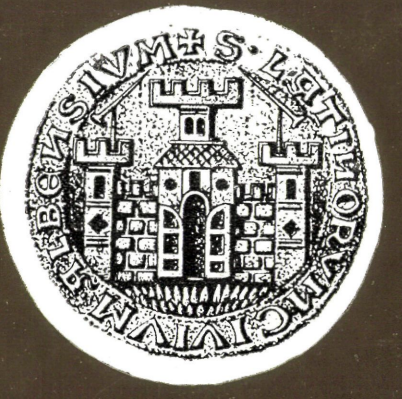
KPM

KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG SZÉKESFEHÉRVÁR

beszámolója

utakról, hidakról,
közúti közlekedésről

CMLXXII — MCMLXXII



A város alapításának 1000. évében

KPM

KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG SZÉKESFEHÉRVÁR

beszámolója

utakról, hidakról,
közúti közlekedésről

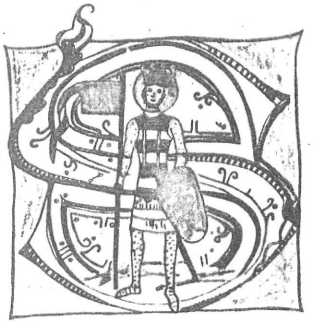
CMLXXII — MCMLXXII

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY
00000
KISKŐRÖS

A város alapításának 1000. évében

a feher warurea menek hodu vturea

/a tihanyi apátság 1055. évi alapitóleveléből/



alutem lectori.

Köszöntjük az olvasót.

Városunk alapitásának ezredik évfordulóján beszámolónkkal a multat idézve tiszteletünket és szeretetünket kivánjuk kifejezni az ősi Alba Regia és utóda, a mai Székesfehérvár előtt.

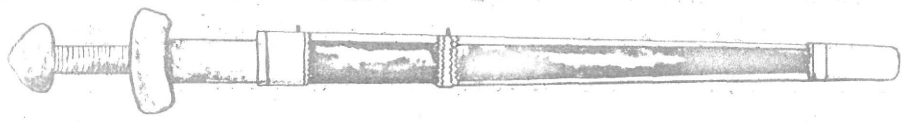
Öröm számunkra az, hogy ezt az eseményt már szocialista társadalomban ünnepeljük. Érdekes és elgondokoztató a kezdő és a záró időpont összehasonlitása a társadalmi fejlődés szempontjából: az őskommunizmus állapotát közvetlen követő - részben még benne élő - nomád nép rakta le az alapokat, és most a kommunizmust épitő rendszerben, - ünnepeljük ezer éve dacára fiatalos lendülettel fejlődő városunkat.

Nekünk, a közuti szolgálat embereinek az általános megemlékezésen tulmenően többet mond ez az évforduló. Székesfehérvár jelentőségét ugyanis nemcsak királyi székhely jellege adta meg, nemcsak az, hogy évszázadokon át itt koronázták királyainkat és csekély kivétellel ide is temették el őket, hanem itt ment keresztül az ország legjelentősebb hadi utja is.

Erről emlékezik meg a tihanyi apátság 1055. évi alapitólevele, melyben először irták le magyarul ezt a szót: "Fehérvár". Igy városunk neve ott van azon 58 szó között, melyet az első magyar nyelvemlék őriz.

A "Fehérvárra reá menő hadut" emlitése egyuttal az utépités és utfenntartás akkori létezésére is utal. Igy bizonyitottnak tekinthető az a megállapitás, hogy szakmánknak hazai vonatkozásban is már ezeréves multja van. Ebből támad az a törekvésünk, hogy e nevezetes alkalommal nagyobb távlatu visszapillantást tegyünk hazánk közuthálózatának történetére, ezen belül kiemelten müködési területünk - Fejér megye - helyzetére. A dolog természetéből fakad, hogy minél régebbi időre tekintünk vissza, annál kevesebb adat áll rendelkezésünkre. A fejlődés ezen a területen is lassu volt, csak a mult század második felében vált jelentőssé, és felszabadulásunkat követően kapott ugrásszerü lendületet.

A szándék és a lehetőség dialektikája között az optimumot kivántuk nyujtani beszámolónkban, és ha ebben hiány mutatkozik, akkor az nem a szándék miatt történt.



I. István Prágában örzött kardja.

A Z E L T Ü N T Ö R Ö K S É G

A honfoglalást jóval megelőző i.sz. II. századból - amikor a Dunántul Pannónia néven római provincia volt - Fejér megye területén jelentős települések nyomai maradtak fenn. Ezeket jól épitett és karbantartott utak kötöttték össze. Közülük említésre méltó:

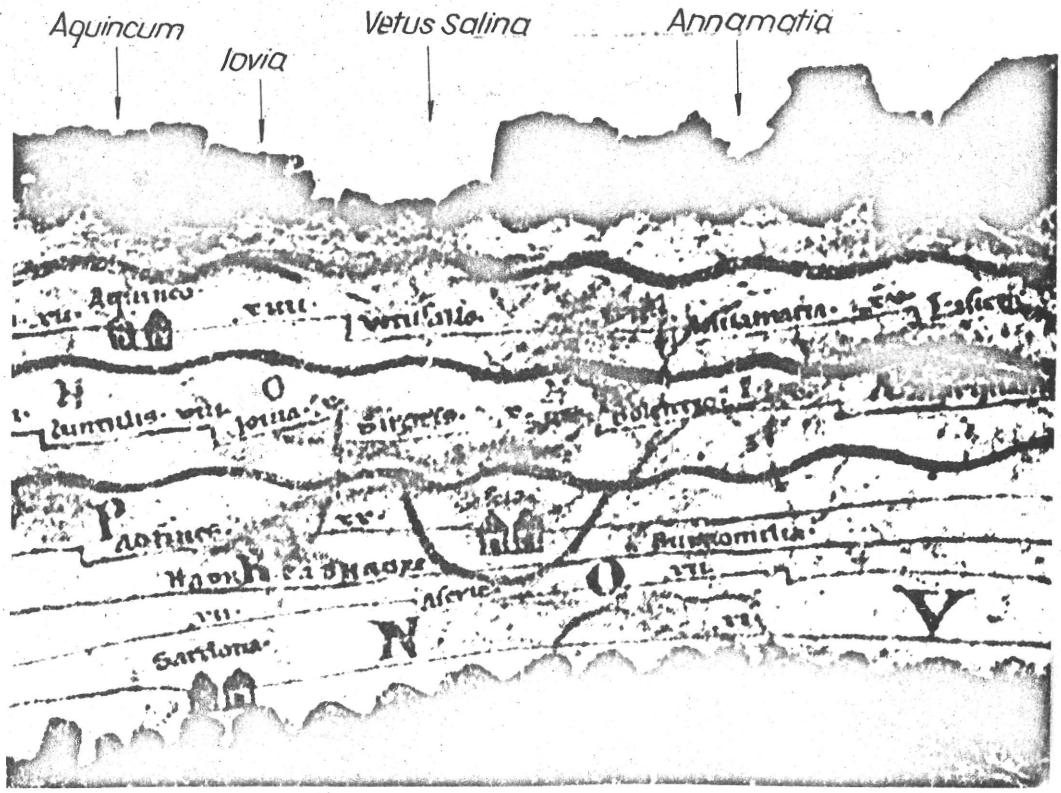
Annamatia	:Baracs
Floriana	:Csákvár
Fortiana	:Mezőszilas
Gorsium illetve	
Herculia	:Tác
Iasulones	:Baracska
Intercisa	:Dunaujváros
Vetus Salina	:Adony

A legjelentősebb utak egyike a Duna mentén huzódó limes /határ/ ut volt, melynek bennünket érintő szakasza:

Aquincum - Vetus Salina - Annamatia

amit jól követhetünk a másolatban bemutatott korabeli térkép /itinerárium/ kinagyitott részén. A külön megjelölt helyiségek alapján megyénk területe nagyjából behatárolható. Figyelembe kell azonban venni, hogy az itinerárium más léptéket használ hosszirányban, mint merőlegesen. Ezáltal erősen torzit. Ettől eltekintve is mai szemlélő számára meglehetősen szokatlan az ábrázolási mód.

Ezen a térképen több fejérmegyei ut nincs feltüntetve.



1.sz. ábra.

Római itinerárium /a Peutinger féle tábla/ részlete.

Más feljegyzések azonban, - mint pld. a térképet nem tartalmazó Intinerárium Antonini - az előbbi uton kivül az

Aquincum - Floriana /Csákvár/ - Savaria /Szombathely/,
Aquincum - Gorsium /Tác/ - Sopianae /Pécs/ és
Brigetio /Ószőny/ - Floriana /Csákvár/ - Gorsium /Tác/ - Sopianae /Pécs/

utak állomásait is megadják. Az eddig felsoroltakon kivül egyéb adatok alapján megbizhatóan megállapitható utak voltak a következők:

Legjelentősebbnek mondható a Gorsiumból a Balaton déli partján haladó Itáliába vezető ut. Mezőszentgyörgy és Kisláng között haladt, elérte Enyinget, utána elhagyta megyénket.

Következő állomása Tricciana /Ságvár/ Somogy megyében.

Részletesebben ismerjük azt az utat, amely Gorsiumból indult ki, és a mai Székesfehérvár felé vezető utat követte egy darabig. A városon áthaladva Sárkeresztes, Magyaralmás jelzi tovább, Söréd határában keresztezte az Aquincum-Savaria főutvonalat. További pontja a Fehérvárcsurgó és Bodajk között elterülő Osones. Itt kétfelé ágazott.
Az egyik móri Vajalpuszta felé fordult, Pusztavám /Árki puszta/ felé haladt tovább és az Általér völgyében, Környén csatlakozott a Floriana - Brigetio főutvonalba.
A másik ág Osonesból északnak indult, Tőrös pusztát érintve Mór nyugati szélén haladt át, majd Felsődoboson keresztül Ászár felé vezetett.

Gorsiumot ut kötötte össze Sárkeszivel is, melynek egyes részei még tisztázatlanok. Feltehetőleg Csórt érintve vitt Inota felé. Egy másik ut Vetus Salinával kötötte össze, ami Belsőbáránd felé indult, Seregélyestől délre /Pálinkaház pusztánál/ huzódott Szabadegyházán át Felsőcikolára és innen közvetlenül Vetus Salinába. Intercisával való összeköttetés a gyér adatok következtében csak mint feltételezés jöget szóba. Az előbbi utról valóninüleg Szabadegyházánál ágazott el és Perkátán át Ujgalambost érintve jutott Intercisába.

A megye nyugati részén a Gorsium-Sopianae utból Regölynél történő elágazással egy észak-déli irányu főutvonal indult és a Savaria-Aquinciumi utba torkollott. A megye területét Mezőkomárommál érte el, ahol eredeti kövezetét is felleltek.

Innen Enying felé haladt, ahol a Gorsium-Tricciana utba csatlakozott.

Az eddig felsoroltakon kivül számos helyi jelentőségü utnak is maradt nyoma. A limes utból Ercsinél kiágazó ut a Szent László vize medrét követte. További vonala: Ráckeresztur, Martonvásár /itt keresztezte az Aquincum-Gorsiumi főutvonalat/ - Tordas-Gyuró és Göböljárás pusztánál csatlakozott az Aquincum-Floriana-Savaria főutvonalba.

Egy másik ut Baracskától /Iasulones/ indult a Váli viz mellett, Kajászó-Vál-Tabajd érintésével Alcsutnál érte el a Savaria felé tartó főutvonalat.

A harmadik feltehetően Velencéről indult szintén északnyugat-délkelet irányban, a hegyeket kelet felől megkerülve Pázmánd felé kanyarodott és Vereb-Vértesacsán át érte el Vértesboglárnál a Savariai főutvonalat.

Az előbbiektől eltérően délnyugat-északkelet irányu volt a Fehérvárcsurgóról /Osones/ kiinduló ut, mely Söréd-Zámoly-Pátka-Lovasberény-Vereb-Vál-Gyuró-Sóskut területét érintve vezetett Etyekre.

A megye déli részén Mezőszilast /Fortiana/ feltehetően ut kötötte össze a limes-szel Örspuszta, Mezőfalva és Nagyvenyim érintésével.

Ugyancsak délnyugat-északkelet irányu volt a Cecéről kiinduló és Alsószentiván, valamint Előszállás határát érintő ut, ami feltehetően Baracsnál /Annamatia/ érte el a limes utat.

A felsoroltakon kivül még számos helyi jelentőségü ut volt, de ezek leletanyaga még nem teszi lehetővé vonaluk pontosabb meghatározását. Az uthálózatot a 2.sz. ábra mutatja.

A megyét behálózó római utak jelentős része a i.sz. II. század végéig kiépült. A limes utat Hadrianus császár uralkodásának ideje /i.sz. 117-138/ alatt épitették, és Marcus Aurelius császár idején /i.sz. 161-18o/ javitották meg először.

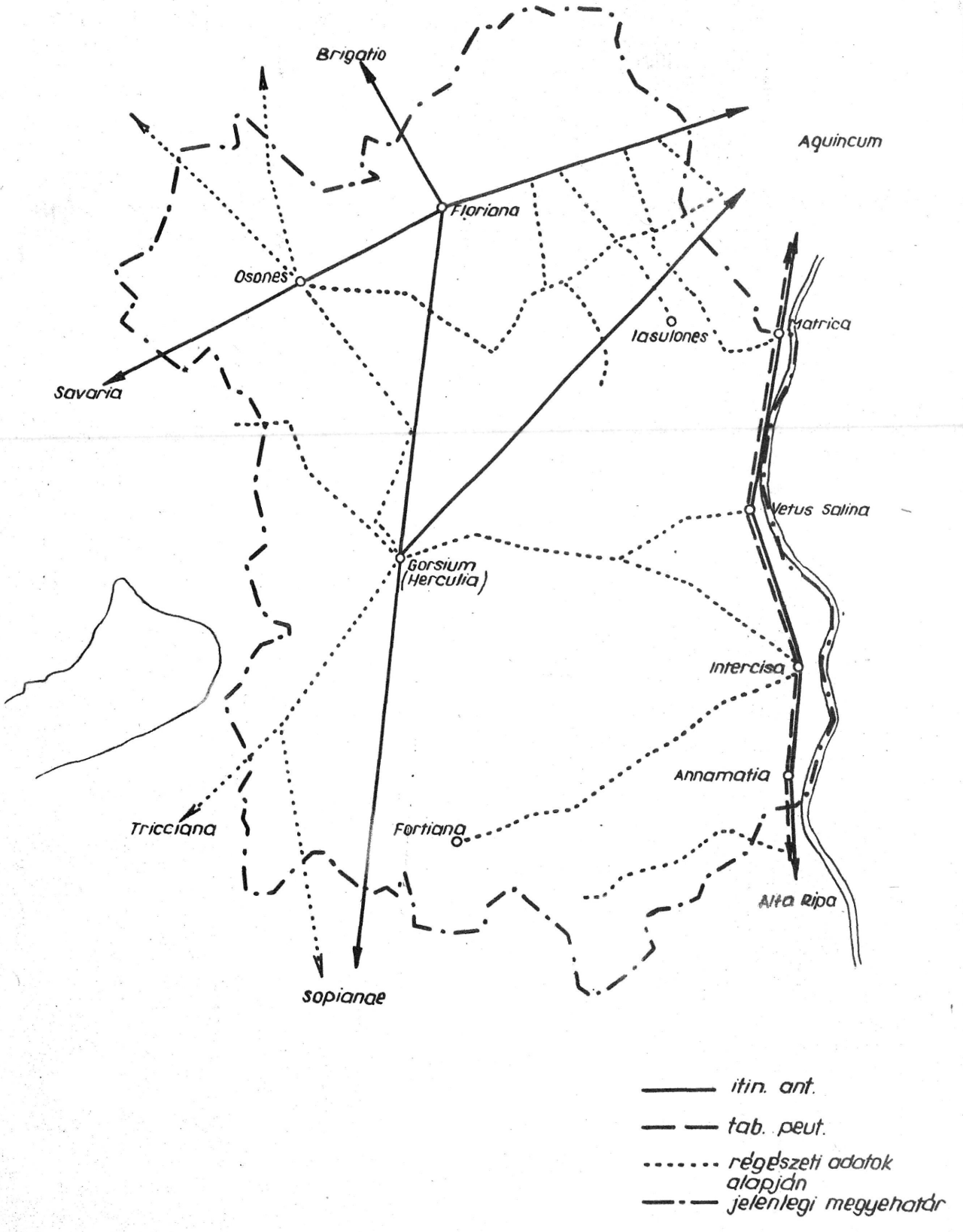
Az utak emlékét számos mérföldkő - gyakran nem az eredeti helyén és őrtoronyrom őrzi az irásos emlékeken kivül.

Maguknak az utaknak is fellelhetők eredeti maradványai is, mint például:

Ráckeresztur határában, ahol az egyik hidat még ma is római hidnak nevezik
Ercsiben, az eredeti helyén lévő mérföldkőnél
Iváncsától - Adonyig a római ut és a mai 6.sz. ut egybeesik
Kulcs - Rácalmás térségében
Dunaujváros - Baracs valamint
Tác - Sárkeresztur közötti területen.

2. sz. ábra

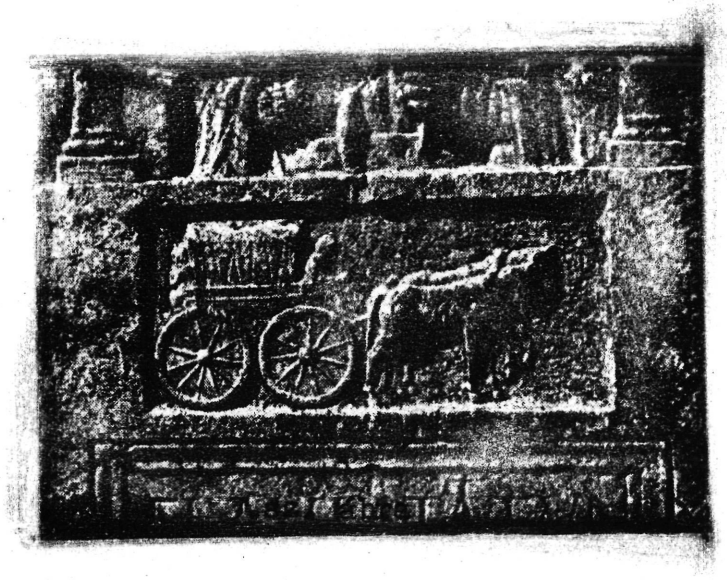
FEJÉR MEGYE
útjai
isz. II. sz.



Az utak vonalvezetését elsősorban katonai szempontok irányitották, ezért lehetőség szerint a szorsokat elkerülték és egyenes vonalban vezették a dombvonulatok tetején, hogy igy a környék felett uralkodó helyzetben minden meglepetéstől mentesek legyenek.

A római utak, mint ez hazai maradványaikból is megállapitható, egyedülálló, nagyszabásu létesitmények akár a müszaki kivitelezést, akár az uthálózat nagyságát tekintjük. A római birodalom irányitói tisztában voltak azzal, hogy tartós és eredményes államvezetés és ezzel együtt a civilizált társadalmi élet nem valósitható meg az időjárási viszonyoktól függetlenül használható nagyteljesitményü uthálózat nélkül.

A burkolat szerkezet 1,oo - 1,25 m vastagságban készült és több különböző vastagságu, mészhabarccsal kiöntött kőrétegből állt. Folyók és völgyek áthidalására kőboltozatos hidakat épitettek.



Flavia Tattunis filia sirköve /Tác/

A domborművön jól kivehetők a nyakba akasztott hámok

A forgalmat gyalog, az előkelőbbek hordszéken, lóháton és lóvontatásu szekerekkel bonyolitották le. Ez utóbbinál a hámot nem a ló szügyére, hanem a nyakába akasztották, amint ez a bemutatott domborművön /3.sz. ábra/ jól kivehető. Ezzel a módszerrel a ló huzóerejét csak nagyon korlátolt mértékben tudták felhasználni. Ugyanis nagyobb erőkifejtés esetén a hám szoritása már a ló fulladását okozta.

A római birodalom bukását követő időszak, a népvándorlásnak nevezett kor az államszervezet fellazulásával járt. Az ismétlődő sulyos háborук következtében az utak minimális fenntartása is megszünt. A nomád népek /hun, avar/ hazánk területén hosszabb-rövidebb ideig fennálló uralma nem támasztott igényt az utakkal kapcsolatban. Az évszázadok során por és növényzet lepte be a legkitünőbben épitett utakat is annyira, hogy még az emléküк is feledésbe merült. A földrajzi viszonyok meghatározó szerepének köszönhető, hogy sok esetben a későbbi utak nyomvonala találkozott a római utakéval.

A HONFOGLALÁSTÓL

A FELSZABADULÁSIG

A honfoglaló magyarok, - mint nomád nép - kezdetben nem érezték szükségét kiépitett utaknak. Ettől eltekintve is már csak elvétve találtak hazánk területén római utat. A terület védelme érdekében a határvidékeken u.n. gyepüket, járhatatlan vagy legalábbis nehezen járható terület-sávot képeztek. Az átjáró helyeket is igyekeztek ugy kiképezni, hogy veszély esetén itt is akadályozva legyen a közlekedés.

Fejér megye területe a honfoglaló magyarok vezéreinek kezdettől fogva szálláshelye volt. Ennek eredményeképpen jött létre Székesfehérvár is, és a legrégibb magyar városnak tekinthetjük, mivel itt nem volt korábbi, előző népektől fennmaradt település, mint Pécs, Esztergom stb. esetében. Ez a város az alapok lerakásától kezdve magyar.

A várost alapitó Géza fejedelem

/A Bécsi Képes Krónikából/

Az állam kialakulásának első szakaszában, amikor kezdetét vette a népesség letelepülése, az állandó lakóhelyek megjelenésével nagyjából azonos időben kezdett felmerülni az utak szükségessége. Ez helyi vonatkozásban nem volt nagy jelentőségü, mivel a népesség zömmel naturálgazdálkodást folytatott, önellátó volt. Az árucsere még nem kapott jelentőséget. Az igényeknek megfelelt az ismétlődő használat által kialakitott taposott ut, melynek irányát az adott földrajzi viszonyok általában döntő módon meghatározták.

Országos vonatkozásban azonban az állami szervezet fejlődésével és megerősödésével a központi hatalomnak szüksége volt már megfelelő hadiutra, amelyen a védelemre szükséges haderőt az időjárástól meglehetősen függetlenitve kellő tömegben mozgatni lehetett. Székesfehérvár jelentőségét már az 972-évi alapitás idején is a rajta átvezető utak tették. A történelmi dokumentumok városunkról, mint két hadiutról kiinduló központjáról emlékeznek meg. Az egyik a Balaton déli, a másik az északi partján haladt. A tó elhagyása után egyesültek és igy érték el Segesdnél a Drávát. Az ut továbbiakban Zágrábon át a boszniai Rihácson végződött. A harmadik hadiut Budáról Szolnokon át Debrecenbe vezetett. Ezeket az utakat hadi jellegük ellenére béke időben is használták.

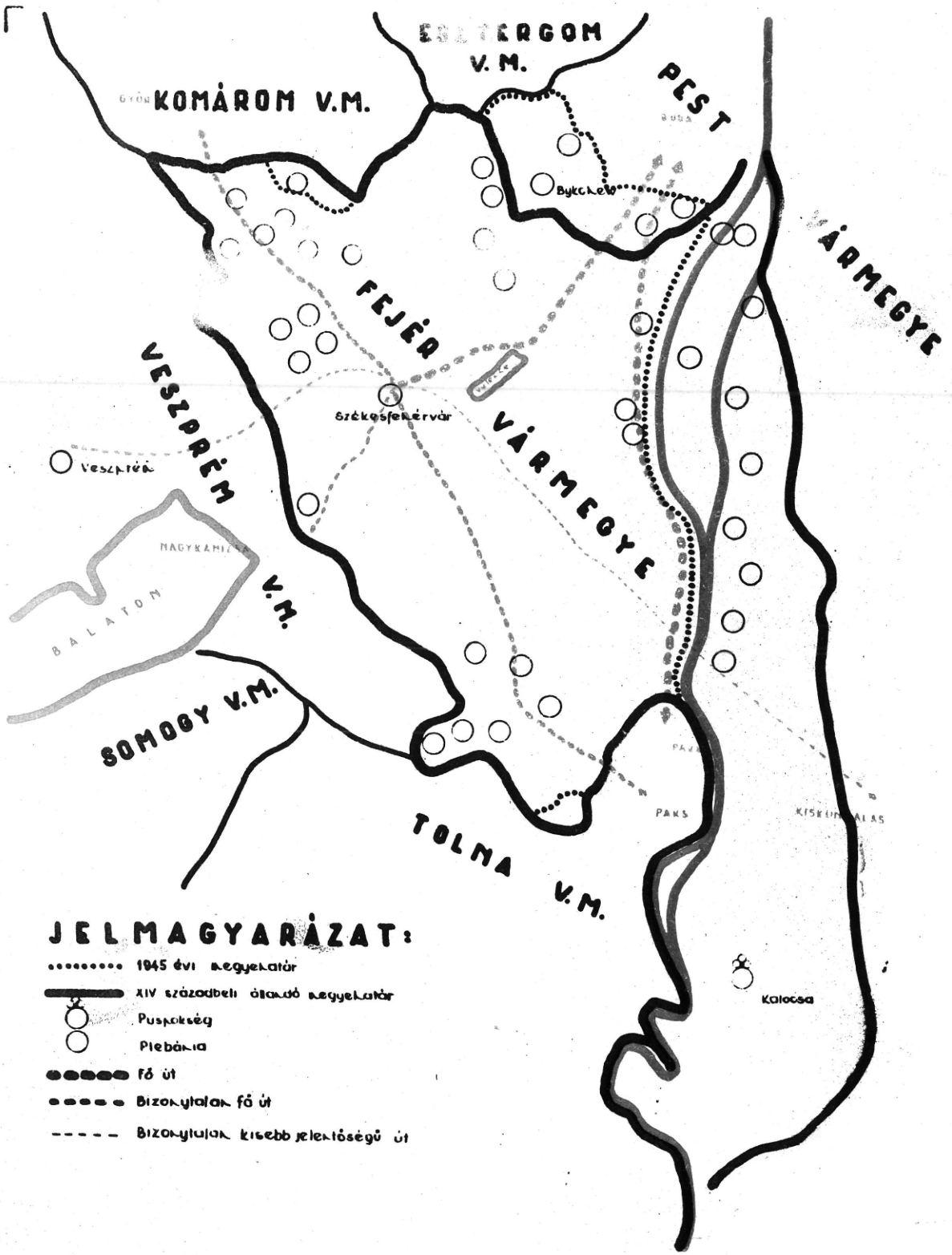
Az ország egyéb területein is voltak jobban karbantartott utak. Vannak adataink, melyek szerint a kezdeti árucsereforgalomban résztvevő németországi kereskedők Halicsból Magyarországon keresztül szállitották áruikat és Esztergomnál tértek át viziutra.

