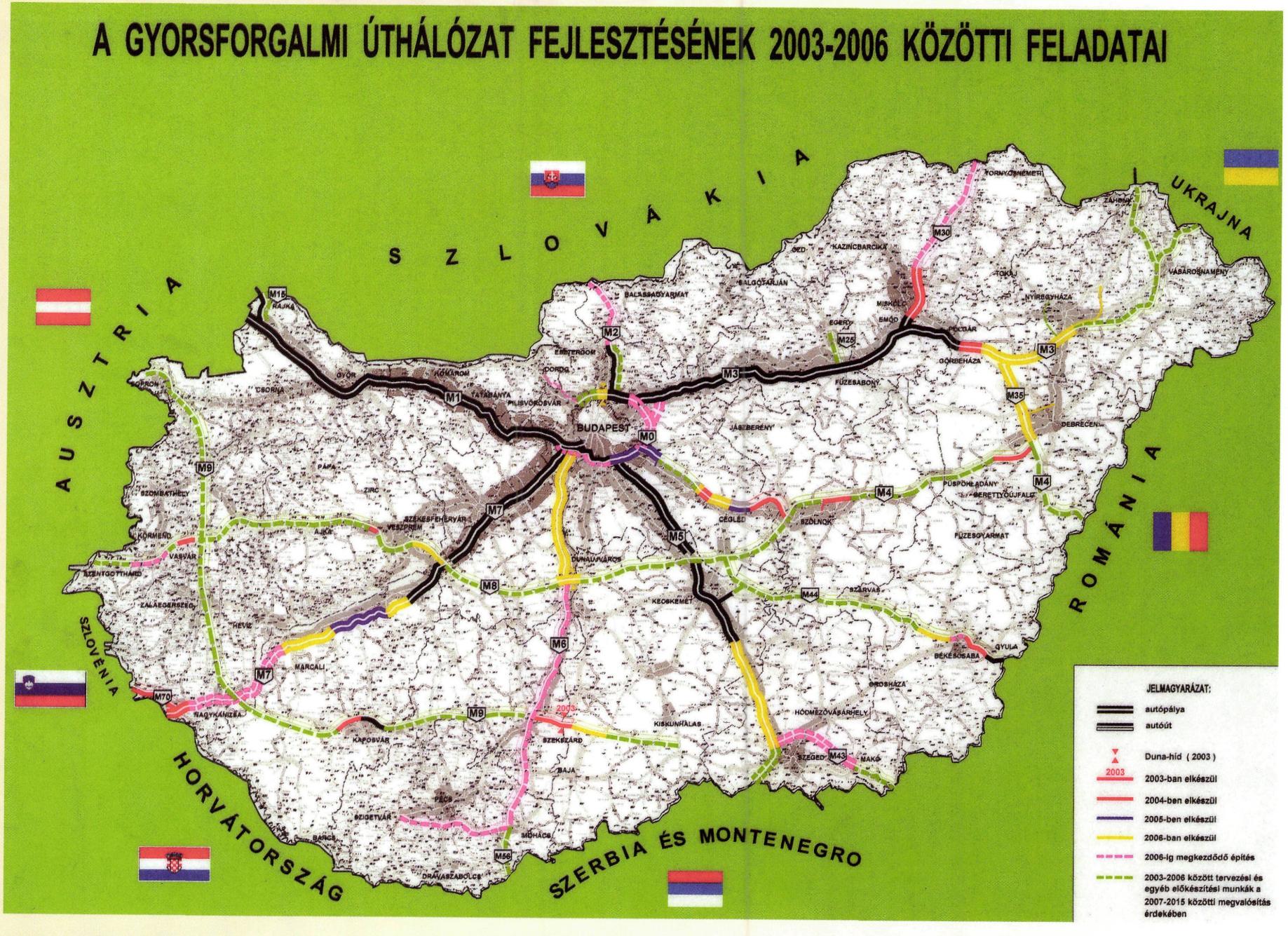


A LEGNAGYOBB FELÜLETŰ CSOMÓPONT: BÉKÉSCSABA, TEMETŐ SOR



MEZŐBERÉNYI KÖRFORGALMI CSOMÓPONT

A GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉNEK 2003-2006 KÖZÖTTI FELADATAI



Felelős kiadó:
Vantara Gyula
a Békés Megyei Állami Közútkezelő Kht.
ügyvezető igazgatója

Szerkesztette:
Virág Mihály

Írták:
Bartyik Endre
Dr. Czeglédi Imre
Hodosi József
Szabó László
Pszota Ferenc
Virág Mihály

Közreműködött:
Apáti Nagy Péter
Bóné Lajos
Grósz György
Hunya Péter
Kelemen György
Korcsok Mihály
Krasznai Géza
Lakner Pál
Szabó Lajos (volt főmérnök)
Sziklai Györgyné
Varga Gyuláné

A kézirat előkészítésében közreműködött:
Dr. Czeglédi Imre

A fotókat készítette:
Hodosi József
Lakner Pál
Szabó Lajos (volt URH szerelő)
Szabó László
Virág Mihály

Légi fotók:
AVIACORP Bt.

Prepress:
Dtp Print Bt. Békéscsaba

Készült Békéscsabán a JAVIPA nyomdában,
400 példányban

Köszönet mindenkinek az archív fotók rendelkezésre bocsájtásáért.



CÉGTÁBLA AZ ÚJRA ÖNÁLLÓVÁ VÁLÁS IDEJÉBŐL 1991–1996



CÉGTÁBLA A KÖZHASZNÚ TÁRSASÁGI IDŐBEN 1996-TÓL