A nagy hadiutakon kivül Kálmán király épittetett országutakat Somogyban és Boszna vidékén, melyeket hosszu időn keresztül róla neveztek el. Ezeknek az utaknak az épitése is hadászati szempontok szerint történt.

A XII. század második felében a gazdasági élet fellendülése magával hozta a közuti forgalom növekedését. A letelepedés befejeződésével kialakult a kezdeti uthálózat. Korabeli kutfők megemlékeznek "vásáros" és "sós" utakról. Okmányok emlékeznek meg arról, hogy amikor Rőtszakállu Frigyes német császár hazánkon keresztül vezette hadait a Szentföldre, III. Béla királyunk a sereg utirányába eső utakat és hidakat rendbehozatta.

A kereskedelmi utak védelme és a vámok szabályozása nagyobb jelentőséget kapott a XIII. században, mivel az utóbbi a kincstár egyik jelen-

FEJÉR MEGYE
A XIV. SZD. ELSŐ FELÉBEN



4. sz. ábra

10/a

tős bevétele volt. Ennek érdekében uthasználati kényszert rendeltek el, hogy az ellenőrzést igy biztositsák. A kijelölt utakat elkerülő u.n. "ál-utakat" igénybevevő kereskedők áruit elkobozták.

Az 1335-ben tartott u.n. Visegrádi Kongresszus fő kérdése a kereskedelmi utak biztonsága volt. Ez arra mutat, hogy ebben az időben Magyar-Cseh- és Lengyelország között élénk kereskedelmi kapcsolat volt, ami meghatározott utvonalakon bonyolódott le.

Az első állandó dunai magyar hidat Zsigmond király verette 141o. táján Pozsonyban. Cölöpök és nagy hajók tartották.

Mátyás király /1458-149o/ uralkodása alatt az állandó hadsereg gyors közlekedésének biztositása érdekében uj utakat is épittetett. Ebben az időben emlékeznek meg először a Komárom megyei Kocs községről, ahol a szekérkészitésben kiemelkedő technikai ujitást alkalmaztak, és az ott készült könnyü és kényelmes szekerek kapták először a kocsi nevet.

Ennek a kornak jelentősebb kereskedelmi utjait a 4.sz. ábra mutatja megyénk viszonylatában. Ez az uthálózat hasonlit a mai főuthálózathoz, ami a földrajzi adottságok meghatározó szerepének a következménye. Figyelemre méltó körülmény, hogy Székesfehérvárra, és hozzá hasonlóan az egyes vidéki központokba /Debrecen, Győr stb./ vezető utak száma elérte, illetve meghaladta a Budára és Pestre menő utak számát. Ezeknek a vidéki központoknak egymással is volt közvetlen összeköttetésük. Mai kifejezéssel élve jelentős volt a transzverzális utak szerepe.

Az országutakat elsősorban az áruforgalom vette igénybe. A személyforgalmat tulnyomóan gyalog illetve lóháton bonyolitották le, ami egyrészt kisebb követelményt jelentett az utakkal szemben, másrészt függetleniteni is tudta magát tőle. Az áruforgalomban legnagyobb volument jelentő szarvasmarhát lábon hajtották. Ez nem igényel utat. A gabonafélék kisebb jelentőségüek voltak a forgalomban, mivel a gazdasági élet alapja még az önellátó naturálgazdálkodás volt. A sónak és különféle kelméknek a forgalma volt jelentős.

Az utak fejlődését már korai időtől kezdve gátolta, hogy fenntartásuk nem a központi államhatalom, hanem a vármegyék feladata volt, és ezt a jobbágyok robot munkájával végezték. Az utak mindenütt helyi anya-

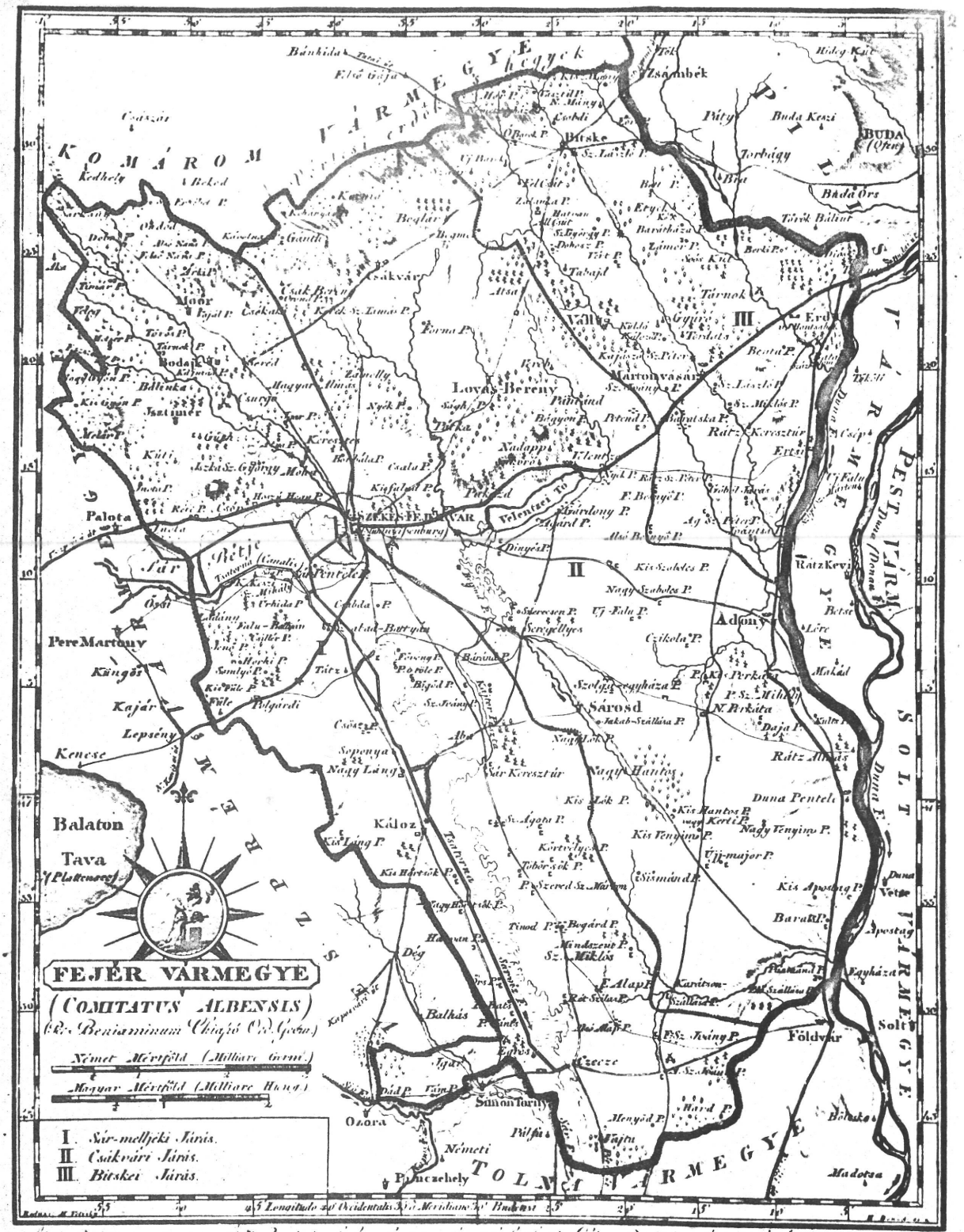
gokból készültek. Az Alföldön ennek következtében csak jó időben lehetett közlekedni. Előnyösebb volt a helyzet a Dunántulon, tehát megyénkben is.

A 15o éves török hódoltság pusztító hatását az utak sem kerülték el. Hiába tette az 1599. évi XXX. t.c. az alispánok kötelességévé az utak gondozását, a hanyagokkal szemben pedig a 24.- forint /jelentős érték abban az időben/ összegü pénzbüntetés kirovását. Mindez hatástalan volt. Csupán a szükségletet jelezte, mivel a szükséges anyagi erő nem állott rendelkezésre.

A török kiüzése után sulyos terhet jelentett az utak rendbehozatala. III. Károly /1711-174o/ volt az első magyar király, aki program szerint és a müszaki követelményeknek megfelelően épitett utakat. A közlekedés fejlődését mutatja, hogy 175o-ben megkezdődött a rendszeres postakocsi járat a jelentősebb helyiségek között. A Bécs-Buda közötti utazás egy hétnél is tovább tartott. A postakocsik a személyfuvarozás mellett csomag és levélszállitást is lebonyolitottak. Székesfehérvári állomásuk a mai Ady E. u. 2. sz. alatti háznál volt.

II. József a só árának 11 krajcáros felemelésével képzett alapból épittetett meg több utat. Igy ezt az intézkedést a célbevételből való utépitési fedezetbiztositás ősének tekinthetjük. Ugyancsak ő állitott fel hazánkban először épitészeti igazgatóságokat a helytartó tanácson belül az utakkal kapcsolatos müszaki teendők ellátására. Egyéb rendelkezései /népszámlálás, földmérés stb./ is arra mutatnak, hogy a központi államhatalom megerősitése érdekében szükséges felméréseket, mai kifejezéssel információkat, igyekezett megteremteni. A századfordulóra esik hazai vonatkozásban a térképészet fejlődése is. A korábbi térképek a mai igényektől igen távol estek. Csak igen tág vonatkozásban adtak megfelelő tájékoztatást. Utak nem szerepeltek rajtuk. Ebben az időben jelent meg Görög Demeter és Kerekes Sámuel szerkesztésében: "Magyar Országnak Közönséges Mappája..." mely a vármegyéket és a határőrvidéket mai igényeket is kielégitő módon ábrázolja. Ebből mutatjuk be az 5.sz. ábrán Fejér megyét. Az uthálózat kisebb eltéréssel megfelel a mainak. A térképen az egyes utakat fontosságuknak megfelelően eltérően jelölték. A Sárviz-csatorna egy része is szerepel már rajta, melynek munkálatai 1782-ben már folytak. A főutvonalak már ebben az időben is a következők voltak a megye területén:

Buda-Székesfehérvár



Mértékpalczáj Festetics György Ő Nagyságának házafiui igyekezetek hathatós Elmozdítójának ajánlják Gönyű és Kerékés.

5. sz. ábra

Székesfehérvár-Veszprém
Székesfehérvár-Lepsény
Ercsi-Dunaföldvár

melyek szinte pontosan megfelelnek a mai 7o-es /részben M-7/ 6. és 8. sz. főközlekedési utaknak.

Ha a térképet összevetjük Bél Mátyás 1792-ben kiadott Compendium Hungariae Geographicum c. müvének adataival, a térkép adta tájékoztatás többszöröse a könyvnek, mely mindössze 11 helységet emlit a megye területén.

Az előzőekben jelzett utépitések ellenére a Duna-Tisza között kiépitett ut a XIX. század közepéig nem volt. Széchenyi István elszomorító képet fest Hitel c. munkájában az alföldi utakról. Korabeli feljegyzések szerint 1853-ban az utak még olyan rossz állapotban voltak, hogy a császári szekerészet reggeltől késő éjszakáig csak két mérföld /15 km/ távolságot tudott leküzdeni. A legnagyobb jelentőségünek tekinthető Buda-Bécs közötti ut nem volt árokkal ellátva, és hidak helyett utteknőkön történt a közlekedés.

A reformkor legnagyobb mértékü utépitése az aldunai Széchenyi ut volt, ami jelentőségében és müszaki kivitelezésében tulnőtt az országhatárokon. Az utak elhanyagolt állapota gátolta a gazdasági fejlődést. Az évszázados lemaradást a rendelkezésre álló jobbágy-robottal nem lehetett felszámolni.

A körülményekre jellemző, hogy 1848-ban Magyarország akkori területén 276,5 mérföld /2o82 km/ - Erdély, Horvátország, Bánát és Határőrvidék utjait is figyelembe véve 55o mérföld /4142 km/ - kiépitett ut volt. Ebből Fejér megyére 9.5 mérföld /71,5 km/ 3,4 % jutott. A 61 vármegye közül 26 megyében egyáltalán nem volt kiépitett ut. A közöltek alapján helyzetünk az országos átlagnál lényegesen jobb volt. Más rendelkezésre álló forrás[1./] szerint megyénk területén az elöbbi adattól eltérően a következő helyeken volt kiépitett ut:

Buda-Nagykanizsa közötti utnak a Buda-Székesfehérvár és Szabadbattyán-Lepsény közötti szakaszai.

1./ Schedius Lajos - Blaschnek Sámuel: Magyarország Földtérképe. 1847.

Székesfehérvár-Jánosháza közötti utnak
Székesfehérvár-Veszprém közötti szakasza.

Székesfehérvár-Bicske közötti ut.

Söréd-Bicske közötti utnak Söréd-Csákberény és
Csákvár-Felcsut közötti szakasza.

Szabadbattyán-Simontornya közötti ut Nagyláng és Káloz
közötti szakasza.

Az emlitettek nagyrésze alap nélkül készült kavicsolt ut volt, mint az ország többi utjai.

Széchenyi utprogramjában megyénk nem kapott emlitésre méltó szerepet, mert ez a vasutnak jutott. Az I. rendü utak közül csupán a Székesfehérvár-Szombathely közötti utnak Székesfehérvár-Veszprém közötti szakasza érintett bennünket. A II. rendüek közül Győr-Székesfehérvár-Dunaföldvár közötti utnak megyénket érintő szakasza.

A szabadságharc ideje nem volt alkalmas ennek a programnak a megvalósitására. Leverése utáni abszolutizmus a legfontosabb utakat 185o-ben állami kezelésbe vette. Összesen 89o mérföldet. Ezek lettek az "állami közutak". Ezek 1853-ra 811 mérföldre csökkentek.

Részletezve:

	185o.	1853.
Magyar részre	449 mérföld	449
Erdélyre	228 mérföld	173
Bánátra	149 mérföld	141
Horvátországra	64 mérföld	48

Az utak második osztályába tartoztak az ugynevezett "országos utak" melyek nem az összbirodalom, hanem csak az ország érdekét szolgálták. Épitésükről és fenntartásukról az országnak kellett gondoskodnia. Ezek az utak a megyék igazgatása alatt álltak.

A harmadik osztályba tartoztak a községi utak, amelyek több községnek egymással való összeköttetésére szolgáltak.

Az átszervezés uj és jelentős rendelkezése volt, hogy az "álladalmi" utak fenntartására utmestereket és utkaparókat állitott. Ezzel vette kezdetét hazánkban a közutak rendszeres fenntartása. A többi utak a megyék illetve községek kezelésében maradtak. Az utak épitésére országos utalapot hoztak létre, melynek bevételei az országos közmunkaváltságból, vámokból és birságokból származtak. A többiek mellett megyénket illetően 1855-57-ben épült a Buda-gráci ut Székesfehérvár-kisfaludi szakasza. 1858-59-ben a Székesfehérvár-veszprémi ut rekonstrukciója.

Az első kőburkolatot hazánkban az 185o-es évek elején Szolnokon épitették a vasuti hozzájáró uton.

Az 1851. február 14-i közmunka rendelet már a nemesekre is kiterjedt és lehetőséget adott a pénzzel való megváltásra is. 1853-ban az ország egész területére bevezették az utvám rendszert, de rövid idő mulva megszüntették. Az abszolutizmus politikai és gazdasági szempontból az elnyomás eszköze volt, de utügyi vonatkozásban a haladást szolgálta. A kiépitett utak hossza 4172 km-ről 127oo km-re emelkedett. 1849-67-ig évente átlagosan 475 km-t épitettek.

Az 1867-es kiegyezés után 693 mérföld utat vettek az állami közutak hálózatába. Az irányitó főhatóság a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium volt 46 államépitészeti hivatallal és 5 középitészeti felügyelővel.

A megyei utak a megyei mérnöki hivatalok irányitása alá kerültek. A vasuthálózat fejlesztése részben a közutak terhére történt. Ez megmutatkozott abban is, hogy az államépitészeti hivatalok számát 46-ról 21-re csökkentették. Ennek tarthatatlansága miatt 1877-ben a megye mérnöki teendői az Államépitészeti Hivatalokra szálltak. Igy minden megyében megalakult az Államépitészeti Hivatal. Eredményes müködésükre jellemző, hogy az 1879-189o években az állami közutak fenntartására évenként és kilóméterenként 67-7o m3 követ - zömében kavicsot - használtak fel. Ezt a mennyiséget azóta sem értük el.

Ebben az időben a hengerléseket kb 5oo kg-os lóvontatásu hengerekkel végezték, ami a szükséges nyomóerőt nem biztositotta, a huzó lovak is lazitották a tömöritést. Az első gőzhengert 189o-ben használták.

Az állami uthálózat fejlődését mutatják az alábbi adatok:

	1867	189o	növekedés km	%
állami uthálózat	693 mf = 5.2oo km	7.177 km	1.957	37,5
megyei uthálózat	24o9 mf = 18.145 km	33.562 km	15.417	85,-
Összesen:	23.375 km	4o.739 km	17.364	74,3
Az összesenből kiépitve	12.7oo km	3o.847 km	18.147	142,9

A fenti adatokban a horvátországi utak nem szerepelnek. Az éves átlag növekedés 789 km. Az utak zöme nem kapott kiépitett alapot. Ezt később a forgalom megnövekedése idején kellett pótolni.

Az Államépitészeti Hivatalok szolgálatára és hatáskörére vonatkozó utasitást 1887. március 23.-án adták ki. Ugyanezen a napon adták ki a közuti körzeti felügyelők és az állami utmesterek szolgálati szabályzatát. Az állami utkaparóké már korábban, 1886. október 25.-én megtörtént.

6.sz. ábra

Az állami utkaparók sapkacimere

Ebben az időben indultak meg a nagyobb méretü utépitési munkák, melyeknek kivitelezői a különféle vállalatok voltak. A fennálló kivitelezési követelmények 187o-től az aszfalt és keramit burkolatra 6 év ingyenes jótállást irtak elő, ezen kivül 14 évig megfelelő dijazásért fenntartási kötelezettséget is megállapitottak. A dijazást a kivitelező akkor is megkapta, ha az ut állapota olyan volt, hogy fenntartási munkát nem igényelt. Ez igen jó módszernek bizonyult a minőségi munka érdekében, mivel a vállalatnak a jó minőségü kivitelezés nagyobb előnyt biztositott, mintha külön kellett volna végeznie fenntartási munkát.

Röviden meg kell emlékeznünk az utépités alapanyagát szolgáltató kőbányákról is. Magyarországon /Horvátország nélkül/ 2.3oo kőbánya volt a századforduló idején. A kitermelt anyag tulnyomó részben mészkő, homokkő, és dolomit. Az Alföldön folyami kavicsot használtak agyagos homokkal keverve.

A kőbányák gépi berendezéssel ebben az időben még nem rendelkeztek, és a követ kézi erővel zuzták. Az első kötőrőgépet 1886-ban a Kolozsmegyei Kissebesi bányában üzembeállitották ugyan, de a kezdetleges gép keveset termelt és sok volt az üzemzavar miatti kiesés is.

189o-ben uj törvényt hoztak a közutakról. A törvény uj utkategóriákat állapitott meg, mely

- állami utak
- törvényhatósági /megyei utak/
- községi közlekedési /vicinális utak/
- községi közdülő utak
- vasuti állomáshoz vezető utak
- egyesek és társaságok által a közforgalom céljaira létesitett utak

csoportjait határozta meg.

Továbbiakban megállapitotta a törvény az uthálózatot, a szükséges erőforrásokat, és a közuti igazgatási szervezetet.

Nem rendelkezett az utak épitésének üteméről, fejlesztéséről, és a révekhez, hajóállomásokhoz vezető utakról, és nem biztositott az állami utakkal kapcsolatban külön bevételi forrást sem.

Csak a törvényhatósági utak vonatkozásában történt a bevételekről intézkedés. Igy például a kereskedelemügyi miniszter vámszedési jogot engedélyezett a közutakon, hidakon és kompokon két féle módon:

- a vasuton fel- és leadott áruk után. A vasut szedte be és utalta át a törvényhatósági utalap javára.
- a kövezetvámot a városok és községek szedték burkolt utjaik használata fejében.

Erre az időre esik az állami közutak fásitása is, ami 1897-ben vette kezdetét, kellő alapossággal és rendszerességgel. /7.sz. ábra/

19o7 év végén az ország 12.58o községe közül
4.372 községnek /33 %/
nem volt kiépitett utja, ami 3.16o ezer főt érintett, a lakosság 2o %-át. Következő adat a fejlődést illusztrálja.

Kiépitett közutak hossza 1914-ben:

állami	12.195 km
törvényhatósági	26.773 km
	38.968 km
189o-ben	3o.847 km
növekedés	8.121 km

ami az eltelt 24 évet figyelembe véve átlag évi 338 km épitést jelent. Ez az érték alatta marad az abszolutizmus idejére vonatkozó 475 km-nek, valamint az 1867-189o-es évek 78o km-es átlagának, de meg kell emliteni, hogy az 189o után épitett utak zöme szerkezetileg erősebb /kellően alapozott/, szakszerüen kiképzett ut volt, amit a korábbi időszakok utjaira nem mondhatunk el.

Az állami közutak fenntartására 3ooo fő, a törvényhatósági utak fenntartására 6ooo fő utkaparó állt rendelkezésre, ami átlagosan 4-5 km hosszu szakaszt jelentett 1 főre. Ugyanakkor a közvetlen irányitást 24o állami utmester és 5oo törvényhatósági utmester illetve utbiztos végezte, akik közül csak egy kisebb rész rendelkezett megfelelő müszaki szakismerettel.

Az Államépitészeti Hivatalok szolgálatára vonatkozó utasitás átdolgo-

160
A. 1878
222.
579

ÚTMUTATÓ

AZ

ORSZÁGUTAK BEFÁSITÁSÁHOZ.

VEZÉRFONAL

AZ ORSZÁGUTAK FÁSITÁSÁT VÉGREHAJTÓ ÉS A FÁSITÁST TOVÁBB KEZELŐ KÖZEGEK SZÁMÁRA.

KIADJA

A FÖLDMIVELÉSÜGYI MAGYAR KIR. MINISTERIUM.

IRTA

RITTER GUSZTÁV

A KOLOZSMONOSTORI M. KIR. GAZDASÁGI TANINTÉZET FŐKERTÉSZE.

BUDAPEST.

1897.

Kiár. pr. 12
A. m. akad.
90
A. 98
1898

7. sz. ábra

zására 1912-ben került sor. A magyar és horvát nyelven kiadott utasitás foglalkozott az előmunkálatokkal, az utak és hidak tervezésével, az utak és hidak épitésével, valamint fenntartásával, és a magaséptészettel.

Magyarország mai területén az állami közutak megoszlása 1919-ben:

pormentes /kő-keramit-aszfalt/ burkolat	1.080 km	4 %
vizes makadám és kavicspálya	15.139 km	54 %
kiépitetlen	11.647 km	42 %
Összesen:	27.846 km	100 %

/a korábbi adatok az ország akkori területére vonatkoztak ugyanis/

Az első világháboru alatt érthető okok miatt az utak állapota romlott, és ez a következő években sem mutatott jobb képet. 1919-24-ben a vármegyék állandó burkolatot még nem épitettek fedezethiány miatt. Kőburkolatot épitettek ugyan, de csak átkelési szakaszon, és csak a nagyobb vámbevétellel rendelkező városok.

1925-29-ben 541 km ut épült, ebből kiemelkedik a nemzetközi forgalom szempontjából is jelentős 220 km hosszu balatoni ut, melynek egy hosszabb szakasza megyénken megy keresztül. Ugyanebben az időben 105 km hosszu, átlag 6 m széles kő- és egyéb burkolat készült a budapesti és vidéki városok átkelési szakaszain.

Az utfenntartás munkájának megjavitására hozták létre az állami Utigépjavitó Telepet, 1920-ban. A rendelkezésre álló géppark és munkaerő kezdetben igen szerény volt.

7 gőzhenger
10 teher gk.
10 pótkocsi
2 szerszámgép
25-30 fő munkás

Ugyanebben az időben a törvényhatóságoknak mindössze 17 db gőzhengerük és 31 db lóvontatásu hengerük volt.

Négy év alatt az állami Utigépjavitó Telep gépállománya mindössze 8

gőzhengerrel nőtt, a törvényhatóságok szintén 8 gőzhengerrel és 8 db tehergépkocsival valamint 6 pótkocsival gyarapodtak.

Az épités gépesitése továbbfejlődött, amelynek során az Utigéptelep további 35 gőzhengert és 8 tehergépkocsit kapott és már 18 szerszámgépet működtetett, valamint 15o fő munkást foglalkoztatott. A közöltekkel párhuzamosan a kőbányák gépesitése is fejlődött.

A gépjármü forgalom ugrásszerüen növekedett meg 1926-27 években. Ennek következtében az 1928.VI.tc. a közuti gépjárművek közuti célokra való megadóztatásáról intézkedik. A személygépkocsi és motorkerékpár adóztatása a lóerő alapján, az autóbusz, tehergépkocsi és pótkocsi az önsuly alapján történt. A bevételből utfejlesztési alapot képeztek a meglévő utak erősitésének a céljára. Ez a rendszer 1932 junius 3o-án megszünt. Az eltelt 5 év alatt 18,6 millió pengő bevétel képződött, amelynek mértékéről képet alkothatunk, ha figyelembe vesszük azt, hogy ugyanebben az időben 5,5 m széles betonburkolat épitési költsége 115.44o pengő/km illetve 13,81 pengő/m2.

A harmincas évek közepe táján készült többek között a megyénket érintő 7.sz. Budapest-nagykanizsai ut Kápolnásnyék-dinnyési szakasza 24 km aszfalt és beton burkolattal, valamint 8.sz. Székesfehérvár-jánosházi ut Székesfehérvár-veszprémi szakasza 42 km beton és kiskő burkolattal.

A kivitelezés módja: talajjavitás után a földre helyezett 13 cm vastag 6 m széles betonburkolat volt, melynek épitési költsége 67.73o pengő/km illetve 9.68 pengő/m2. A következő munkálatokat tartalmazta: földmunka, alépitmény, burkolat, kisebb mütárgyak és mellékmunkák.

Az 1933-34 költségvetési évben állami utfenntartásra 1,6 millió pengőt forditottak, ami 376 pengő/km-t jelentett. A vármegyék átlaga 1.o5o pengő/km, Fejér megyéé 9oo pengő/km. Ugyanekkor Ausztriában 3.12o pengő/km, Angliában 5.72o pengő/km értékü felhasználás történt. A kétségtelen nagyobb forgalom azonban nincs arányban a nagyobb mértékü ráforditással.

A kisebb mértékü és elégtelen karbantartás következtében az 1932 évvel kezdődően gazdasági válság éveiben az utak állapota nagyon leromlott. Helytelen szemlélet miatt a közuti költségeket egyoldalu tehernek tekintették.

Magyarország főközlekedési uthálózatának megállapitására 1934-ben ke-

rült sor. Alapelvnek a forgalmi szempontot tekintették, függetlenül attól, hogy ki a kezelője. I-II-III. rendü utakat határoztak meg és ennek megfelelően egy-kettő és háromjegyü számmal látták el őket. A megállapitás idején a főközlekedési uthálózat megoszlása a következő volt:

állami	4.253 km
törvényhatósági	5.547 km
Összesen:	9.8oo km

Közuti kerületi felügyelők beállitása 1936-ban történt.

193o-36 között 189 községet és állomást láttak el kiépitett uttal.

1933 december 31.-én megszüntették az állami Utigépjavitó Telepet és eszközeit a budapesti MÁVAG, valamint két vidéki ujonnan felállitott Utigépjavitó Telep között osztották meg. Keletmagyarország részére Debrecen központtal, amely 1937-ig müködött, és Dunántul részére Székesfehérvárott, ahol a javitó munka még a felszabadulás utánni időben is folyt.

Előzőekben már emlitettük, hogy az utmesterek jelentős része nem rendelkezett kellő szakismerettel. Ezek részére 1928-32 között, valamint 1939- és 4o között 1o hónapos utmesteri iskolát szerveztek, ahol a szükséges szakismeretet megszerezték.

Az 1928 és 1936 közötti években a szükséglettel szemben mutatkozó hiányt igyekeztek csökkenteni, amelyet a következő adatok illusztrálnak:

Az 1927/28 évi forgalomszámlálás 3.6oo km állandó burkolat igényt mutatott ki, ugyanakkor ténylegesen csupán 1.ooo km volt. Az 1935-1936-os forgalomszámlálás a szükségletben nem mutatott lényeges változást, de a tényleges mennyiség 2.974 km-re emelkedett és ezzel a kimutatott hiány a fenti időben kereken 2.ooo km-el csökkent.

A jelentősebb hidak épitése az alábbi időkben történt:

Boráros téri hid	1933-1937.
Margit hid szélesitése	1935-1937.
Veszprémi völgyhid	1936-1937.
Árpád hid	1939 kezd.

1919 és 1944 között bekövetkezett fejlődést az alábbi adatok mutatják:

	1919.	1944.	Össz. növekedés	Átlagos évi növekedés
Kiépitett út	16.219 km	26.881 km	1o.662 km	443 km

A közölt adatok az ország mai területére vonatkoznak.

FELSZABADULÁS UTÁN

A kizsákmányolók érdekében folytatott II. világháboru teljesen tönkretette hazánkat. Az emberi életben és anyagi eszközökben történt pusztulás szinte felmérhetetlen volt. A Szovjetunió Vörös Hadseregének az érdeme, hogy felszabaditásunkkal a további pusztitásnak véget vetett. Megadta a békés ujjáépités és a társadalmi fejlődés lehetőségét.

Közutakban - beleértve a hidakat, mütárgyakat és tartozékokat - a keletkezett kár összege 1938. évi pengőértékben számolva:

156 millió P.

Ebből hidkár: 115 millió P., ami 1424 drb /17 %/ 27.5o4 fm /41 %/ mennyiséget jelent. A nagyobb méretü hidak pusztulása volt jelentősebb. A dunai és tiszai hidak teljes mértékben elpusztultak. Az 5o m-nél nagyobb hidjaink 9o %-ban. A gazdasági élet meginditásának alapvető feltétele volt a közlekedés helyreállitása. 1947. év végére az állandó burkolatok 95 %-át kijavitották. 1949. év végén az állandó burkolatok és a makadám pályák helyreállitása is megtörtént teljes mértékben.

Ebben az időszakban intézkedett a 69oo/1948. Korm. sz. rendelet a törvényhatósági utak állami kezelésbe vételéről és az állami utak ujabb csoportositásáról. Ezek szerint a következő csoportokba osztották őket

elsőrendü főközlekedési utak	1 - 9	számmal
másodrendü főközlekedési utak	1o - 99	számmal
harmadrendü főközlekedési utak	1oo - 999	számmal
összekötő utak		
bekötő utak		
állomásokhoz - révekhez vezető utak.		

A csoportositás forgalmi és közgazdasági jelentőség szerint történt. 195o. I. 1-én állami uthálózatba került 14.2oo km törvényhatósági ut.

A 3 éves terv során már utépitésre illetve átépitésre is jutott. Összesen 168 km. Ebből döntő módon részesült Fejér megye a háborus károk és gazdasági megfontolások alapján. Nevezetesen:

8.sz. ut Székesfehérvár-veszprémi szakaszon	16,5 km
6o3.sz. ut Székesfehérvár-sztálinvárosi szakaszon	31,- km
6.sz. ut Ercsi-dunaföldvár közti szakaszon	42,9 km
Összesen:	9o,4 km

ami a teljes mennyiségnek 53 %-át teszi ki.

Az országos szintü bekötőut igény a terv kezdetén

63o ezer fő részére 891 helyet érintve	2.887 km
Ebből teljesitve	651 km

A budapesti hidak helyreállitása a következő ütemben történt:

Szabadság hid	1946.
Margit hid	1948.
Lánchid	1949.

Közben ideiglenes jelleggel ugyan, de nagy forgalmat bonyolitott le az 1946-ban felállitott Kossuth hid.

195o. január 1-én a közuti fenntartási munkák céljára Utfenntartó Vállalatok alakultak a megyeszékhelyeken. Komárom-Esztergom megye ebben a vonatkozásban 1952. január 1-ig a székesfehérvári Utfenntartó Vállalathoz tartozott. Az Államépitészeti Hivatalok 195o. augusztus 1-én a Megyei Tanácsok Végrehajtó Bizottságának osztályaivá alakultak át, és hozzájuk került az állami közutak felügyeleti jogköre is, ami 1954. április 1-i hatállyal az 517/IV/1953 sz. MT. határozat alapján visszakerült a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumhoz. A feladatok ellátására a minisztérium a jelentősebb 12 megye székhelyén Közuti Kirendeltségeket szervezett. Ezek között szerepelt Székesfehérvár is. Ezzel párhuzamosan az Utfenntartó Vállalatok számát is 12-re csökkentették és központjukat a kirendeltségek székhelyére telepitették.

Az I. 5 éves terv során kereken 1.ooo km ut épült a következő burkola-

ti megoszlással:

Beton	32o km
Aszfalt	148 km
Makadám	377 km
Felületi bevonás	1o8 km
Egyéb	47 km

A makadám utak részaránya az épitésben még mindig a legnagyobb. Ennek ellenére a portalan burkolatok hossza ebben az időszakban 37 %-kal nőtt. Megyénkben ekkor épitették át a

81. és 8o8. sz. utat Székesfehérvár-Kisbér között	41 km,
sztálinvárosi belső utakat	7 km

hosszuságban. A tervidőszak kezdetén az utak állapota közepes volt, de a megnövekedett forgalom következtében leromlott, és igy előfordult, hogy egyes nagyforgalmu makadámpályák fenntartására 9 forintot forditottak évenként és négyzetméterenként. Az állami közutak minőségi illetve megfelelőségi megoszlása 1954-ben az alábbi volt:

jó	14,6 %
közepes	33,6 %
rossz	51,8 %

Az utak korszerüsitése 624 km hosszon történt, ami a forgalom növekedésével nem állt arányban. Igy az utállapot miatt a gépjármüvek üzemköltsége 32,6 %-kal magasabb volt, mint jó minőség esetében lett volna.

Hidépités 291 drb, 7.843 m történt a tervidőszakban. Ezek közül a legjelentősebbek:

Árpád hid	195o.
Petőfi hid	1952.

A hidak aránya miatt még mindig 115 állami kezelésü rév müködött, melyek nek forgalma 1954-ben 4,7 millió személy, 39o ezer jószág és 76o ezer jármü. A révekhez vezető ut 16o km, és ebből kiépitve mindössze csupán 5o km volt.

Az anyagellátást érintő események közül említésre méltó az országban legnagyobb teljesitményü uzsai bazaltbánya, valamint a nógrádkövesdi, szobi és tállyai kőbányák korszerüsitése. A bányák akkori össztermelése kereken 4 millió tonna kő volt. Nemeszuzalék és faragott kő igényt nem tudták teljes mértékben kielégiteni. Ezen az sem változtatott, hogy 1952. január 1-ével a kőbányák a KPM-től az ÉM felügyelete alá kerültek.

A második 5 éves terv idején /1955-196o/ korszerüsitésre került 2.664 km makadám ut. Ebből megyénk részesedése a következő volt:

81.sz. Székesfehérvár-győri uton	24 km
62.sz. Székesfehérvár-szekszárdi uton	47 km
Bodajk-zirci összekötő uton	3o km
6o3.sz. Székesfehérvár-sztálinvárosi uton	1o km
Összesen:	111 km

ami az országos mennyiségnek 4,2 %-a.

Az 1955-56 évi forgalomszámlálás adatai szerint az országos forgalom nagysága 7,24-szerese volt az 1935-36 évinek. Ugyanakkor az állandó burkolatok és felületi bevonások hossza csupán 1,5-szeresre emelkedett. A megnövekedett forgalom miatt a makadám utak vizes hengerléssel már nem voltak fenntarthatók, ezért bitumenes hengerlésekre került sor. Kisebb mértékben végeztek olajos portalanitást is.

Hidak vonatkozásában az épitések aránya csökkent és megnövekedett a korszerüsitéseké, mint ezt az alábbiak is mutatják:

hidkorszerüsités	462 db	3.695 m
hidépités	61 db	1.555 m

A második ötéves terv idején 1958-ban került sor - egyéb szervezeti változások mellett a Közuti Igazgatóságok felállitására, ami jelentős lépés a közuti szolgálat fejlődésében. Tiz évet meghaladó müködésükről a továbbiakban külön fejezetben számolunk be.

N-NN 439

A KÖZUTI IGAZGATÓSÁGOK MEGALAKULÁSA

Igazgatóságunk a Közlekedés- és Postaügyi Miniszter 2o/1958. sz. utasitása alapján 1958. április 1-i hatállyal alakult meg az addig müködő Közuti Kirendeltségből, valamint a volt Utfenntartó Vállalattól átcsoportositott dolgozókból. Feladata: Fejér megye teljes, Komárom- és Veszprém megye részbeni területén az állami közutak fenntartása, és ezekkel összefüggő igazgatási és felügyeleti jog gyakorlása volt. Ezt követő legközelebbi területi változás 1963. január 1-el jelentett módosulást, ugyanis ez időponttól kezdve teljes Fejér megyét megtartva, hozzánk csatolódott teljes Veszprém megye is, a komáromi részek egyidejü leadásával. 1965. október 1-el ujabb KPM. rendelkezés során alakult meg a veszprémi Közuti Igazgatóság, és ettől kezdve Fejér megye a müködési területünk.

Az elmult csaknem másfél évtized munkája, eredménye rendkivül sok gondot, fáradságot, törődést igényelt. Tevékenységünk két fő területe a saját erőből végzett utfenntartás /feladatterv/ és a vállalati munkák épittetői funkciói. A következőkben ezekről kivánunk beszámolni főbb vonásokban.

A FENNTARTÁSI MUNKÁK SZERVEZETI ÉS TECHNOLÓGIAI VÁLTOZÁSAI.

A saját erőből végzett munkák tekintetében, 1958-ban amikor az Igazgatóság megalakult az irányelvek szerint csak a legszorosabban vett utfenntartási munkákat végezte.

A kapott irányelveknek megfelelően a rendelkezésre álló létszám és eszközök felhasználásával az alapvető fenntartási munkákat lendületesen inditotta meg. Az utak több mint fele vizes makadám volt. A munkás létszám 85 %-a utőr volt.

Már első évben a betonburkolat hézagainak két izbeni kiöntését biztositotta, ami az akkor még a jelentős hosszuságu beton szakaszok esetében, felszerelési, anyagbeszerzési nehézségek mellett jelentős eredmény volt. Alapos gonddal végezte el az aszfaltburkolatok finomkátyuzását, ami a gondos utfenntartás egyik alapelve, minthogy az idejében végzett finomkátyuzás további nagyobb romlások elejét veszi. Gondot forditott arra, hogy a hosszu makadám szakaszok kellő mennyiségü kátyuzó fedanyagot kapjanak, s a kátyuzás segédmunkásokkal megerősitett utőrök utján kellő időben történjék.

Ma talán nem egészen érthető, miért kell hangsulyozni, hogy a kátyuzás kellő időben történt. A vállalati gazdálkodás keretében ugyanis volt olyan idő, amikor a tulzott tervfelbontás és ütemezés következtében a kátyuzás a kátyuzásra alkalmatlan esős idő beálltáig eltolódott.

1960. évtől kezdve az Igazgatóság már nemcsak kátyuzási, hanem zárási munkákat is végzett. A megfelelő utállapot biztositása elkerülhetetlenné tette, hogy ezt az eredetileg kizárólag vállalati profilba sorolt munkát az Igazgatóság is végezze.

A forgalom növekedésével ugyanis nemcsak a meglevő felületi zárással ellátott utak ujra zárásáról kellett gondoskodni, hanem gondoskodni kellett a jó állapotban levő makadám pályák portalanitásáról és állagának megóvásáról is. Ennek egyik legolcsóbb és legegyszerübb eszköze volt a felületi záróréteg alkalmazása. A makadámpályák mentén száraz időben olyan nagymérvü volt a porképződés, hogy az ilyen utak menti lakásokban nyáron és száraz időben ablakot nyitni nem lehetett.

A makadámpályák védelme érdekében az akkor még a "porolást", nevezetesen a fedőanyag teritést, a padkára sodort zuzalék visszaseprését és beteritését még kiterjedt mértékben alkalmazni kellett. Ha a makadám pálya nem volt fedve, rohamosan tönkre ment, ha fedve volt akkor a forgalom kilóméter hosszakon sürü porfelhőt vert fel.

A jó állapotban levő makadám pályákon a forgalom növekedése, különösen a jármüvek sulyának növekedéséből származó talajrezgés következtében egy régebben nem tapasztalt jelenség lépett fel, az ugynevezett: bordásodás, a fedőanyag keresztbordákban való összetömörödése, ami a forgalomra nézve sokszor kellemetlenebb és károsabb volt mint a kátyu. Az egyébként kátyumentes nagyobb forgalmu makadám pályák bordáinak eltün-

tetése, ugymint drótkefével való seprés, lapáttal való lekaparás, lóvontatásu speciális vesszőborona járatása, jelentős felkészültséget lekötő, de csak rövid ideig tartó eredményt hozó, általános munkafolyamat volt ebben az időszakban.

A porképződés és a bordásodás megakadályozása érdekében először az ujonnan vizesen hengerelt szakaszok azonnali, vagy következő évben való lezárása terjedt el. Amikor a növekvő forgalom a vizes makadám pályákat rohamosan kikezdte, először a jó profilu régebbi makadám pályák zárására, majd a már tányérosodásnak indult pályák foltozása mellett való zárására is sor került olyan mértékben, mint amennyire a fenntartási hitelkeret megengedte.

Az Igazgatóság a zárási munkáknál kizárólag HB-2 kötőanyagot, a lehetőség mértékéig bazalt, vagy helyi bányák közelében jó minőségü mészkő és murva fedőanyagot használt. A zárási munkáknál 1.2 kg/m2 HB-2 és 15 kg/m2 ásványi anyag mellett kiterjedt mértékben alkalmazást nyert az 1,8 kg/m2 HB-2 és 22 kg/m2 / 1o/25 ásványi anyag, ami a záróréteg vastagabb volta mellett a régi utpálya nagyobb védelmét biztositotta.

HB_0-val, annak hidegen való permetezésével és homok vagy 1o kg/m2-nél kevesebb ásványi anyag beteritésével készülő gyenge portalanitást az Igazgatóság nem alkalmazott.

A kisebb mértékben alkalmazott portalanitások is mindig legalább 1.2 kg meleg HB-2 és legalább 12 kg/m2 helyi mészkőmurva felhasználásával készültek.

A felületi zárással és portalanitással megmentett makadám utakon kivül még nagy mennyiségü olyan makadám ut maradt, amelyeknek jelentős forgalma volt, de már annyira leromlott és kátyus volt, hogy felületi zárást vagy portalanitást semmiképen sem lehetett alkalmazni.

A vállalati uton végezhető korszerüsitésekre és hengerlésekre rendelkezésre álló hitelkeret kevés volt ahhoz, hogy a rossz makadám utak arányán lényegesen javitani lehetett volna.

A nagy forgalmu rossz makadám utak nem voltak fenntarthatók. A szokásos száraz anyaggal történő kátyuzást még földelés mellett is napokon belül kiverte a forgalom.

Nem vezetett eredményre a makadám utak aszfaltos anyaggal való kátyuzása sem, mert minél jobban sikerült a kátyu kifoltozása, a folt mellett a forgalom annál nagyobb ujabb kátyut vert ki. Hosszabb szakaszokon a kátyuzás után gräder gyalulta le a burkolatok szélére sodort összekötött fedőanyagot és zuzalékos padkát, ezt ugyancsak a gräder teritette a kikátyuzott burkolatra, majd locsolás mellett henger simitotta be a pályát. Ez a nagyobb mérvü gépesitett kátyuzó karbantartás is alig néhány hétre kiható eredményt hozott. Nem segitett a szakaszos utőrök munkájának fokozottabb ellenőrzése, a munkafegyelem és felelősség megszigoritása sem. Kétségtelenül kitünt, hogy ezen nagyobb forgalmu makadám utak makadám utként nem tarthatók fenn.

A munkák profilozásának elve nem engedte meg, hogy az Igazgatóság végezzen itatásos hengerlést, de még ez sem vezetett volna kellő eredményre, mert ha a saját hengerlés valamivel olcsóbb is lett volna, mint a vállalati uton végzett, a fenntartási hitel keretében rendelkezésre álló összeg a lehetőségeket meglehetősen korlátozta.

Ily körülmények között került bevezetésre egy minimális költséget emésztő fenntartási eljárás, ami a makadám pályák további fenntartását volt hivatva biztositani, s a "konzerválás" elnevezést kapta.

Ez az eljárás a leromlott, de megfelelő altalaju, gépjármüvekkel igénybevett makadám utak fenntartását szolgálta.
Technológiai utasitása a következő volt:
" A régi kőpályát előzetes locsolás után 2-3 cm vastagságban fel kell szántani. Szántás után villázással a kátyukat ki kell egyenliteni és a profilt 3 % oldalesésnek megfelelően ki kell alakitani.

Az igy kialakitott felületet alaposan meg kell locsolni és erre Z 2o/4o es fenntartási zuzottkövet átlagosan lazán 3 cm vastagságban kell beteriteni. A terités hengerrel besimitható. A besimitott felület átlagosan 1 cm vastagságban Z 1o/25-ös fenntartási zuzalékkal teritendő be a hézagok kiékelése végett. A zuzalék terités is hengerrel besimitandó.

Abban az esetben, ha a kőpálya alapkőig le van kopva és szántani nem lehet, lazán 2 cm vastagságban gödörkavics vagy murva teritendő be és erre kerül lazán 3 cm vastagságban a fenntartási zuzottkő. Ha gödörkavics, vagy murva nem szerezhető be, az alapkő rétegre lazán mérve

1.5-2 cm vastagságban iszapoló anyag teritendő be, s erre lazán 4 cm vastagságban teritendő a fenntartási zuzottkő, ami után a besimitás bőséges locsolás mellett végezendő.

Az igy elkészitett kőpálya gondos fenntartás és ha szükséges kötőzuzalékkal, illetve bitumenes szórás után és száraz zuzalékkal történő kátyuzás után legkésőbben következő évben zárórréteggel látandó el.

A régi pálya felszántása után a kátyuzás és profilképzés villával való elvégzése azt eredményezi, hogy a nagyobb kavicsszemek kerülnek felülre, a hézag kitöltő és iszapos anyagok alulra, aminek következtében a 3 cm vastag fenntartási zuzottkőréteg bőséges locsolás és hengerrel való besimitás következtében beleül a felszántott iszaprétegbe és felül nyitott, kőkérgü pálya áll elő. A vékony fenntartási zuzottkőréteg miatt a felület eléggé hézagos, ezért van szükség a fenntartási zuzottkő teritésre, hogy az a hézagokat kiékelje, az alulról jól beágyazott, felülről itatással védett pálya a gumiabroncs forgalmat jól birja."

Mint a technológiai utasitásból látható, az nem szabályszerü itatásos hengerlés, még kévésbé annak elfajulása, hanem mintegy kétévi fedanyag egyszerre való bedolgozása a HB-2 hozzáadásával, haladottabb technológiai eljárás mellett. Ezért egyszerüen "konzerválás". A konzerváló hengerlés - bár henger is dolgozik - nem szabatos megjelölés.

Az ily módon helyreállitott makadám pálya km-kénti költsége átlagosan 9o.ooo Ft volt, tehát 1/4-1/5-e a vállalati itatásos hengerlésnek. A fenntartási eljárás kifogástalan felületi pályát biztositott, s a gazdaságossági számitások szerint a gépkocsi üzemi költségeket is beszámitva km-ként évi 38 mFt megtakaritást jelentett.

A konzerválás bevezetésével meggyorsult a rossz makadám utak kiküszöbölése, az Igazgatóság is végezhetett itatásos hengerléseket. Ezek az itatásos hengerlések technológiailag mindig a konzerválás közelében maradtak, amennyiben 5 cm laza vastagságban, fenntartási zuzottkő felhasználásával készültek azért, hogy minél hosszabb szakaszok helyreállitására legyen lehetőség.

Rossz altalaj esetén a régi pályát alaposan kátyuzták, és erre került a fenti kopóréteg.

Az utak állapotának általános javulása lehetővé tette a fenntartás keretében az aszfalt szőnyeg burkolatok kiterjedtebb készitését, s azzal pontosabb ut profil és hullámmentesség szempontjából igényesebb és tartósabb burkolat kifejlesztését.

Elemi károk.

Az Igazgatóság megalakulásakor az "elemi károk" munkafajta magában foglalta a hóeltakaritást, sikosság elleni védekezést, továbbá felfagyás, olvadás, belviz stb. következtében felmerült munkákat. A munkákkal kapcsolatos igények és feladatok növekedésével ma már ezeket a munkákat munkafajta szempontjából is külön-külön szervezzük és vezetjük a nyilvántartásokat.

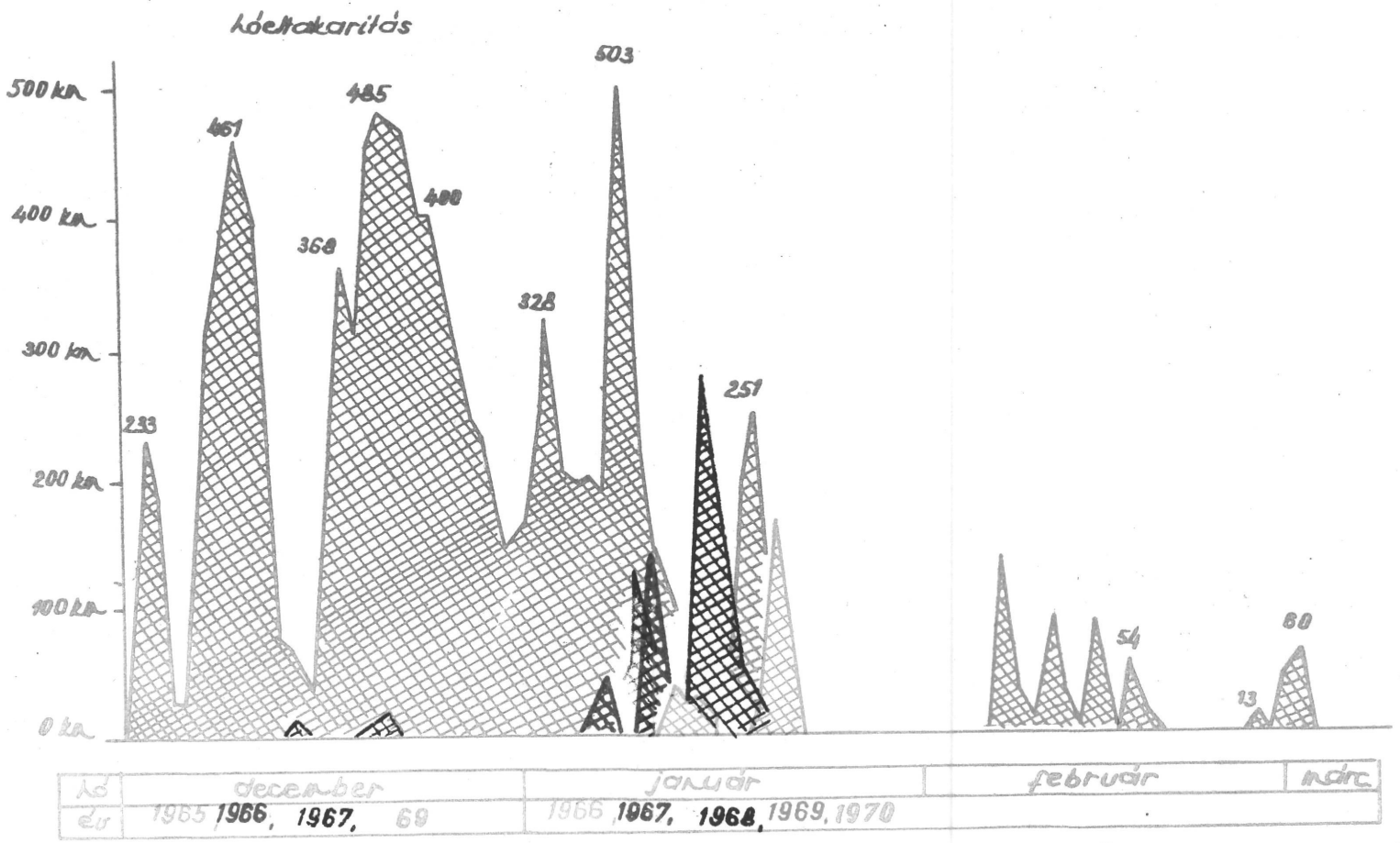
Az Igazgatóság megalakulásakor a hóeltakaritás elsődlegesfeladata a keletkezett akadályok eltávolitása volt. Ma már nemcsak az akadályok elháritásáról, hanem azok keletkezésének megelőzéséről is szervezetten történik a gondoskodás. A járhatóság biztositásán tulmenően a forgalom zavartalansága is feladatunk. Az egy számjegyü utakon az állandó - hó és jégmentes - "fekete pálya" biztositása a cél.

Az Igazgatóság megalakulásakor a sikosság elleni védekezés csak kis mértékü volt. A sikosság elleni védekezés a lejtősebb szakaszokra kihordott salakhalmokból utóri erővel történt salakozásból állott. Csak nagyobb foku sikosság, ónos eső esetén salakoztak esetenként kiállitott gépkocsiról, kézi erővel. 1965-től kezdve a sikosság elleni védekezést nagyobb igényeket kielégitő módon szerveztük meg. A fontosabb utvonalakon állandó őrjáratok gondoskodnak a csuszásmentességről. A csuszásgátlás biztositása nemcsak salakkal, hanem vegyi anyagok - só, magnéziumclorid - felhasználásával is történik.

A forgalom növekedésével a téli fagy kiengedésekor jelentkező olvadási károk helyreállitása az utfenntartásra mind nagyobb terheket rótt. Az olvadási károk forgalomzavaró hatása az utállapotok javulásával megnőtt, mert pl. ha egy rossz makadám szakaszon olvadási kár keletkezett, ez az ut használhatóságán nem sokat rontott, viszont amikor a porképződés és fenntarthatóság miatt zárórétteggel ellátott - egyébként meg nem erősitett - uton keletkezik a pálya felborulásával járó olvadási kár, az a használhatóságban nagy törést jelent, s a javitási igény is sürgetőbb. Az olvadási károk helyreállitásának tulnyomó részét az Igazgatóság végezte.

Forgalomból kiesett útszakaszok.

1965 - 1970.



8. sz. ábra

Az Igazgatóság megalakulását követő első évben az olvadási károk - vagy talán helyesebben a károk kijavitása iránti igény sokkal kisebb mértékü volt, mint az utolsó években. 1963 évben kiemelkedően nagy mérvü volt a belviz, az olvadási kár. Az utolsó években ugyszólván állandósult az olvadási kár helyreállitási igény. A végzett munkák költsége 4, lo, 8 millióra rugott. A költségek növekedéséhez természetesen hozzájárult az, hogy a jobb utak helyreállitása is több költséget igényel, s az Igazgatóság arra törekedett, hogy a helyreállitás gyökeres és végleges legyen.

A III. ötéves tervben hóeltakaritásra 16,7 millió Ft-ot, sikosság elleni védekezésre 18,7 millió Ft-ot forditottunk, összesen: 35,4 millió Ft-ot. Az adatok azt mutatják, hogy éves átlagban 3,3 mFt szükséges a hóeltakaritási munkákra, de az időjárástól függően előfordulhat 7,o millió Ft körüli évi ráforditás is.

A hóakadályokra vonatkozó adatokat a 8.sz. ábra mutatja. A feltüntetett /1965-7o/ 5 évben 24 alkalommal volt komolyabb hófuvás, a legkritikusabb időszakban 1969-7o. évben 461 km ut esett ki a forgalomból és előfordult 5o napig tartó hófuvásos periódus is; amikoris egyetlen olyan nap sem volt, hogy hóakadály ne lett volna a megyében. Jellemző, hogy 1969-7o. évben mintegy 18 millió m3 hó került megyénkben az állami utakra. Az 1,o m-nél magasabb hóakadályok hossza általában nem számottevő, de 1969-7o-ben az összes akadály 3o %-át tették ki, ezért volt szükség több hómaróra, rakodógépre, erőgépekre. A hóeltakaritási munka szervezete decentralizált. Minden utmesterségen; /Bodajk, Kápolnásnyék, Dunaujváros, Cecé/, valamint Székesfehérváron van szolgálati hely, onnan történik a gépek irányitása.

A forgalom növelésével egyre nagyobb problémát okozott az utakon rekedt jármüvek mentése. Ennek elkerülésére 1969. és 197o.-ben már sor került több esetben, még a hófuvás előtt egyes utak lezárására a Rendőrség közremüködésével.

Nagy gondot jelentett a kapcsolattartás a kint dolgozó gépekkel, a jelentésttevő utőrökkel. Az ötéves tervben kialakitott telepitett és mozgó URH. hálózat már 1969-7o.-ben komoly segitséget jelentett.

A sikosság elleni védekezés a hóeltakaritáshoz hasonló jelentős feladat.

A III. ötéves tervben összesen 42.983 tonna salakot és homokot szórtak el az őrjáratos gépek, valamint 6.767 tonna sót.

A szórás nagyobbrészt még Vitális-féle szóróberendezéssel ellátott kocsikkal történik, pedig balesetveszélyes, egészségtelen munka ez. Több Zil 13o-PR. jelü szóró gépkocsira lenne szükség. /A III. ötéves tervben 3 db-ot szereztünk be. A nagymennyiségü só tárolása nincs megnyugtatóan megoldva. A szabadban való tárolás még fóliával való lefedés esetén sem tökéletes, gyakran szükséges a só törése. Ez a feladat a sótörők számának növelése után lényegesen könnyebb feladat lesz, mint eddig volt.

A sószórás a járművek korrózióját erősen növeli, továbbá a betonburkolatokon, /pl. 6.sz. uton/ de a kissé nyitott felületü aszfaltburkolatokon is felületi romlást okoz. Ugy érezzük, hogy a téli fenntartás megyénkben igen komoly erőfeszitést igényelt a III. ötéves tervben, de sikerült ezt a feladatot dolgozóink önfeláldozó, lelkes munkájával a lehetőségekhez képest jól megoldani.

A rekordot jelentő 1969-7o évi tél jellemző adatai.

I. Hóeltakaritás:

- hóesés volt	4o alkalommal
- hófuvásos periódus volt	12 "
- leesett hó vastagsága	17o cm
- kiesett uthálózati hossz egy napon /max/	5o3 km
- átlagos hóakadály magassága	1.25 m
- legnagyobb hóakadály magassága	6.oo m
- legtöbb akadályos ut/nap	47 db
- leesett és összefujt hó az utakon	18 millió m3
- igénybevett közerő /kézi munka/óra	1o6.7oo óra
- rendelkezésre álló géppark:	

3 db hómaró
34 db hóekés jármü
4 db gräder
6 db rakodógép
19 db só, ill. homokszóró gépkocsi

- igénybebett gépek a fentieken kivül:

2 db hómaró
29 db Sz 1oo, DT 75 és 5o doser
3 db Hanomag rakodógép
5 db Volvo rakodógép

II. Tényleges költségek:

hóeltakaritásra	8.5oo mFt
sikosság elleni védekezésre	4.3oo mFt
Ö s s z e s e n :	12.8oo mFt

III. Előirányzat:

hóeltakaritásra	2.2oo mFt
sikosság elleni védekezésre	3.115 mFt
Ö s s z e s e n :	5.315 mFt

Olvadási károk.

Az olvadási károk helyreállitása minden évben nagy gondot okoz, mert előre nem látható, és igy nem is tervezhető. A munkát viszont sürgősen el kell végezni, mert a gyors helyreállitáshoz nagy gazdasági érdek füződik: a további kár megakadályozása, a közlekedés biztonsága és a közlekedési költségek csökkentése a jelentősebb. Egyes években /pld. 1966. 197o./ a kár mértéke kiugró értéket vett fel. Ezekre a munkákra 197o óta külön előirányzat nincs, igy a tételesen tervezett munkák rovására kell a helyreállitást elvégezni. A részletes felmérések azt mutatják, hogy az olvadási károk nagyságát kismértékben befolyásolja a leesett hó mennyisége, lényegesen nagyobb szerepet játszik az utszakasz burkolatszerkezetének vastagsága, az altalaj minősége, a vizelvezetés esetleges megoldatlansága és a forgalmi terhelés. Ezt a megállapitást erősiti meg az a körülmény is, hogy a házgyári szállitással igénybevett utak erősen rongálódnak minden tavasszal.

Az olvadási károk megelőzésének legegyszerübb módja az utak kellő teherbirásu aszfaltszőnyeggel való burkolása és a vizelvezetés biztositása. Ennek mértéke azonban meghaladja igazgatóságunk kapacitását.

A III. ötéves tervben megyénkben az olvadási károk helyreállitására összesen 75.239 e Ft-ot használtunk fel. A hozzátartozó uthossz 81o km, az uthálózat 62 %-a. Az értékadat a vállalati és saját fenntartás 23

%-a. Vállalati kivitelezésbe a nagyobb károsodásu utszakaszok kerülnek, és ebből következik, hogy ezek nagyobb fajlagos ráforditást igényelnek.

S a j á t f e n n t a r t á s i t e v é k e n y s é g.

Igazgatóságunk saját fenntartási tevékenységének és a hozzátartozó létszámnak az alakulását a lo.sz. ábra, a fajlagos fenntartási költségekét a ll.sz. ábra mutatja. Gazdálkodásunk eredményét az utóbbi jobban jellemzi, mivel az Igazgatóság költségvetési szerv, és a rendelkezésre bocsájtott juttatás az utfenntartási munkák mértékét előre meghatározza.

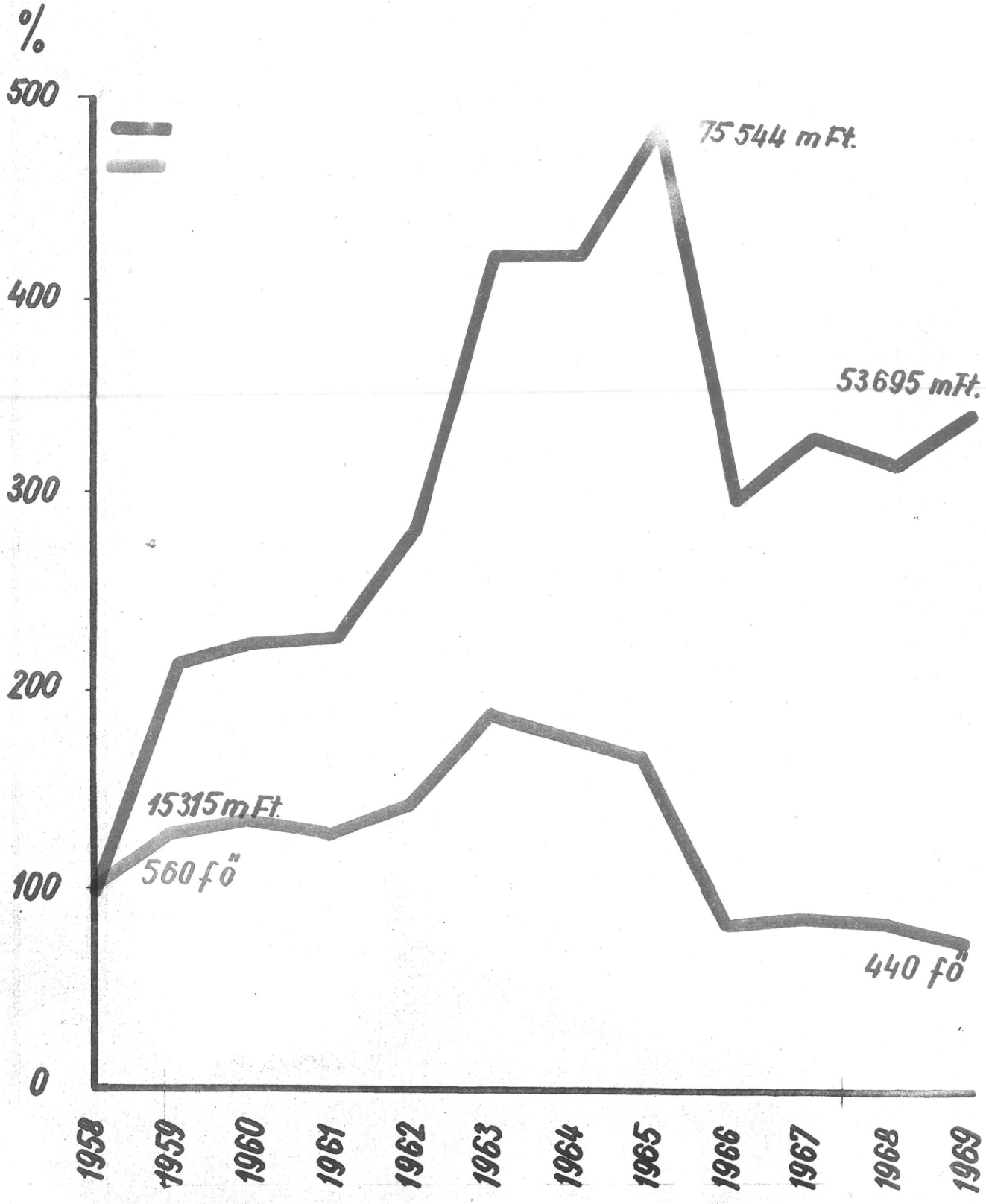
A fajlagos mutatók kedvező alakulása a hatékony felhasználást tükrözi. A hatékonyság növelésére alapvetően két eszköz áll rendelkezésünkre: a munkaszervezés és a gépesités.

Munkaszervezés, gépesités.

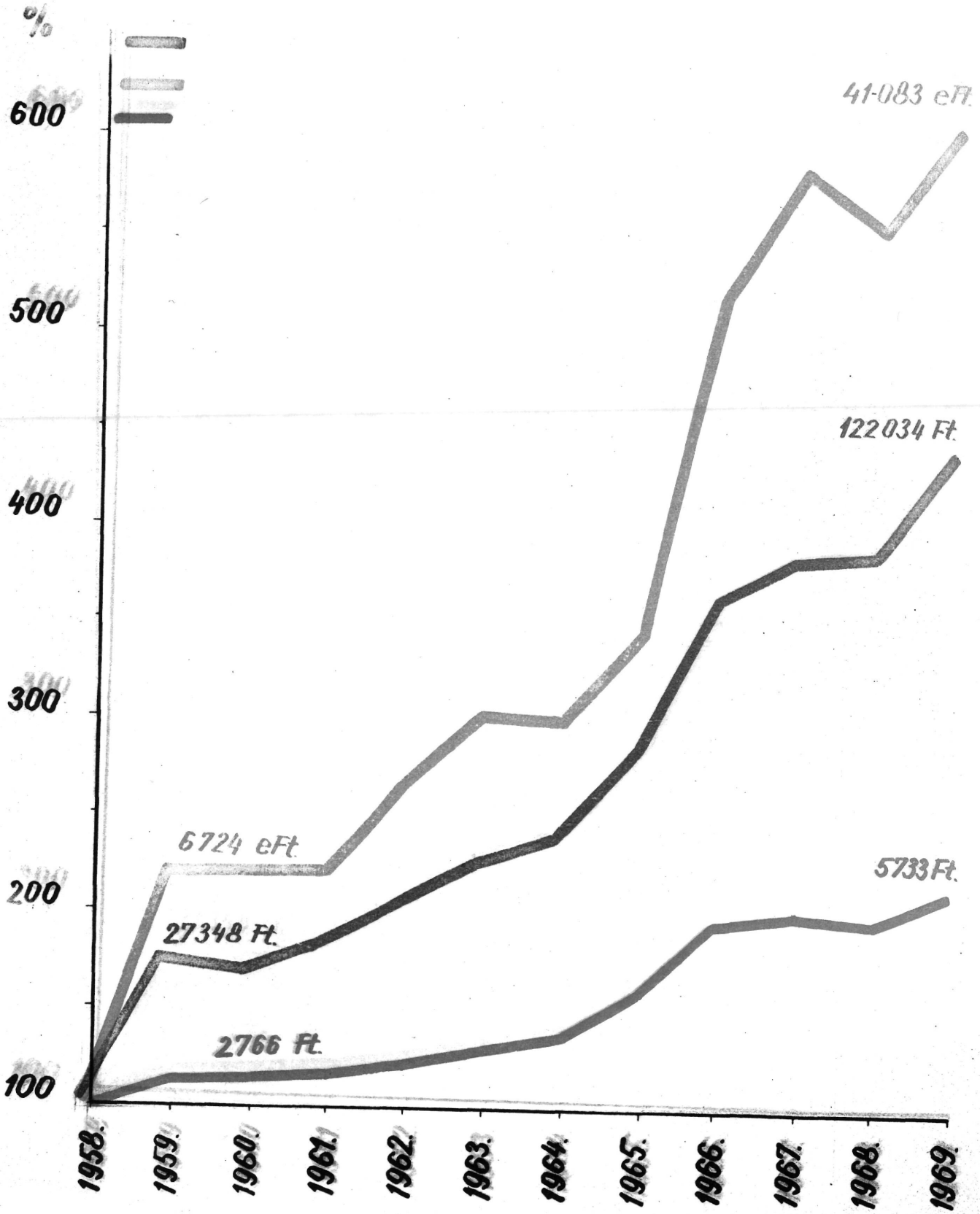
Az igazgatóság megalakulásakor a fenntartási munkák tulnyomó része - a vasuti szállitmányok fogadása, kirakása, gépkocsik megrakása, hézagkiöntés, kátyuzás, pályafedés, meszelés, fagondozás, árok-, padkarendezés, vizelvezetés, lejtők salakozása, stb. - az egyénileg dolgozó u.n. "szakaszos" utőr közremüködésével, és tulnyomórészben kézi erőkifejtéssel történt. Az ut állapotában az utőr munkájának közvetlen eredménye nyilvánult meg.

Ebben az időben számbavehető gépesités még nem volt. Az utfenntartás eszközei főként a kézi szerszámok voltak. Ezenkivül volt több 6o literes és néhány 5oo literes üst hézagkiöntéshez, illetve kéziszivattyuval felszerelve finom kátyuzáshoz. 1959-ben szereztünk be először kerti traktorokat, és állitottuk be a fenntartási munkákba. A gépek jobb kihasználása érdekében az utőröket brigádokba szerveztük. 1963-ban ez a fajta gépesités és a brigádrendszer kialakitása a megye egész területén megtörtént. A fejlődés további eredményeképen a kistraktorokat fokozatosan kicseréltük. Ma 26 gépesitett brigád végzi az utak rendszeres fenntartását lényegesen nagyobb teljesitményü gépekkel:

lo brigád	RS-09 traktorral
7 brigád	UE-28 MTZ traktorral
7 brigád	Gaz-51 tehergépkocsival
2 brigád	kistraktorral


%
500
400
300
200
100
0
75 544 mFt.
53 695 mFt.
15 315 mFt.
560 fő
440 fő
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969

10. sz. ábra

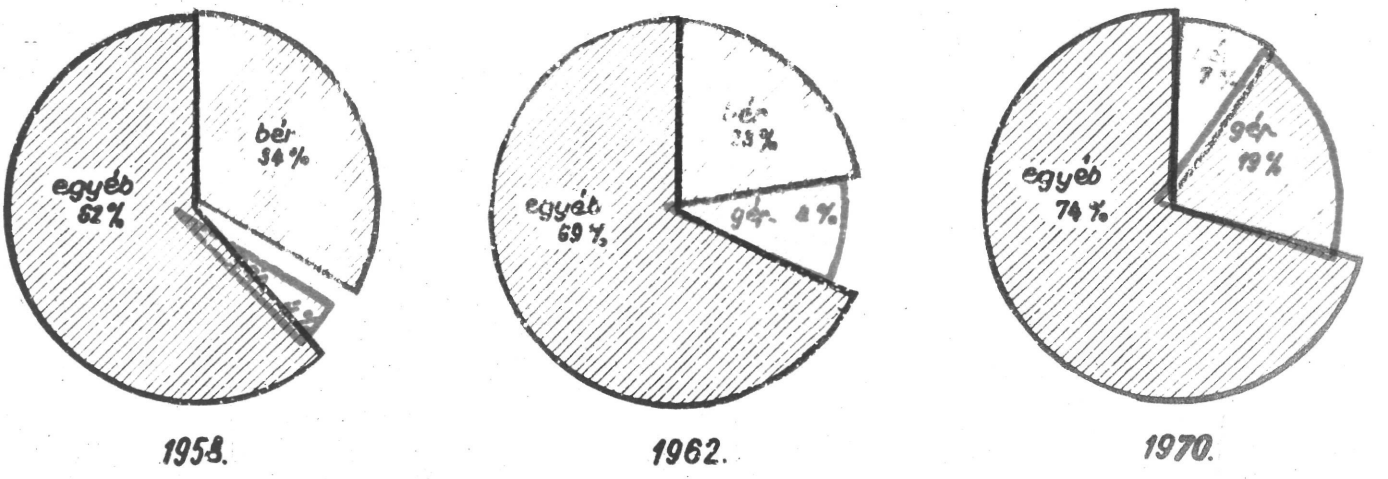

%
600
500
400
300
200
100
41-083 eFt.
122 034 Ft.
6724 eFt.
5733 Ft.
27348 Ft.
2766 Ft.
1958.
1959.
1960.
1961.
1962.
1963.
1964.
1965.
1966.
1967.
1968.
1969.

11. sz. ábra

van ellátva. Egy brigád müködési területe megközeliti az 5o km-t, és egy-egy szakaszra csak hosszabb idő mulva tér vissza. Ezért az utak állandó szemmeltartására, kisebb hibák azonnali kijavitására 1966-ban motoros-utőri szervezetet is állitottunk fel. A hatékonyság további növelésére őrjáratos kátyuzás szervezését is megkezdtük.

Az utfenntartás mennyiségi és minőségi emelkedésének egyik alapja volt a gép- és járműállomány növekedése. Erre Igazgatóságunk minden szóbajöhető legális eszközt megragadott, és az eredmény nem is maradt el. Ma a legjobban gépesitett igazgatóságok közé tartozunk. 1966-ban Bodajkon, 1967-ben Velencén, 1968-ban Sárkereszturon aszfaltkeverő telepet állitottunk fel. Termelésük jelentős mértékben járult hozzá a fenntartási munkánk eredményességéhez, a minőség és önköltség vonatkozásában egyaránt.

A gépállomány növekedésével gondoskodnunk kellett ennek gazdaságos kihasználásáról, ezért gépcsoportokat és géplánccokat szerveztünk. A gépesités fejlődése befolyásolta az egyes költségtényezők alakulását is. A munka termelékenységének megnövekedése következtében a bérhányadunk fokozatosan csökkent, ugyanakkor a gépköltség részaránya ezzel párhuzamosan növekedett, amint ezt a 12.sz. ábráról leolvashatjuk.



12.sz. ábra

Az utóbbi öt évben az átlagos gépkihasználásunk 51,8 %-ról 82,7 %-ra emelkedett, ezen belül a grädereké 113 %-ról 131,2 %-ra. Ezzel kapcsolatban meg kell emlitenünk, hogy az összehasonlitás nem a naptári időalap, hanem felettes szervünk által megállapitott normativa figyelembevételével történt.

A gépek és jármüvek karbantartását végző gépjavitó mühely a megindulászkor 1 szerelővel kezdte meg munkáját, és gondozta a 243 e Ft bruttó értékü jármü és 2134 e Ft bruttó értékü gépállományt.
Ma ugyanezen adatok a következők: 33 szerelő javitja 113 drb rendszámos jármü - /bruttó értéke: 17.815 eFt/ és a 31.698 e Ft bruttó értékü gépállományt. Szerelő kapacitásunk mindössze 5o %-át adja a szükségletnek, ezért idegen szervek szolgáltatására is szorulunk.

A KÖZUTI FORGALOM FEJLŐDÉSE ÉS IGÉNYEI AZ UTHÁLÓZATTAL SZEMBEN.

A közuti közlekedés a közlekedési ágazat legdinamikusabb fejlődésen átment ága az elmult 5o évet tekintve. A gépkocsik megjelenése a közuti közlekedést és ezzel együtt a közlekedési pályák - az utpályák - épitési technológiáját, az utpályával szembeni igényeket, elvárásokat nagymértékben megváltoztatta, gyors, forradalmi fejlődésre ösztönözte.

Az uthálózat kialakitása, kiépitése fontos tényezője a kulturális és életszinvonal emelésének. A közuti szállitás, a vasutnál szabadabb vonalvezetésü közutak lehetővé tették az iparfejlesztés egészségesebb, terület-arányos megoszlását, a külvilágtól elzárt községek, települések bekapcsolását az ország közlekedési vérkeringésébe.

Hazánkban a felszabadulás után fokozódó ipari és mezőgazdasági árutermelés a közuti szállitásban is megnövekedett feladatokat jelentett.

Fejér megye központi fekvésénél fogva a Dunántul kapuja. A Budapestről kiinduló és a Dunántulra tartó közutak csaknem teljes egészükben érintik, illetve átszelik a megyét. A megyét érintő főutak közül érinti, illetve átszeli a megyeszékhelyet, Székesfehérvárt, az M.7., 8, 7o, 62, 63, 81, 811. sz. főut.

Jellemző volt és napjainkban talán fokozottan áll, hogy Fejér megye forgalma, a közutak forgalmi terhelése, mind a járművek számát, mind pedig a sulyterhelést tekintve, az országos átlagot meghaladta és meghaladja ma is.
Az országos közuti forgalomszámlálások adatainak felhasználásával a 13. sz. ábrán szemléltetjük a Fejér megyei és az országos uthálózat forgalmi terhelését jármü darab számban.

A felszabadulás előtti forgalomszámlálási adatok nem kellő részletessé-

ge miatt, mint reális összehasonlitási alap a jármü darab szám használható legjobban. A főutak hálózatát a jelenlegi főuthálózat alapján vizsgáltuk. Ha a megyei közuthálózat tonna terhelését hasonlitjuk össze az országos közuthálózat terhelésével /14.sz. ábra/, akkor szintén arra a következtetésre jutunk, hogy Fejér megye uthálózata az országos közuti hálózat forgalmából nagyobb részt visel, mint az átlagos forgalmu megyék.

A forgalmi és tonnaterhelési adatok elemzése során kitünik, hogy amig az alsóbbrendü hálózat forgalmának fejlődése viszonylag lassu, addig a főuthálózaton különösen a felszabadulás után ugrásszerü, rohamos fejlődés tapasztalható a Fejér megyei uthálózaton. Ez a tény is a megye átmenő forgalmi jellegének, és az átlagosnál valamivel jobb állapotu főuthálózati utak kiépitettségének tulajdonitható.

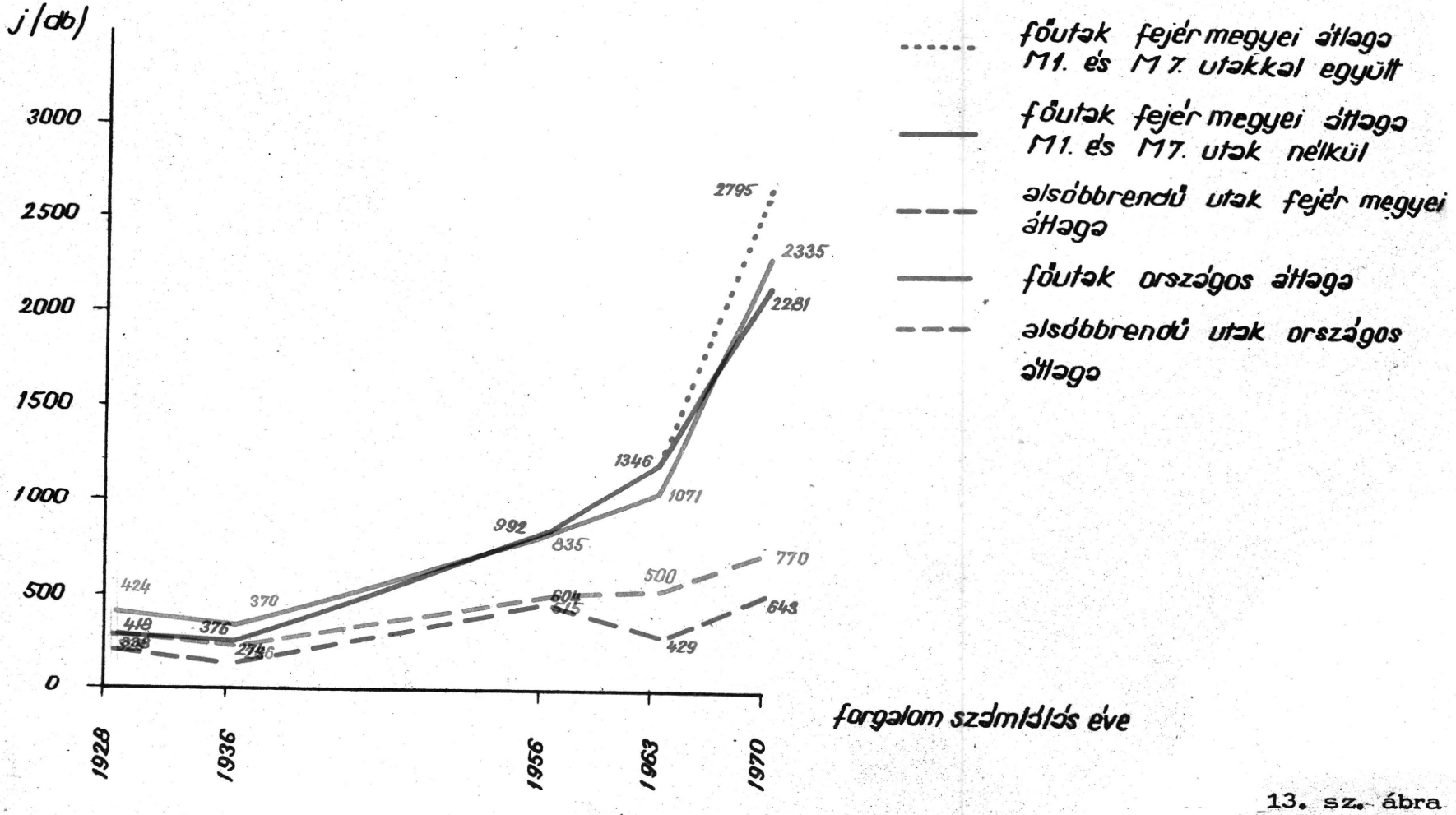
A járművek számának növekedése a Fejér megyei főuthálózaton 1928-1956. között az 1928-as állapotot alapul véve mintegy kétszeres, ugyanakkor a tonnaterhelés pedig mintegy hét és félszeres növekedést mutat. Külön kimutattuk a főuthálózat forgalmi és tonna terhelését az M.1. és M.7. utak nélkül is.

A forgalom nagysága, növekedése, az iparfejlesztési, szállitási igények megszabták és megszabják az utfenntartó, utépitő szakágazat tennivalóit a megye uthálózatán.

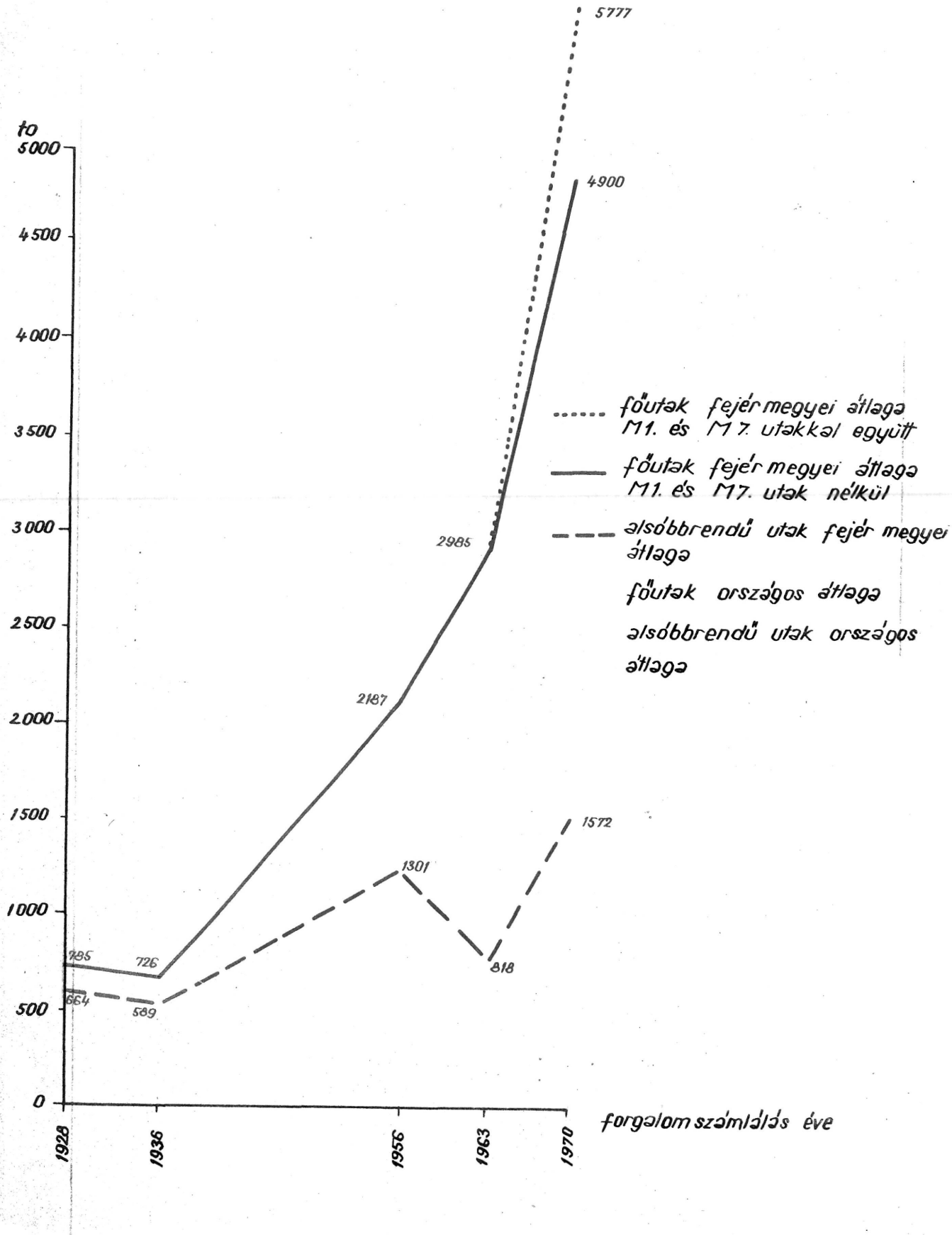
A gépjármü közlekedés és az utpálya, vagyis a közuti üzem egységes szemlélete szükségessé teszi, hogy az uthálózat mindenkori állapota megfeleljen a gyors, olcsó és biztonságos közlekedés igényeinek.

Az elmult évtizedek jellemzője általában az volt, hogy a közutak állapota elmaradt a közlekedés igényeitől, és a forgalom növekedését nem követte szorosan az uthálózatra forditható anyagi eszközök növekedése.

Fejér megye állami uthálózatára is, az országos uthálózatra is, rányomta bélyegét, hogy a közutakra forditott összegekből csak a legégetőbb hiányosságokat és lemaradásokat lehetett pótolni, mig az uthálózat többi részén csak a meglevő állapot fenntartása, vagy kismértékü javitása volt lehetséges.


j (db)
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
1928
1936
1956
1963
1970
forgalom számlálás éve
2795
2335
2281
1346
1071
992
835
770
500
424
370
376
643
429
főutak fejér megyei átlaga M1. és M7. utakkal együtt
főutak fejér megyei átlaga M1. és M7. utak nélkül
alsóbbrendű utak fejér megyei átlaga
főutak országos átlaga
alsóbbrendű utak országos átlaga

13. sz. ábra


to
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
5777
4900
2985
2187
1572
1301
818
726
685
664
589
főutak fejér megyei átlaga M1. és M7. utakkal együtt
főutak fejér megyei átlaga M1. és M7. utak nélkül
alsóbbrendű utak fejér megyei átlaga
főutak országos átlaga
alsóbbrendű utak országos átlaga
forgalomszámlálás éve
1928
1936
1956
1963
1970

14. sz. ábra

AZ UTHÁLÓZAT KIÉPITETTSÉGÉNEK FEJLŐDÉSE FEJÉR MEGYÉBEN.

A Fejér megyei állami uthálózat a II. világháboru alatt nagy mértékben károsodott, illetve tönkrement. Az uthálózat kiépitettsége és a gépjármüközlekedés elsődlegessége is 1945. után lett döntő jelentőségü.

A Fejér megyei állami uthálózat hossz-adatainak változását és burkolatfajtánkénti megoszlását a 3.sz. táblázat tartalmazza. Az 1958-1961. évi adatokban jelentkező megnövekedett hosszak magyarázata az, hogy ebben az időszakban a szomszéd megyék egyes területeinek uthálózatát is a székesfehérvári Közuti Igazgatóság kezelte és tartotta fenn. /táblázat/

Az uthálózatból 1971. évben a főuthálózati utak hossza 392,915 km, az-az a teljes megyei uthálózat 29,92 %-a volt. A megyei uthálózat sürüsége az országos átlaghoz viszonyitva megfelelőnek mondható. A hálózatsürüség 1oo km²-re vonatkoztatva 32 km/1oo km², ebből kiépitett 31 km/1oo km², ugyanezek a mutatók 1ooo lakosra vetitett értékei 36 km/1ooo lakos, ebből kiépitett 35 km/1ooo lakos.

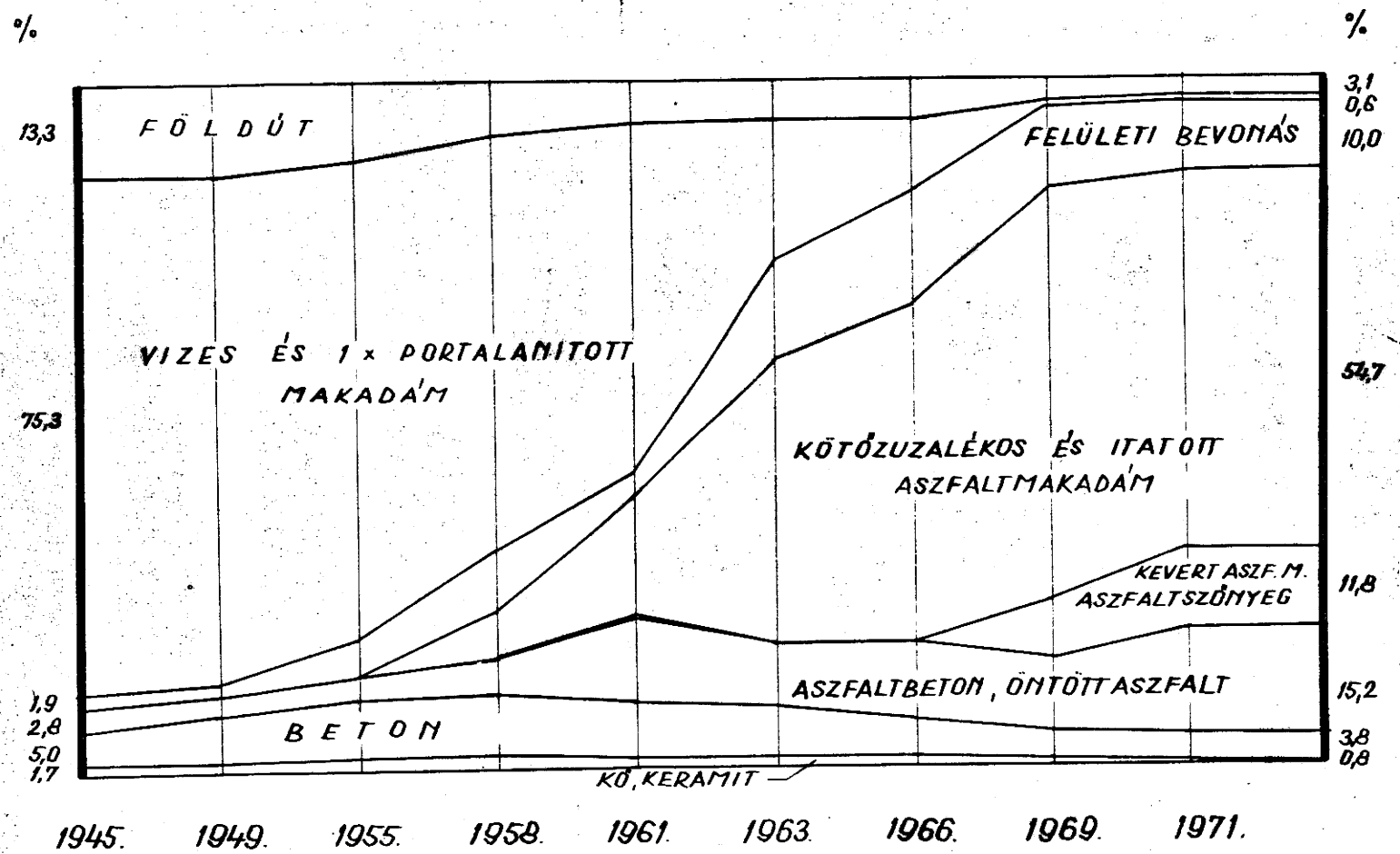
A megye uthálózata burkolatfajtánként kiépitettségének változását, fejlődését a 15.sz. ábra mutatja 1945-től napjainkig.

A kiépitettség fejlődése 1945-1958. között lassu volt, a vizes makadám burkolatok és a kiépitetlen utszakaszok részaránya 1958-ban még 67,7 % volt. Az aszfaltbeton és öntöttaszfalt burkolatok részaránya alig változott ebben az időszakban. A betonburkolatoknál jelentkező kisebb változás a 6.sz. főut épitéséből következik. 1958.-tól a Közuti Igazgatóság megalakulásától kezdve vett nagyobb lendületet a portalan, a forgalom akkori igényeinek megfelelő pályaszerkezetü utak épitése.

A vizes makadám burkolatok portalanitása mellett évről-évre növekvő mennyiségü itatott és kötőzuzalékos aszfaltmakadám burkolat épült. Fejér megye uthálózatára napjainkban az itatott aszfaltmakadám burkolatok a jellemzők, részarányuk 1958-ban 7,1 %, 1963-ban 42,o %, 1971-ben 54,7 %.

A hengerelt aszfaltburkolatok épitése erőteljesen 1964-től indult meg. Először a régi elöregedett aszfalt és betonburkolatok felujitása kezdődött meg /pl. a régi 7.sz. ut, 8.sz. ut/ ezért az uthálózat rész-

Év	Beton	Aszfalt-beton ö.aszf.	Kev.mak. aszf.szőnyeg	Kötőzuz. és it. mak.	Felületi bevonás	Kő, keramit	2x, v. többször port.	Vizes és egyszer port.mak.	Földut	Összesen
1945.	63462	35405	-	-	24846	21556	-	964786	170657	1.280.712
1949.	91495	35405	-	-	14123	21556	-	938581	170657	1.271.817
1955.	110953	31816	-	-	70062	23646	-	855732	137621	1.229.830
1958.	196183	110456	8486	162874	213110	42739	-	1373043	170663	2.277.554
1961.	186321	281363	6972	426113	75524	41897	-	1225511	162195	2.405.896
1963.	102937	104631	0093	558702	135961	22749	48978	268741	88501	1.331.293
1966.	73832	140347	0087	649198	181928	20179	55653	134131	84280	1.339.635
1969.	57797	132031	108213	784074	154376	14890	5550	9673	41476	1.308.080
1971.	50531	199114	154455	717916	124172	11169	6020	8463	41476	1.313.314


%
%
13,3
75,3
1,9
2,8
5,0
1,7
FÖLDÚT
VIZES ÉS 1 x PORTALANITOTT MAKADÁM
BETON
KŐ, KERAMIT
KÖTŐZUZALÉKOS ÉS ITATOTT ASZFALTMAKADÁM
FELÜLETI BEVONÁS
KEVERT ASZF. M. ASZFALTSZŐNYEG
ASZFALTBETON, ÖNTÖTT ASZFALT
3,1
0,6
10,0
54,7
11,8
15,2
3,8
0,8
1945.
1949.
1955.
1958.
1961.
1963.
1966.
1969.
1971.

15. sz. ábra

arányváltozás az egyes burkolatfajták között csak kis mértékü.

Az aszfaltkeverő és bedolgozó kapacitás növekedésével 1969-től kezdve - főleg a vállalati utfenntartási munkák keretében - előtérbe került az aszfaltszőnyeg és a hengerelt aszfaltburkolatok épitése. Ezeknek a burkolatoknak a részaránya az 1966. évi 1o,5 %-ról 1971. év végéig 27,o %-ra nőtt.

A forgalom növekedése miatt - a fenntartás gondjainak, nehézségeinek csökkentése érdekében - az aszfaltbeton rendszerü burkolatok nagyobb ütemü fejlesztése volna kivánatos.

Az átgondolt burkolatfejlesztés eredményeképpen a vizes makadám és kiépitetlen utak részaránya a megye uthálózatán 197o. év végén már csak 3,7 % volt, a többi burkolat pormentes. Ugyanez az arány országosan 197o. év végén a nem pormentes utaknál 7,9 %.

Az utak burkolatának szélessége közlekedésüzemi, forgalomtechnikai szempontból lényeges jellemző. Fejér megye szilárd burkolatu utjainak átlagszélessége az országos átlagot napjainkban meghaladja. A fejlődés főbb adatai:

1945.	4.3o5.59o m2	összburkolat	3,36 m. átlag szélesség
1955.	4.613.681 m2	összburkolat	3,76 m. átlag szélesség
1961.	1o.299.853 m2	összburkolat	4,25 m. átlag szélesség
1963.	6.187.853 m2	összburkolat	4,65 m. átlag szélesség
1966.	6.465.799 m2	összburkolat	4,83 m. átlag szélesség
1969.	6.8o2.285 m2	összburkolat	5,2o m. átlag szélesség
1971.	6.985.123 m2	összburkolat	5,33 m. átlag szélesség

Az országos átlagszélességek:

196o.	4,23 m.	/Fejér megye	1961.	4,25 m./
197o.	4,8o m.	/Fejér megye	1966.	4,83 m./

A fenti adatokból látható, hogy az 1961. év utáni időszakban alakult ki az országos átlagnál magasabb átlagos burkolatszélesség, ami a következetesen, a lehetőségeknek, és a forgalmi igényeknek megfelelően végrehajtott utpályaszélesitési programnak tudható be. Az eltelt időszakban végzett burkolatszélesitéseket elsősorban a fenntartás keretében végezte az Igazgatóság.

A burkolatszélesitési program végrehajtása ellenére több jelentős forgalmu főut és összekötő ut burkolatszélessége elégtelen, pl: 64.sz. főut Igar-Enying között, 811.sz. főut Szfvár-Lovasberény között, Dunaujváros-sárbogárdi összekötő ut Mezőfalva-Sárbogárd között stb..

FEJÉR MEGYE UTHÁLÓZATÁNAK FEJLŐDÉSE ÉS KIALAKULÁSA.

A felszabadulást követően az erősen megrongálódott és jelentős hányadában elpusztult uthálózat és a mütárgyak, hidak ujjáépitése jelentette az elsődleges feladatot az 1945-1949. közötti időszakban.

A következő időszakban, amely hozzávetőleg 196o-ig tartott, a közuthálózat legégetőbb hiányosságainak fokozatos megszünését tüzte feladatul a közlekedéspolitika, az utfenntartó és épitő iparág elé. A megyeszékhely és a járási székhelyek közötti utak pormentes burkolatra való átépitése, a legnagyobb forgalmu keskeny burkolatu utak mértéktartó jellemzőkkel történő kiépitése az időszak legnagyobb eredménye.

Az egyre nagyobb hosszon pormentes burkolatokon megnövekedett a gépjárművek sebessége, az viszont az utak vonalvezetésének korszerüsitését is igényelte.

A vonalvezetés javitásának, korszerüsitésének akadálya a behatárolt anyagi lehetőségek, a pénzügyi gondokon tulmenően kivitelezési kapacitáshiány volt. Ennek a korszaknak mégis a legnagyobb eredménye az volt,hogy igen jelentős hosszban pormentes, aszfaltos felületü burkolat épült. Ez a fenntartási munkák megkönnyitése mellett igen előnyös volt a forgalomnak /az üzemköltségek csökkentek/ és nem elhanyagolható, hogy a településeket a por és erős szennyeződésképződéstől megkimélte.

A burkolatok átlagszélességének növekedését elősegitette, hogy a korszerüsitéseknél a burkolat minimálisan 6,o m. szélességben készült.

Az előnyöket összegezve megállapitható, hogy sok fejlesztési kérdést megoldottunk ebben az időszakban, a befektetések előnyösek voltak, célszerüen szolgálták az igényeket, azonban a kialakulatlan forgalom elemzés, a forgalom fejlődés előre becslésének hiánya miatt az épitések és a tervezett vonalvezetés, pályaszerkezetek sok esetben spontán elhatározás alapján születtek. A fejlesztés lehetőségét sok esetben csak az

ujabb korszerüsitéseknél jelentkező nagyobb beruházásokkal lehet megteremteni.

A harmadik, napjainkban is tartó időszakra - az 196o-as évek elején - a higitott bitumennel készitett itatott aszfaltmakadám, kötőzuzalékos aszfaltmakadám burkolatok voltak a jellemzők. Az egyszerüen kivitelezhető, különösebb technikai felszerelést nem igénylő itatott aszfaltmakadám burkolatnak köszönhető, hogy 1965-ig a megyében a vizesmakadám burkolatok gyakorlatilag megszüntek.

A hengerlési munkák általában házilagos tervek alapján készültek, szerény müszaki jellemzőkkel. A megvalósitás - a fenntartási jellegü henger léseknél - becsléssel készitett méret-mennyiségkimutatások és előirányzati költségvetések alapján történt.

A munkák fajlagos költsége viszonylag alacsony volt - o,4-o,5 millió Ft/km /árok, padkarendezéssel együtt/ - igy a rendelkezésre álló keretekből nagy hosszakon lehetett épiteni.

Ugyanebben az időszakban kezdődött meg a hatékonysági számitásokkal alátámasztott, következetes uthálózatfejlesztési program megvalósitása is.

Uj vonásként jelentkezett, hogy egyes főhálózati utjainkon /pl.7o.sz. - régi 7.sz. - főut több szakaszán, 8.sz. főut Szfvár átkelés, 63.sz. főut Sárbogárd átkelés, Székesfehérvár átkelés stb../ a forgalom növekedése nehézségeket okozott, átbocsátó képesség hiány mutatkozott. A gondok megoldásában az M.7. sz. ut több ütemének megépitése, és az érintett utak átépitése, a forgalmat lassitó, balesetveszélyes átkelési szakaszok részbeni elkerülése /pl.7o. sz. főuton Baracska, Polgárdi/ jelentett.

A korszerüsitések során az érintett utakat 8o-1oo km/ó kiépitési sebességhez tartozó jellemzőkkel, és korszerü hengerelt aszfaltburkolattal épitettük át.

A vállalatok aszfaltkeverő kapacitásának növekedésével, 1964-től kezdődően évente egyre nagyobb mennyiségü aszfaltbeton burkolat készült. A döntő változás a Közuti Épitő Vállalat 2 db. C-25. tipusu aszfaltkeverő telepének felállitásával /1967-68./ kezdődött. Ezt követően a korszerüsitéseken kivül az utpályaszerkezet erősitések nagy része is asz-

faltbeton burkolattal készült. A Közuti Épitő Vállalaton kivül az Aszfaltutépitő Vállalat és a Betonutépitő Vállalat aszfaltkeverő telepeinek munkája is közrejátszott abban, hogy az aszfaltbeton burkolatu utak részaránya 1971. év végén 27 %-a volt az uthálózatnak, az 1966. évi 1o,5 %-kal szemben.

A megye területén, vagy közvetlenül a megye határainál 7 db aszfaltkeverő telep üzemelt, illetve üzemel:

Közuti Épitő Vállalat	Székesfehérvár	C-25 tipusu
	Balatonfőkajár	C-25 "
Aszfaltutépitő Vall.	Bicske	Marini tipusu
	Veszprém	C-25 "
	Tárnok	SSM-2o. "
Betonutépitő Vállalat	Dunaujváros	C-25 "
	Polgárdi	C-25 "

A keverőtelepek kapacitásának teljes kihasználására sajnos anyagi lehetőségek hiányában sor nem kerülhetett. A lehetőségek szabta határok között épitett aszfaltbeton burkolatok az utfenntartásban mégis nagy könnyebbséget jelentettek, mivel a megye uthálózatán a kátyumentes burkolatokat biztositani lehetett, és igy többet fordithattunk egyéb utfenntartási tevékenységre is.

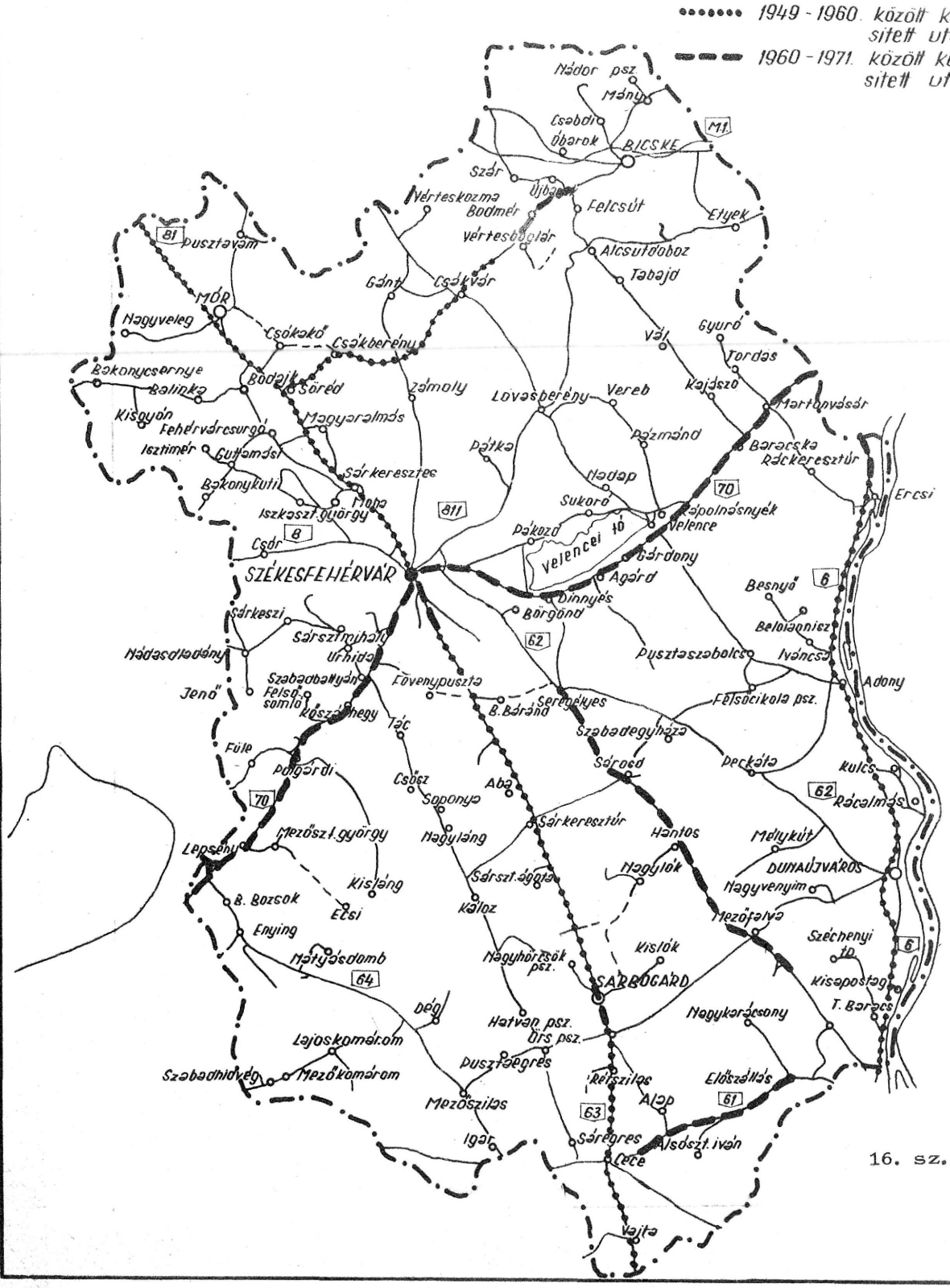
A megye főuthálózatának mai képe, vonalvezetése, burkolata, gyakorlatilag az elmult 21-22 évben alakult ki. Néhány kiragadott, jellemző utépités adatain keresztül kivánunk tájékoztatást adni az egyes fejlődési időszakokról. A bemutatott utak elsősorban főhálózatba tartoznak, de két, a megye uthálózatában igen jelentős helyet elfoglaló összekötő ut épitésével összefüggő adatokat szintén ismertetünk.

A bemutatott utakat, valamint a megye állami uthálózatát tünteti fel a 16.sz. ábra.

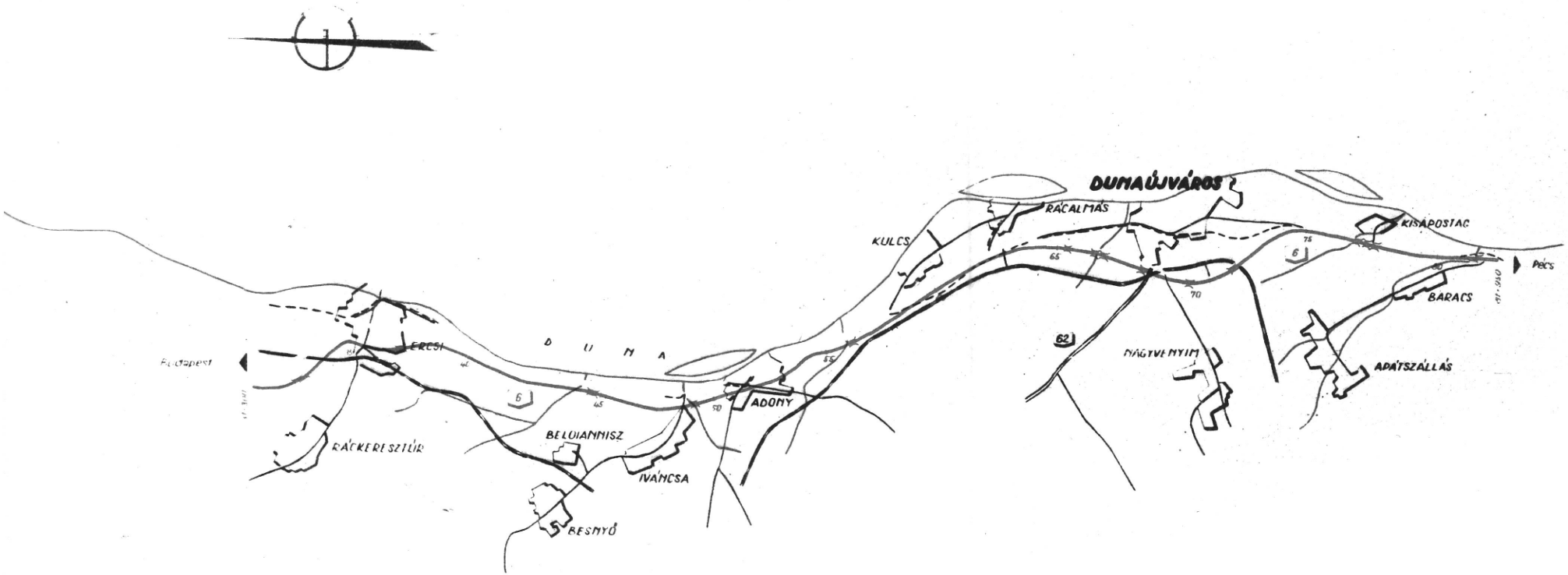
6.sz. Budapest-Pécs-barcsi főut 31.3 - 82.o km.

Tervező:	31,3 - 35,o km.	65,4 - 75,o km.	UVATERV
	35,o - 65,4 km.	75,o - 82,o km.	ÁÉH. Szfvár

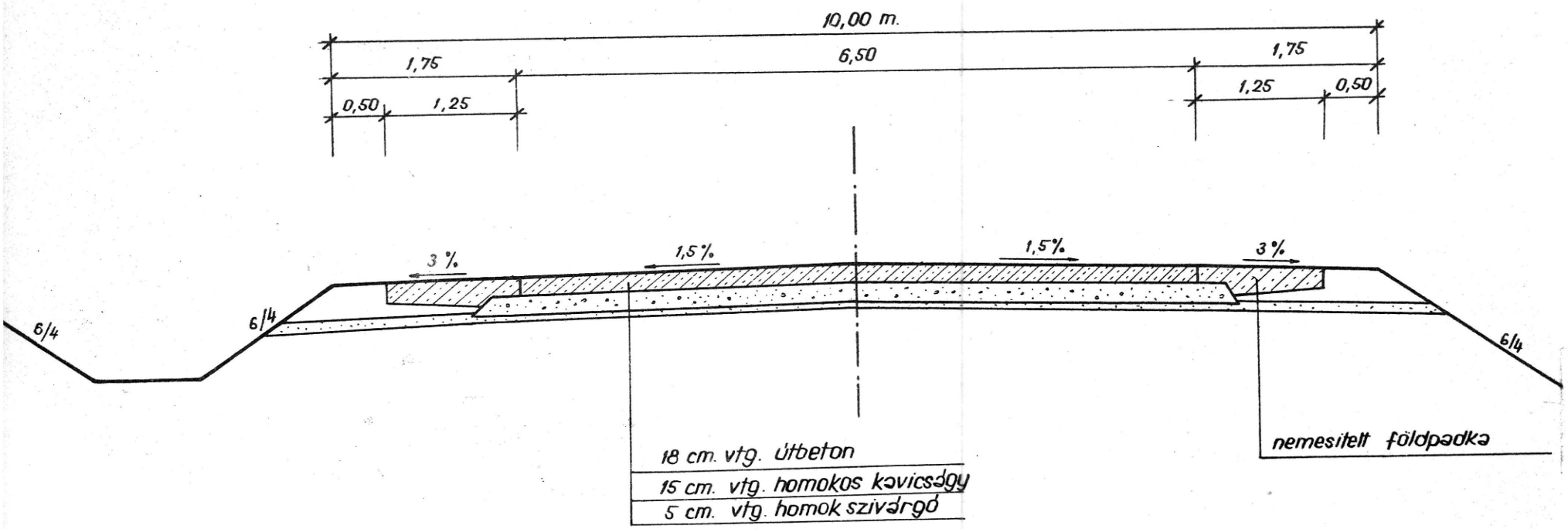
FEJÉR MEGYE



16. sz. ábra


DUNAÚJVÁROS
RÁCALMÁS
KULCS
KISAPOSTAG
Pécs
BARACS
APÁTSZÁLLÁS
NAGYVENYIM
62
6
75
65
70
80
ERCSI
D U N A
Budapest
55
50
45
ADONY
BELOIANNISZ
IVÁNCSA
RÁCKERESZTÚR
BESNYŐ

6. sz. FÓUT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE.



18. sz. ábra

Kivitelező:	31,3 - 35,o km.	ÉVM- Ut-, Vasutépitő Vállalat
	35,o - 65,4 km.	Ut-, Vasutépitő Nemzeti Vállalat
	65,4 - 82,o km.	Betonutépitő Vállalat
Ellenőrző szerv:	31,3 - 35,o km.	Kőolajipari Vállalat
	35,o - 65,4 km.	ÁÉH. Szfvár
	65,4 - 82,o km.	Utépitési Beruházó Vállalat
Kivitelezési költség:	31,3 - 35,o km.	22 millió Ft. /1969/
	35,o - 82,o km.	6o millió Ft. /1949-1951/
Fajlagos épitési költségek:	31,3 - 35,o km.	5,9 millió Ft/km. 847 Ft/m2.
	35,o - 82,o km.	1,3 millió Ft/km. 197 Ft/m2.
Kivitelezési idő:	31,3 - 35,o km.	1969.
	35,o - 82,o km.	1949 - 1951.

Müszaki jellemzők:

R.min.vizszintes	=	6oo m.
R.min.függőleges	=	5ooo m.
e max.	=	4,4 %
kiép. sebesség	=	1oo km/ó.
koronaszélesség	=	1o,o m.
burkolatszélesség	=	6,5 m.
burkolat 18 cm. vtg. utbeton.		

Az utszakaszról készitett átnézeti helyszinrajz a 17.sz. és a jellemző mintakeresztszelvény a 18.sz. ábrán található.

A 31,3 - 35,o km. szakasz átépitésére a százhalombattai kőolajfinomitó épitése során került sor, a többi szakasztól eltérően a burkolata 7,o m. széles aszfaltbeton.

A betonburkolat állapota közepes, sok helyen felületi hámlás, kopás, kigödrösödés található. Azokon a szakaszokon, ahol a Duna árvédelmi töltésén halad az ut /Ercsi-Rácalmás között/ jelentős deformálódások, táblamozgások jelentkeztek. A felület hibái miatt 1971-1972-ben a 65,4 - 74,6 km. szakaszon aszfaltburkolattal kellett ellátni az utat.

81. sz. Székesfehérvár-győri főut 2,1 - 36,6 km.

Tervező:	Állami Mélyépitési Tervező Intézet Nemzeti Vállalat.	
Kivitelező:	Aszfaltozó és Kövező Vállalat	
Ellenőrző szerv:	Utépitési Beruházó Vállalat	
Kivitelezési ktg.	36 millió Ft.	
Kivitelezési idő:	195o - 1951.	
Fajlagos épitési költségek:	1,o4 millió Ft/km	162 Ft/m2.
Müszaki jellemzők:	R. min. vizszintes	1ooo m
	R. min. függőleges	5ooo m
	e max.	3,8 %
	kiépitési seb.	12o km/ó
	koronaszélesség	1o,o m.
	burkolatszélesség	6,5 m.
	burkolat	18-26 cm. vtg. szórt utalap
		1o cm. vtg. félitatott aszfalt mak.
Az átépitett hidak száma:	8 db, 34,9 fm. össznyilással	

Az utszakaszról készitett átnézeti helyszinrajz a 19.sz. ábrán, a jellemző mintakeresztszelvény a 2o.sz. ábrán található.

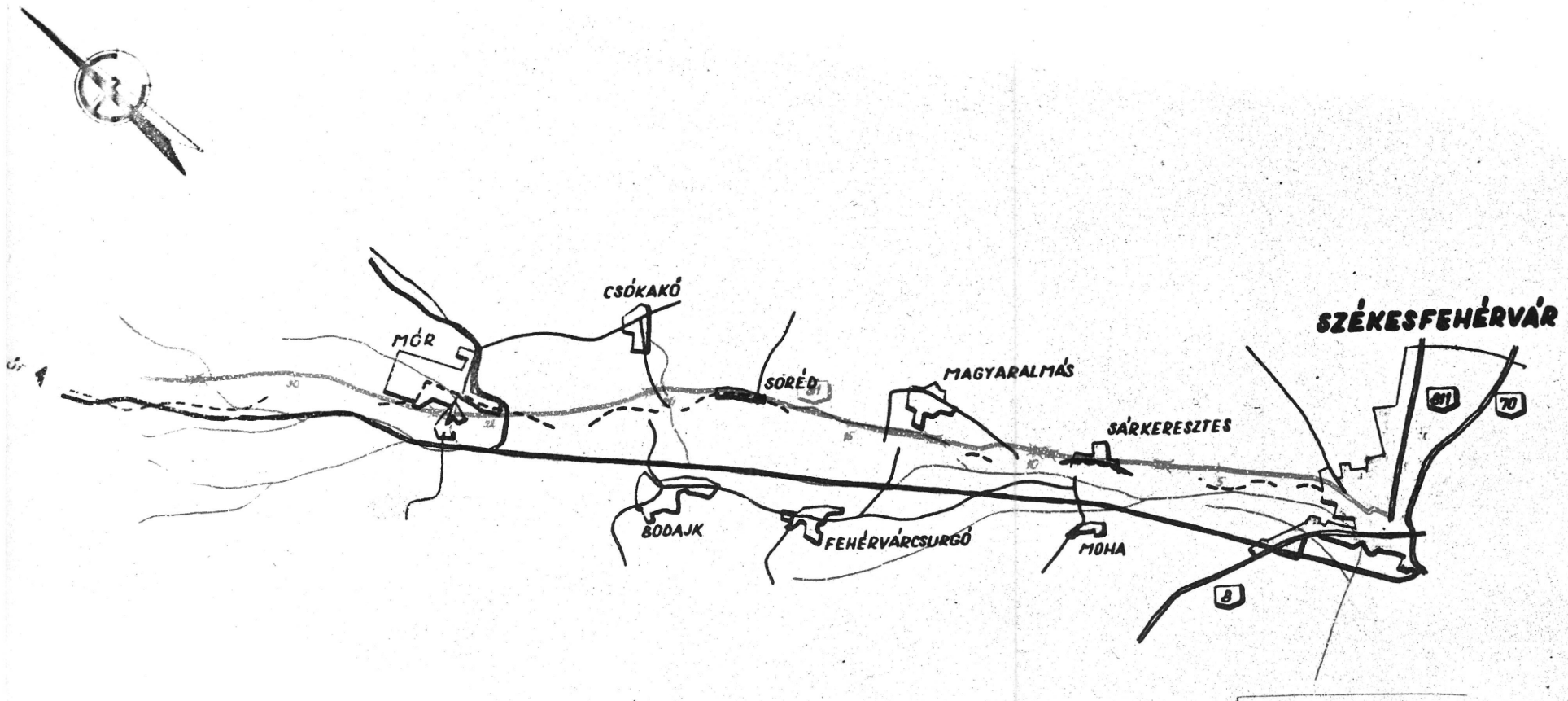
A burkolat állapota erősen leromlott, sok deformáció található rajta, amelyeknek bekövetkeztése a pályaszerkezet elégtelenségének és a kötött, agyagos talajon szükséges talajjavitó réteg elmaradásának tudható be. Az utszakasz állapotát a házgyári szállitásokból eredő jelentős többletterhelés is kedvezőtlenül befolyásolta.

Az ut vonalvezetése korszerü, a mai tervezési irányelvekkel összevetve is, igy megfelelő pályaszerkezet erősitéssel, a burkolat átépitésével még hosszu időn keresztül kielégitheti a forgalom igényeit. A burkolat kivánatos megerősitésének mértéke 16-18ecm.

63.sz. Szekszárd-székesfehérvári főut 43,5 - 93,8 km.

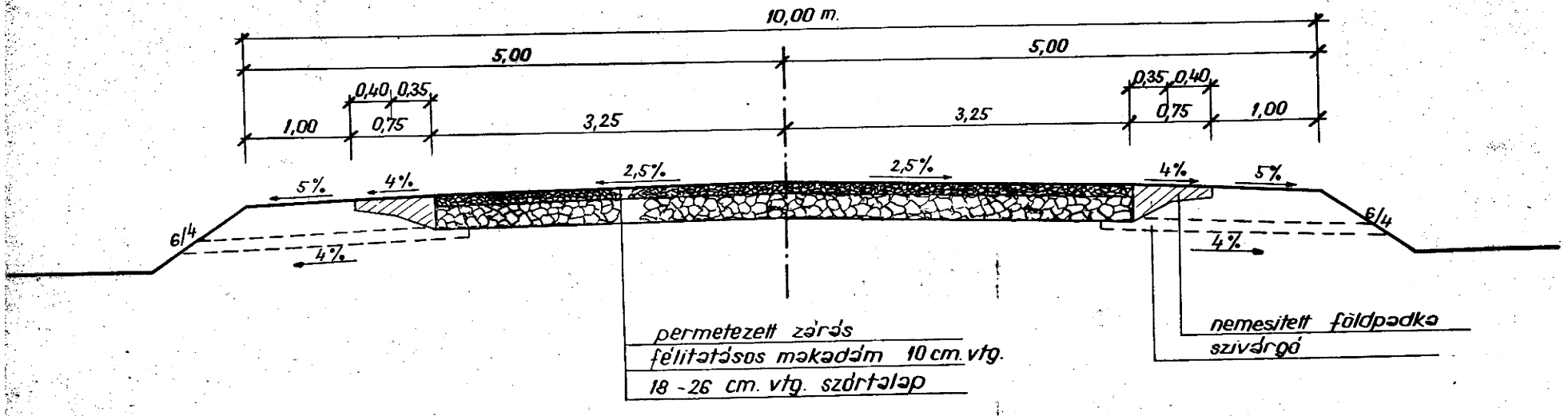
Tervező:	43,5 - 55,4 km.	58,3 - 9o,o	Közuti Ig. Székesfehérvár
	55,4 - 58,3 km.	9o,o - 93,8	UVATERV.

Kivitelező: Közuti Üzemi Vállalat Székesfehérvár


CSÓKAKŐ
MÓR
SÓRÉD
MAGYARALMÁS
SÁRKERESZTES
SZÉKESFEHÉRVÁR
BODAJK
FEHÉRVÁRCSURGÓ
MOHA
8
70

19. sz. ábra

81. sz. FŐÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE



20. sz. ábra

Ellenőrző szerv:	Közuti Igazgatóság Szfvár
Kivitelezési költség:	63,5 millió Ft.
Költség megoszlás:	43,5-55,4 km. 58,3-9o,o km. 23,4 millió Ft. 55,4-58,3 km. 9o,o-93,8 km. 4o,1 millió Ft.
Fajlagos épitési költségek:	43,5-55,4 km. és 58,3-9o,o km. o,54 millió Ft/km. 89 Ft/m2. 55,4-58,3 km. és 9o,o-93,8 km. 5,9 millió Ft/km. 598 Ft/m2.
Müszaki jellemzők:	R.min vizszintes = 2oo m. R.min függőleges = 2ooo m. e. max = 2 % Kiépitési sebesség = 6o km/ó. koronaszélesség = 9,o m. burkolatszélesség = 6,o m.
Burkolata:	15 cm. vastag szórt utalap 8 cm. vastag profil hengerlés 7 cm. vastag itatott aszfalt makadám

Az utszakaszról készitett átnézeti helyszinrajz a 21. és 22.sz. ábrán, a jellemző mintakeresztszelvény a 23.sz. ábrán látható.

Az ut burkolatának állapota közepes, főleg a burkolatszéleken romlik, repedezett.

A vonalvezetés korszerütlen, sok kis sugaru iv található az uton, az ivek nem beláthatóak, a megállási látótávolság sem biztositott.

Az 197o-1972. között épitett szakaszok vonalvezetése, burkolatszerkezete korszerü. A költségadatok az ebben az időben épülő szakaszoknál magasak, hiszen a mindössze 6,7 km szakasz értéke 4o,1 millió Ft, azonban mindkét szakasz átkelés /Sárbogárd, ill. Szfvár/ ahol a közmüépitéseken, áthelyezéseken kivül a teljes burkolatszerkezetet ujonnan készitettük.

A forgalomra kedvezőtlen, hogy sok és hosszu átkelési szakasz az ut

Fejér megyei részén, rossz vonalvezetéssel, ebből kifolyóan az elérhető sebesség korlátozott és a balesetveszély nő.

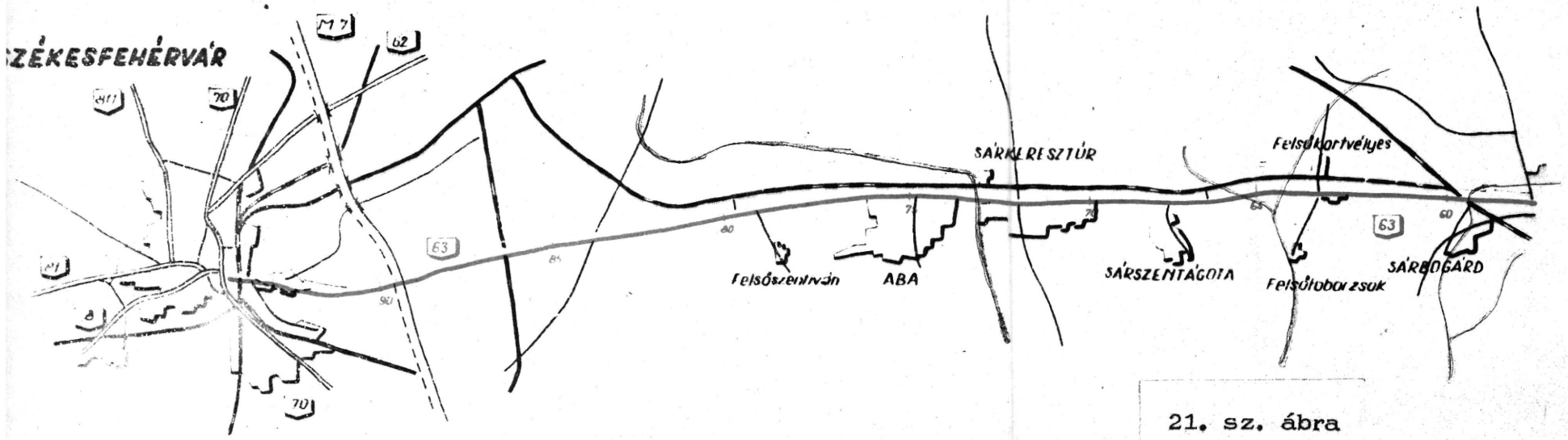
Az ut müszaki jellemzőinek javitása a közeljövőben feltétlenül szükséges, ugyancsak elengedhetetlen még ezelőtt is a pályaszerkezet megerősitése.

8126.j. Söréd-bicskei összekötő ut /régen 8o6 sz. főut/ o,o-31,5 km.

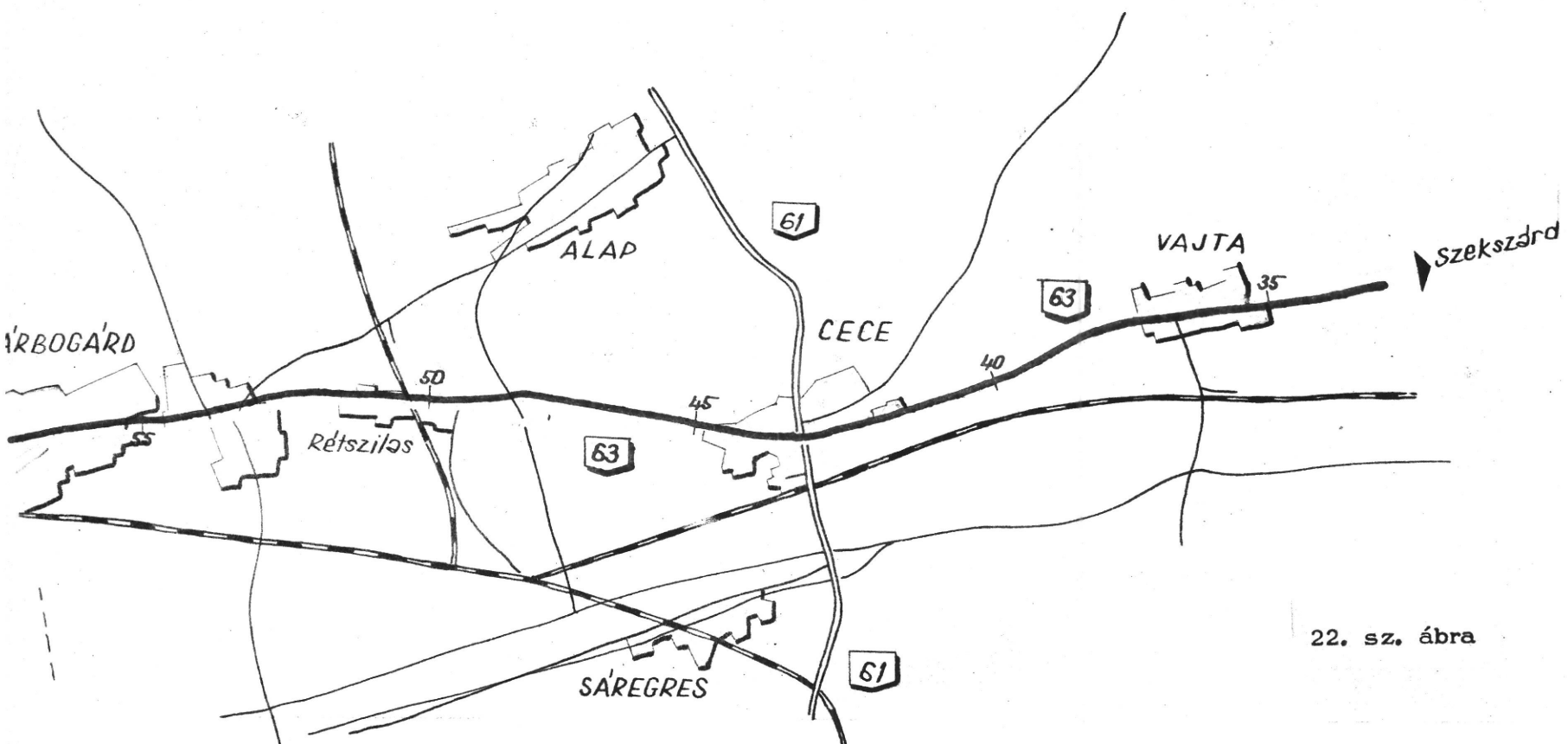
Tervező:	Közuti Igazgatóság Székesfehérvár
Kivitelező:	Közuti Üzemi Vállalat Szfvár o,o - 28,3 km.
	Aszfaltutépitő Vállalat 28,3 - 31,5 km.
Ellenőrző szerv:	Közuti Igazgatóság Szfvár
Kivitelezési költség:	15,7 millió Ft.
Fajl. épitési költség:	o,o-28,3 km. o,37 millió Ft/km. 6o Ft/m2
	28,3-31,5 km.1,6 millió Ft/km. 266 Ft/m2
Müszaki jellemzők:	R.min. vizszintes 4o m. /átk. szakaszon/
	R.min. függőleges 2ooo m.
	e. max. 6,5 %
	Kiépitési sebesség 4o-6o km/ó között változik
	Koronaszélesség 9,o m.
	Burkolatszélesség 6,o m.
	Burkolata = 15 cm. vtg. szórt utalap
	6 cm. vtg. aljzathengerlés
	28,3-31,5 km. között ezen felül:
	6 cm. vtg. jav. U-3o.
	4 cm. vtg. AB-2o.

Az utszakaszról készitett jellemző mintakeresztszelvény a 24.sz. ábrán található.

Az ut korszerüsitésének tervezése egyszerüsitett módszerekkel történt. A hossz-szelvényt és keresztszelvényeket tartalmazó terv mellett a kitüzést a kivitelező részére átadott cövekjegyzék szolgálta. Helyszinrajz külön nem készült. E kor irányzatának megfelelően jelentősebb vizszintes utkorrekció nem készült, részben az épületbontások elkerülése, részben a mezőgazdasági rendeltetésü földek igénybevételének elkerülése miatt.

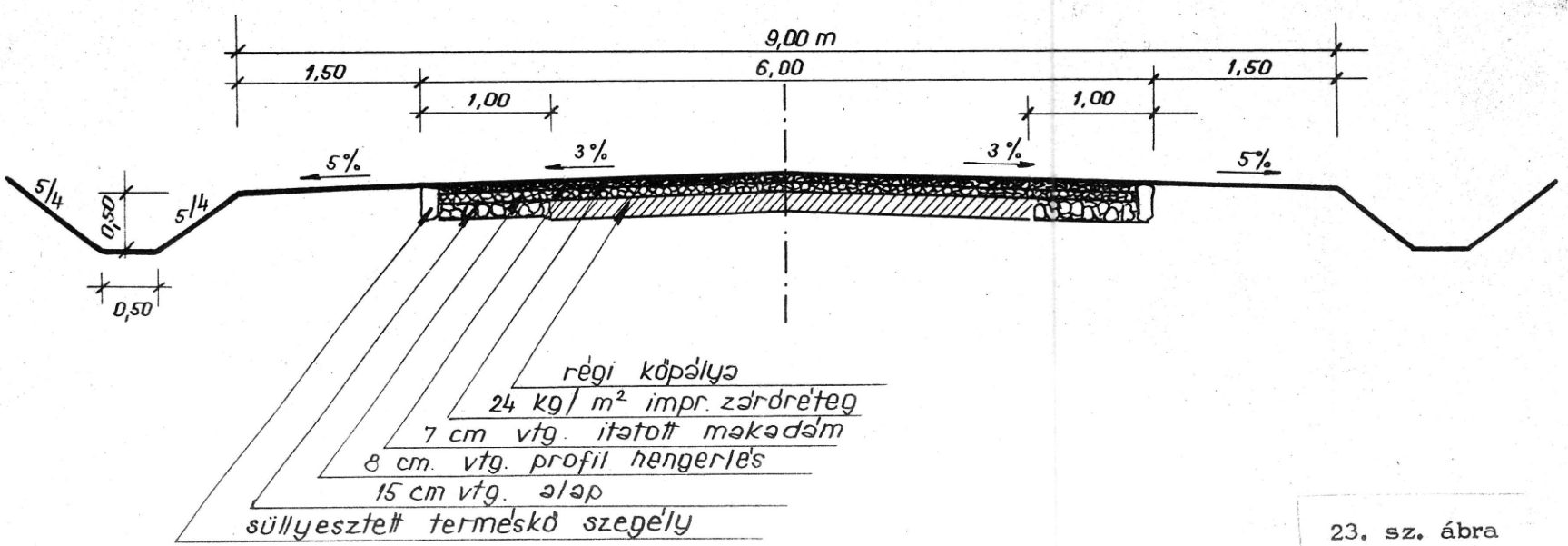

ZÉKESFEHÉRVÁR
M7
62
70
63
80
85
90
Felsőszentiván
ABA
SÁRKERESZTÚR
SÁRSZENTÁGOTA
Felsőkortvélyes
Felsőtobozsok
SÁRBOGÁRD
60

21. sz. ábra


ÁRBOGÁRD
ALAP
61
CECE
VAJTA
Szekszárd
63
35
40
45
50
55
Rétszilas
63
SÁREGRES
61

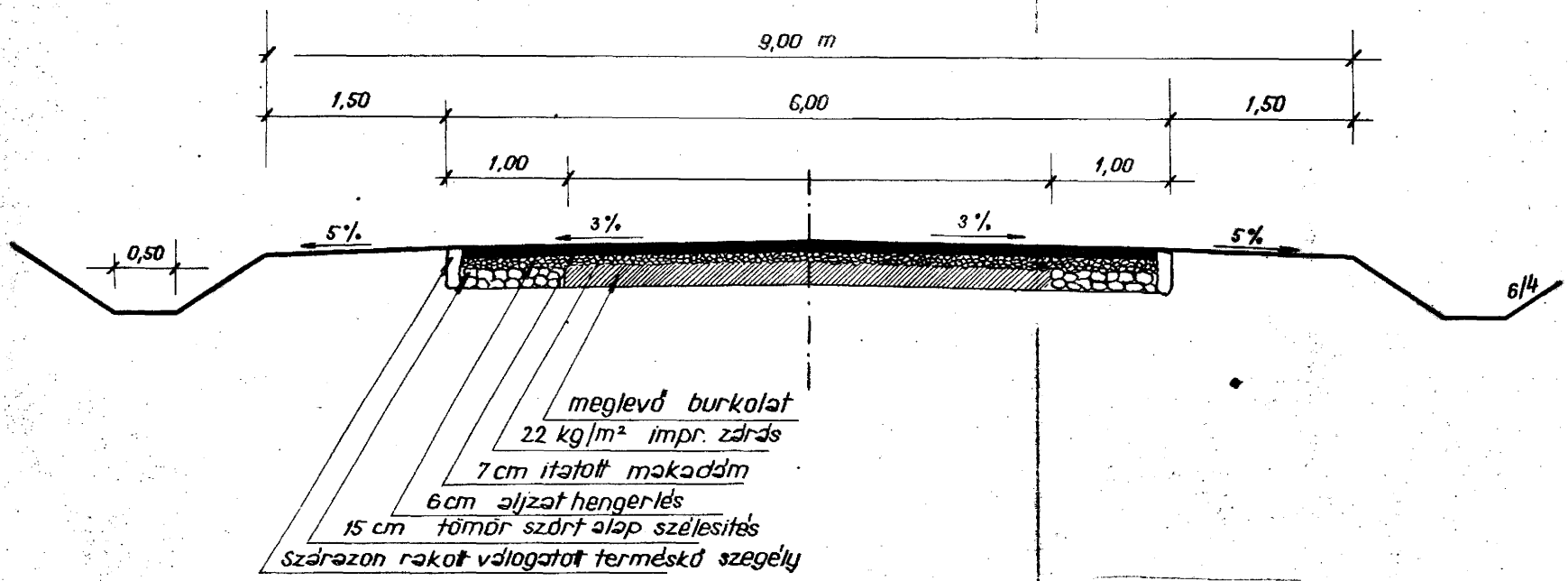
22. sz. ábra

63.sz. FŐÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE



23. sz. ábra

SÖRÉD - BICSKEI ÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE



24. sz. ábra

Ennek tudható be, hogy főleg az átkelési szakaszokon, de azokon kivül is sok, a megengedhetőnél kisebb sugaru iv van.

Az ut burkolatának állapota közepes, több szakaszon azonban erősen leromlott állapotu. A burkolat állapotát kedvezőtlenül befolyásolja, hogy az ut környezetének belvizrendezése nem megoldott, az utterületet gyakran elönti a hóolvadás időszakában, vagy nagyobb esők után a viz, ezáltal a földmüvet átáztatva az ut teherbiróképességét lecsökkenti. Az ut több szakaszán a fenti okokra visszavezethető és az elégtelen pályaszerkezetből keletkező ismétlődő olvadási károk fordulnak elő.

Az ut fekvése az uralkodó É-ÉNy-i szélirányra csaknem merőleges, ezért a megye egyik leggyakrabban hófuvásos utja. Neheziti a védekezést a változatos terepjelleg és a régi utfenntartási módszerek miatt képződött sok ál-bevágás, melyeknek eltávolitását fokozatosan végzi az Igazgatóság.

Az ut müszaki jellemzői már korszerütlenek, pályaszerkezete pedig folyamatosan megerősitésre szorul.

61. sz. Dunaföldvár-Dombóvár-nagykanizsai főut 3,7 - 23,8 km

Tervező:	Közuti Igazgatóság Szfvár
Kivitelező:	Közuti Üzemi Vállalat Szfvár
Ellenőrző szerv:	Közuti Igazgatóság Szfvár
Kivitelezési költség:	13,5 millió Ft.
Fajlagos ép. költségek:	o,67 millió Ft/km. 112 Ft/m2
Kivitelezési idő:	1961 - 1962.

Müszaki jellemzők:	R.min. vizszintes =	1oo m.
	R.min. függőleges =	14oo m.
	e max.	5 %
	kiépitési sebesség	5o km/ó.
	koronaszélesség =	8,o m.
	burkolatszélesség =	6,o m.

Az utszakaszról készitett helyszinrajzot a 25.sz. ábra jellemző mintakeresztszelvényt a 26.sz. ábra tartalmazza.

Az utkorszerüsitéssel egyidőben 1 db 3,2 m. nyilásu hid korszerüsitésére is sor került.

Burkolata: 15 cm. vtg. szórt utalap
6 cm. vtg. aljzathengerlés
7 cm. vtg. itatott aszf. makadám

A megye főuthálózatba tartozó utjai közül ennek az utnak a forgalma a legkisebb. Jelentősége előreláthatólag megnő, ha a 64.sz. Simontornya-enyingi főut korszerüsitése befejeződik, mivel az Alföldről a Dunántul és a Balaton megközelitése ezeken az utakon keresztül a legcélszerübb, leggazdaságosabb.

Az ut burkolatának állapota a közepesnél jobb. A vonalvezetése és utpályaszerkezete a jelentkező forgalmi igényeket még kielégiti, azonban 1o-15 éven belül a korszerüsitése szükségessé válik.

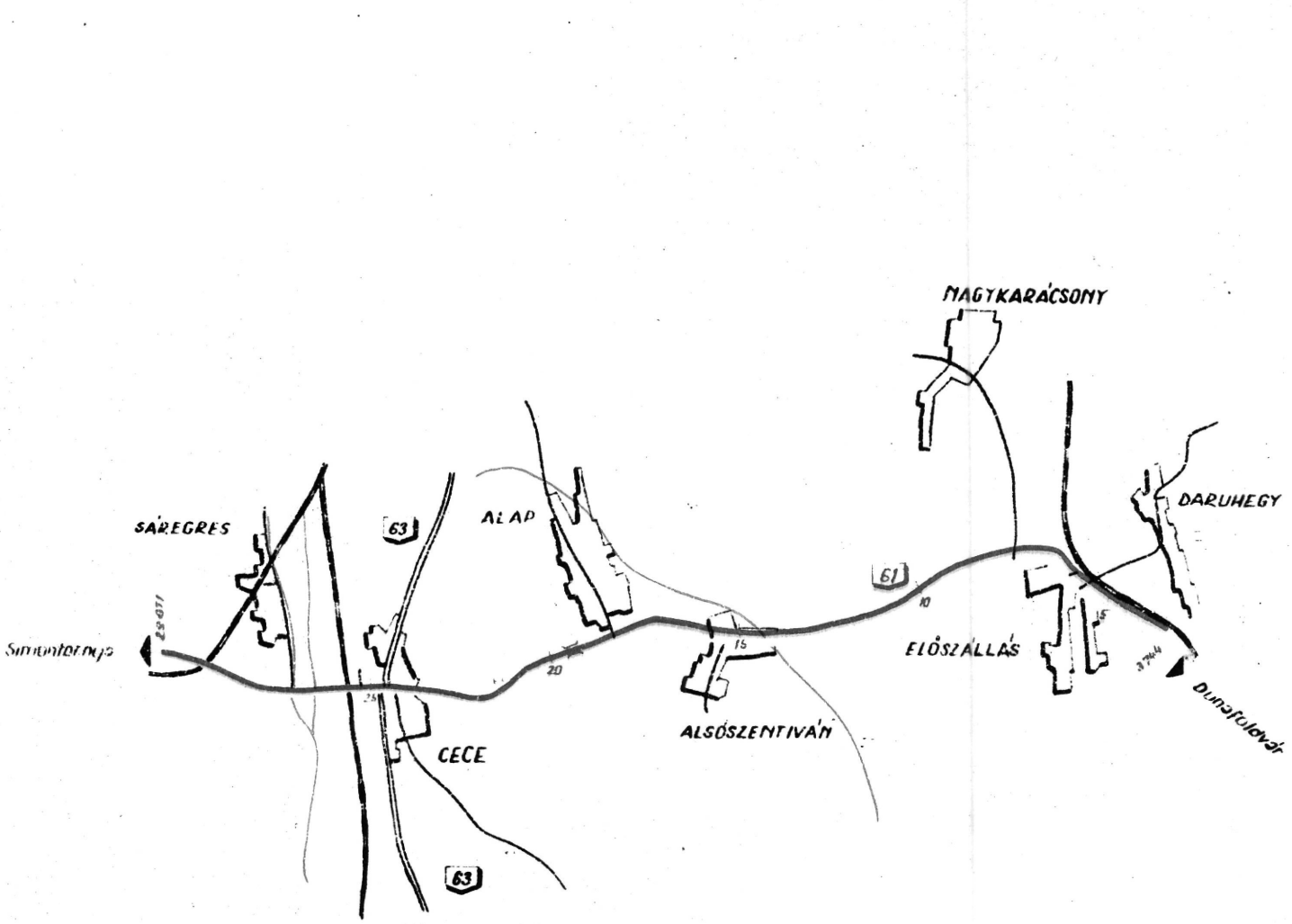
Az ut példa arra, hogy a kellő időben történt beavatkozás
- jelen esetben a csökkentett müszaki igényü korszerüsités
- hatékonyan szolgálja a forgalom gazdaságos, gyors és biztonságos lebonyolitását, valamint jó alapokat biztosit és megteremti a lehetőséget a későbbi korszerüsitéshez.

Az utszakaszon található több kedvezőtlen átkelési szakasz közül a Cece községi átkelést, a teljes ut korszerüsitését megelőzően, már az V. ötéves terv időszakában szükséges átépiteni balesetveszélyes vonalvezetése és igen rossz csomóponti megoldásai miatt. Ezen az átkelésen a 61.sz. és 63. sz. főutaknak közös szakasza is van, a forgalom ennek megfelelően nagy, a jellemzők pedig rosszak.

6228. j. Dunaföldvár-seregélyesi összekötő ut 11,o - 4o,9 km.

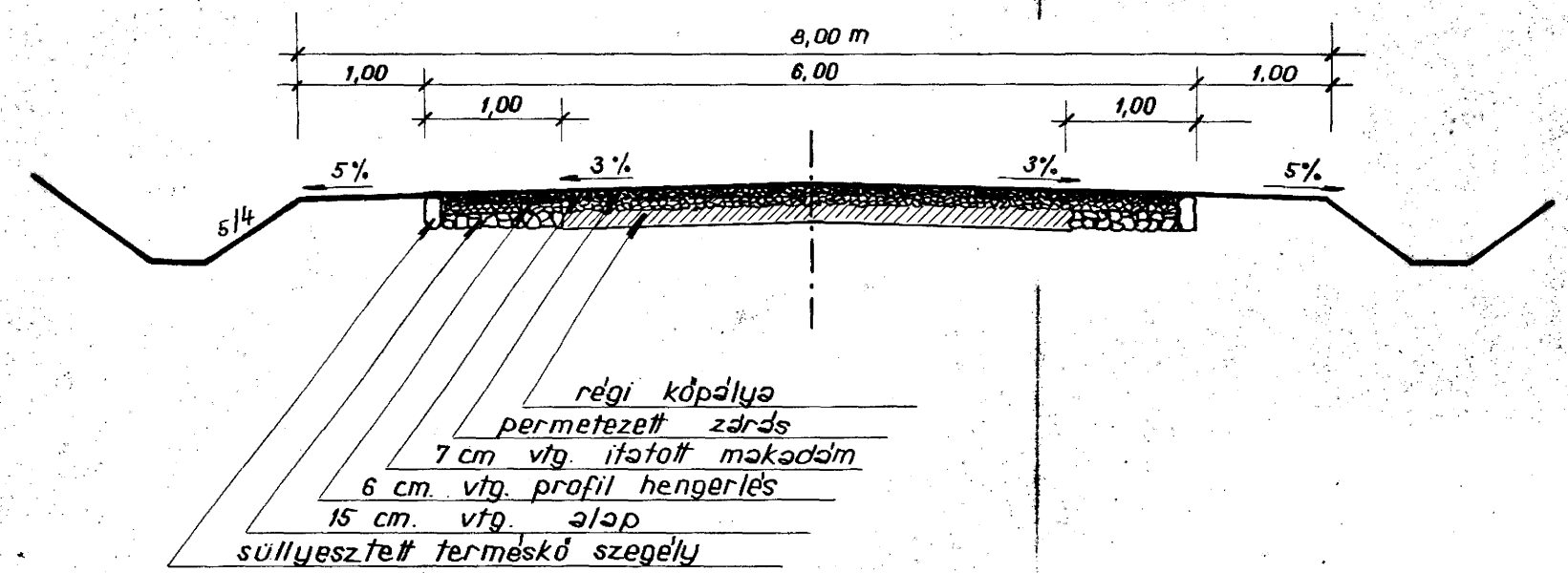
Tervező: Közuti Igazgatóság Székesfehérvár
Kivitelező: Közuti Üzemi Vállalat Székesfehérvár
Ellenőrző szerv: Közuti Igazgatóság Székesfehérvár

Kivitelezési költség:	17,4 millió Ft.
Fajl.épitési költségek:	o,58 millió Ft/km. 97 Ft/m2.
Kivitelezési idő:	1961 - 1962.
Müszaki jellemzők:	R.min. vizszintes = 4o m.
	R.min. függőleges = 2ooo m.
	e. max. 4,1 %
	kiépitési sebesség 4o-6o km/ó között változó.


MAGYKARÁCSONY
DARUHEGY
SÁREGRES
63
ALAP
61
10
15
ELŐSZÁLLÁS
Simontornya
20
ALSÓSZENTIVÁN
Dunaföldvár
CECE
63

25. sz. ábra

61. sz. FŐÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE



26. sz. ábra

Koronaszélesség = 8,o m.
Burkolatszélesség = 6,o m.
Burkolata = 15 cm. vtg. szórt alap
6 cm. vtg. aljazathengerlés
7 cm. vtg. itatott aszfalt makadám.

Az utszakaszról készitett jellemző mintakeresztszelvényt a 27.sz. ábra tartalmazza.

Az összekötő utak közül az egyik legjelentősebb, legforgalmasabb összekötő ut. A megye legtermékenyebb mezőgazdasági területét szeli át, ennek megfelelően jelentős a mezőgazdasági forgalma. Ugyancsak nagy szerepet játszik az ut a hivatás forgalomban, mind Székesfehérvár, mind Dunaujváros munkaerő szükségletét jelentős mértékben az ut mentén fekvő településekről pótolja. A helyi autóbuszjáratokon kivül a távolsági autóbuszjáratok egy része is igénybe veszi ezt az utat.

Az ut burkolatának állapota közepes, de fenntartása sok gondot okoz, részben az utóbbi években erőteljesen növekedő nehéz járműforgalom miatt, amelyre az ut pályaszerkezete nem felel meg, részben a vizjárta terület miatt. A vizszintes vonalvezetése Sárosd község átkelési szakaszának kivételével megfelelő, mig a magassági vonalvezetése jó.

Az uton a Tolna megye határától 3,5 - 11,o km. között és a 17,o - 29,9 km. szakaszok között az Igazgatóság saját fenntartási tevékenysége keretében végzett hengerlési munkákat, egyszerüsitett tervek alapján.

A legnagyobb gondot az jelenti, hogy az ut pályaszerkezetének teherbiróképessége főleg tavaszi időszakokban oly mértékben lecsökken, hogy a mért behajlások értéke eléri, sőt meghaladja a 4,o - 5,o mm-t. Ezen a vizelvezetés folyamatos megoldásával és az elégtelen teherbirásu pályaszerkezet megerősitésével kell segiteni a közeljövőben.

7o.sz. Budapest-Nagykanizsa-letenyei főut /régen 7.sz. főut/
28,4 - 1oo,o km.

Tervező: UVATERV Budapest
Kivitelező: Aszfaltutépitő Vállalat

Ellenőrző szerv: 28,4 - 43,3 km. Közuti Igazgatóság Székesfehérvár
43,3 - 46,7 km. UMECS. Budapest
46,7 - 6o,o km. Közuti Igazgatóság Székesfehérvár
6o,o - 62,4 km. Közuti Igazgatóság Budapest
62,4 - 69,6 km. UMECS. Budapest
69,6 - 98,9 km. Közuti Igazgatóság Székesfehérvár
98,9 -1oo,o km. UMECS. Budapest

Kivitelezési
költség: 23o millió Ft.

Fajlagos ép. költségek: 3,2 millió Ft/km. 4oo Ft/m2.

Müszaki jellemzők: R.min. vizszintes = 25o m. /Szfvár átkelési szakaszon 5o m./
R.min. függőleges = 2ooo m.
e. max. 12,o m.
Kiépitési sebesség 8o km/ó.
Koronaszélesség 12,o m.
Burkolatszélesség 7,o-12,o között változó
Burkolata = régi pályára kerülő kiegyenlitő U-3o.
4 cm. vtg. K-25. kötőréteg
4 cm. vtg. AB-1o v. AB-25.

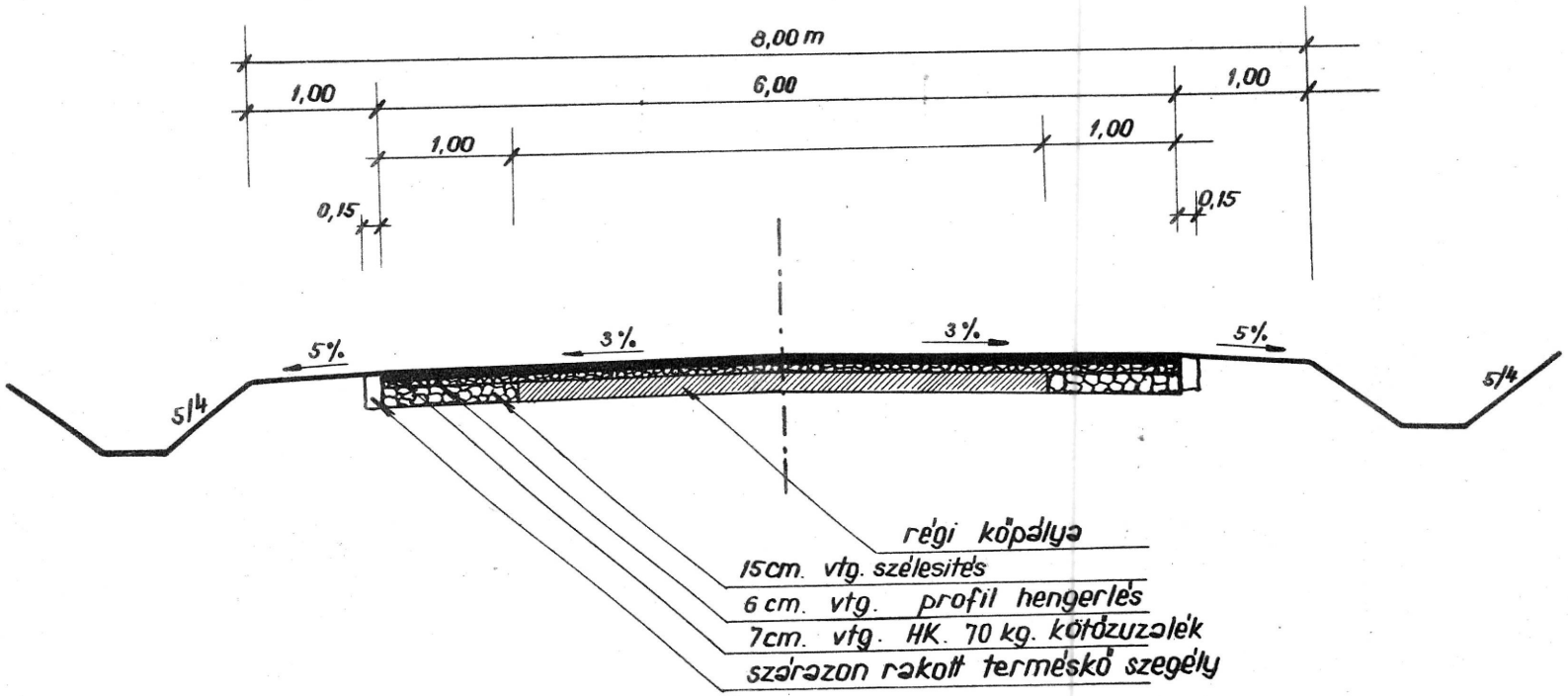
A teljes szakaszon 26 db. hid épült át.

A 7o.sz. ut korszerüsitéséről készitett helyszinrajzokat a 28.sz. és 29.sz. ábrák, a jellemző mintakeresztszelvényt a 3o.sz. ábra tartalmazza.

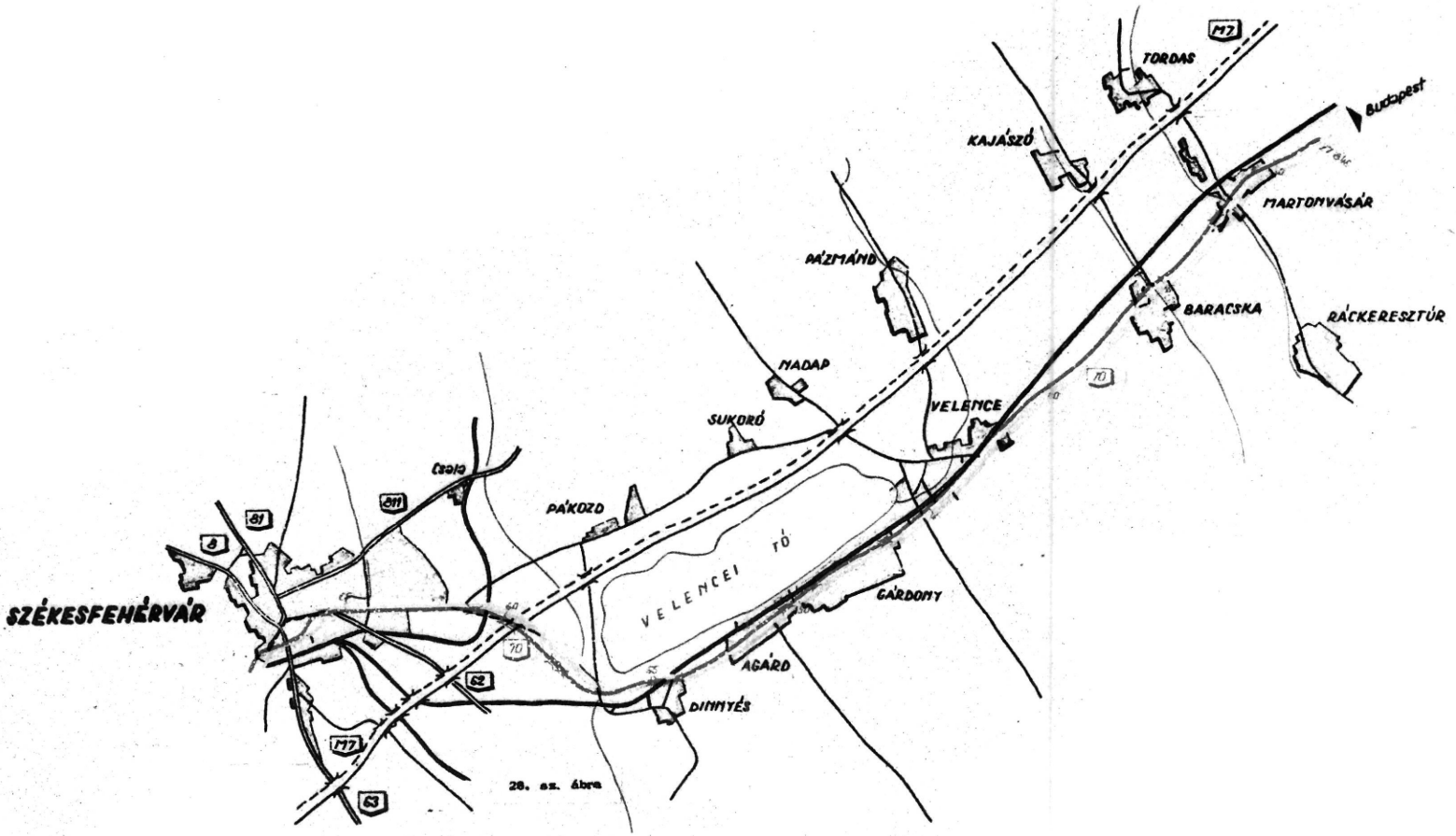
A 7o.sz. ut korszerüsitése az első koncentrált utkorszerüsités volt az országban. A korszerüsitést megelőző időszakokhoz képest változást jelentett, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a balatoni nagy üdülő és idegenforgalom miatt, a 7o.sz. főut egységes elvek alapján való, térben és időben szorosan összefüggő, a kivitelezés szempontjából koncentrált épitéssel hajtotta végre a korszerüsitést.

A korszerüsitéssel párhuzamosan haladt az M.7. sz. ut épitése és szakaszos átadása is. Az M.7. sz. ut elkészült és szakaszosan a forgalomnak átadott pályáról a 7o.sz. ut vitte tovább a forgalmat /Martonvásár, Kápolnásnyék, Szfvár, Polgárdi/ igy az uj ut épitése és a régi korszerüsitése szervesen kiegészitette egymást.

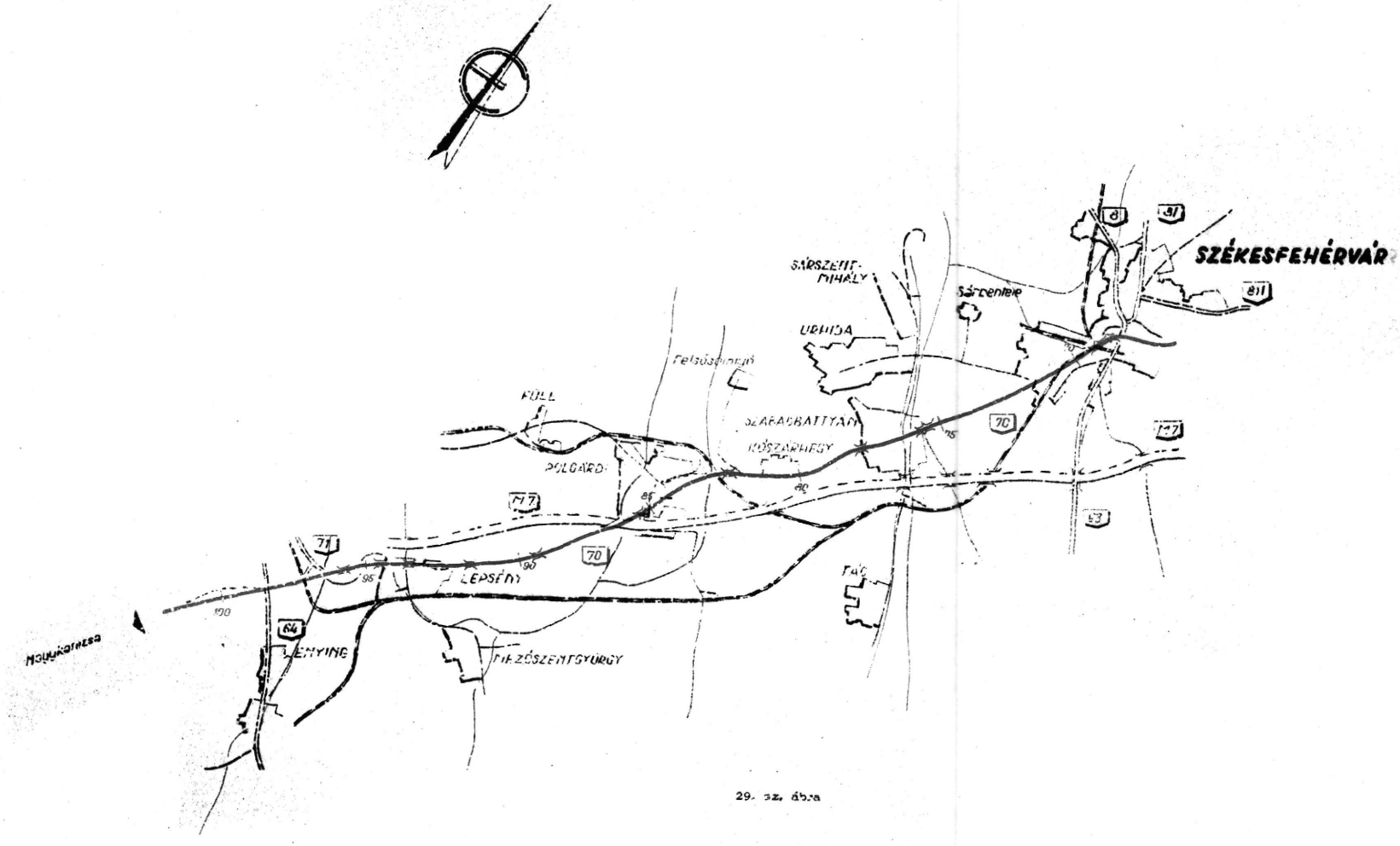
DUNAFÖLDVÁR - SEREGÉLYESI ÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE



27. sz. ábra

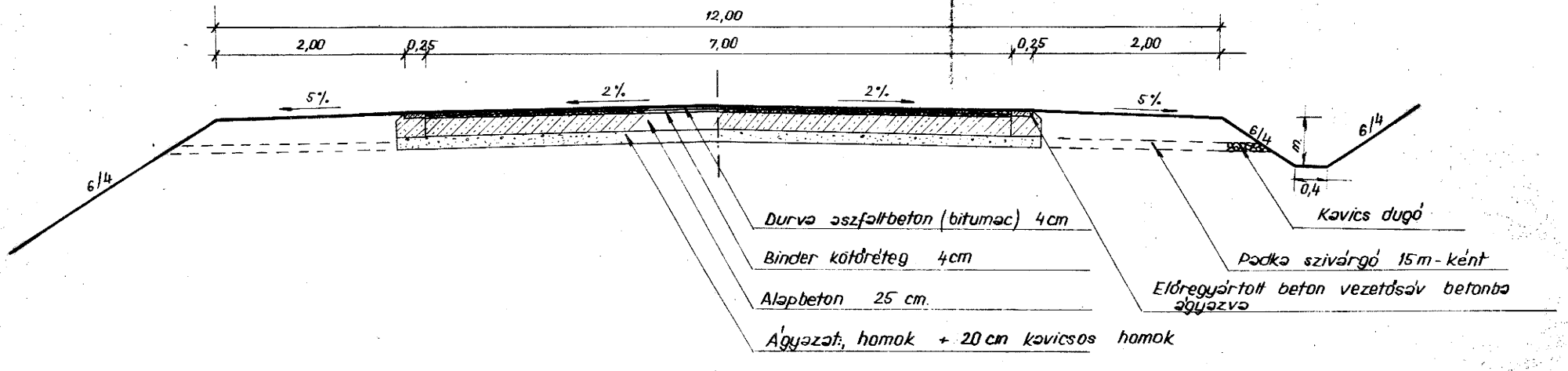

SZÉKESFEHÉRVÁR
8
81
811
62
63
M7
70
Czola
PÁKOZD
SUKORÓ
MADAP
PÁZMÁND
KAJÁSZÓ
TORDAS
VELENCE
VELENCEI TÓ
GÁRDONY
AGÁRD
DINNYÉS
MARTONVÁSÁR
BARACSKA
RÁCKERESZTÚR
Budapest

28. sz. ábra


SÁRSZENT-
MIHÁLY
SÁRSZENTLŐRÁNT
URHIDA
SZÉKESFEHÉRVÁR
FÜLL
SZABADBATTYÁN
KÖSZÁRHEGY
POLGÁRDI
LÉPSÉNY
LEMYING
MIKÁSZENTGYÖRGY
TÁC
Mátyásföldszeg
8
81
811
70
717
53
71
64
90
95
85
80

29. sz. ábra

70. sz. FŐÚT JELLEMZŐ MINTAKERESZTSZELVÉNYE.



30. sz. ábra

A 7o.sz. ut korszerüsitése volt hosszu idő után Fejér megyében az első aszfaltbeton burkolattal ellátott uj ut. A korszerüsités során az aszfaltbeton burkolatok készitésénél a régi, kiselejtezésre megérett aszfaltkeverőtelepeket felváltották a magyar gyármányu C-25. tipusu aszfaltkeverőtelepek.

Az utkorszerüsités során a koncentrált épitésnél szerzett tapasztalatokat használta fel az iparág és az iparág vezetősége az országban később sorrakerülő koncentrált utkorszerüsitéseknél. A korszerüsitést sok - anyagellátási, a kevésbé korszerü gépparkból és az igényes technológiából fakadó nehézség - gond jellemezte, a döntő mégis az volt, hogy a kivánt és előirt határidőkre az utszakaszok elkészültek, a kivitelező és beruházó között segitőkész, megértő, jó alkotó kapcsolat alakult ki.

Az ut vonalvezetésében a meglévő régi uthoz alkalmazkodott. Ez nem minden esetben volt szerencsés, mivel több olyan kis sugaru iv, vonalvezetési hiba is megmaradt a korszerüsités után is, ami a korszerüsitésnél kis ráforditással megoldható, elkerülhető lett volna. /Különösen Szfvár-Lepsény közötti szakaszon/.

Hátrányosan befolyásolta az elkészült pálya minőségét, hogy a takarékosság jegyében az aszfaltburkolat vastagságát minimálisra csökkentették a jóváhagyás során, igy a régi betonburkolat hossz- és keresztházagai felett az aszfaltburkolat átrepedt. Az M.7. és 7o.sz. ut között az előbbi ut elkészülte utáni forgalom megoszlást alábecsülték a 7o.sz. ut vonatkozásában, igy történt, hogy a Martonvásár-Velence közötti szakaszon a korszerüsités során a régi burkolatra 0-ra kifutó minimális vastagságu kiegyenlitő U-3o rétegre 4 cm. AB-1o. került kötőréteg nélkül. Ezen a szakaszon azóta több burkolatromlás keletkezett. Székesfehérvár átkelési szakaszán az ut uj nyomvonalra került. Az uj nyomvonalon azonban már a megépités idején korszerütlen volt a vizsintes vonalvezetés, hiszen 3 db. R=5o m. sugaru iv is épült.

A vonalvezetés javitása a legeredményesebb Baracska községben, ahol 1,2 km-en 9 db kis sugaruiv, és Polgárdi községben volt, ahol kb. 2,o km-en 13 db. kis sugaru iv szünt meg a megépitett korrekciós szakaszokkal.

A 7o.sz. főut korszerüsitésénél szerzett tapasztalatok és a technikai felszereltség tökéletesedése alapján az ezt követő időszakban végrehaj-

tott utkorszerüsitéseknél már csak aszfaltbeton burkolatok készültek a megyében.

A forgalom és ezen belül is a nehéz jármüvek számának növekedése miatt a pályaszerkezetek nagy része elégtelennek bizonyult. Ez arra késztette az utfenntartó és beruházó szerveket, hogy ismét az elsődleges utépitési tennivalónak a pályaszerkezetek megerősitését tekintsék. Kissé háttérbe szorult az igényesebb, a vonalvezetést is minden részletében megfelelően javitó korszerüsités. A pályaszerkezetek kellő megerősitése során azonban törvényszerüen ismét szembe kell nézni a korszerüsités szükségességével, az utak kapacitását növelő beavatkozások /korszerüsités, uj ut épités, a meglevő bővitése/ végrehajtásával.

A Fejér megyei uthálózaton levő mütárgyak helyzete.

Fejér megyében jelentős nagy vizfolyások nincsenek. Ennek megfelelően az uthálózaton épült és vizfolyásokat áthidaló mütárgyak hossza, nyilása is viszonylag kicsi. A nagy vizfolyások helyett sok közepes vagy kis vizhozamu vizfolyás található és igen gyakori a belvizes terület.

A Fejér megyei uthálózaton található hidak számát és megfelelőségét az alábbi adatokkal kivánjuk érzékeltetni:

Az összes hidak száma:	267 db.
ebből főhálózaton van	89 db.
alsóbbrendü hálózaton	178 db.
A minden tekintetben megfelelő hidak száma:	148 db.
ebből főhálózaton van	55 db.
alsóbbrendü hálózaton van	93 db.
A hidak elégtelen szélessége miatt nem megfelelő hidak száma:	45 db.
ebből főhálózaton van	2o db.
alsóbbrendü hálózaton van	25 db.
Az elégtelen teherbirás miatt nem megfelelő hidak száma:	1o7 db.
ebből főhálózaton van	26 db.
alsóbbrendü hálózaton van	81 db.

A két szempont valamelyike miatt nem megfelelő hidak száma:	119 db.
ebből főhálózaton van	34 db.
alsóbbrendü hálózaton van	85 db.

A fenti felsorolásból az a kedvezőtlen megállapitás vonható le, hogy hidjaink 44,5 %-a nem felel meg a velük szemben támasztott követelményeknek vagy szélesség, vagy teherbiróképesség szempontjából.

A felszabadulást követően komolyabb mennyiségü hidépités az 1948-1952. évek között volt, amikor évente 15-19 db. hid épült. Ezt követően évente 4-6 db. mütárgy épült, főleg utkorszerüsitések keretében.

Mintegy 10 évre visszamenőleg megállapitható, hogy a kis mütárgyak kivitelezésére nincs kellő kapacitás, a vállalatok elzárkóznak az épitésektől, mivel gazdaságtalan tevékenységnek itélik.

A hidépitési kapacitás gondokon Fejér megyében ugy kivántunk segiteni, hogy különböző átmérőjü ARMCO-rendszerü csövekből házilagos kivitelezésben épitettük a mütárgyakat. Ez a rendszer szerelő jellegü kivitelt tesz lehetővé, és előnye hogy a forgalom részére igen rövid időn belül átadható.

Továbbra is gondot jelent azonban az egyedi hidkorszerüsitéseknél az 5-6 m. nyilást meghaladó méretü hidak épitése, mivel ezek épitése elől a vállalatok általában elzárkóznak.

A mütárgyak fenntartásában a tervszerü karbantartás megoldására törekszik az Igazgatóság. A kisebb munkákat, javitásokat feladattervek alapján végzik a hidfenntartó brigádok.

Nagy szükség lenne azonban megfelelő felszerelésre a nagyobb mütárgyak vizsgálatához, javitásához, vasszerkezetének festéséhez, mivel ezek a munkák sokszor az állványozás nagy költsége miatt nem valósulnak meg.

Gondjaink, tennivalóink.

Az utakkal kapcsolatban a müszaki és gazdasági kérdésekkel foglalkozók az alábbi megállapitást tették, "az utakra mindenképpen ráfordit a gazdaság egy adott összeget, akár sokat fordit utépitésre, akár nem"....

Ha a szállitás rossz uthálózaton bonyolódik le, a szállitás költségesebb lesz, a gyorsabb jármü-tönkremenetel , a szállitott áru károsodása és az optimálisnál hosszabb ideig tartó szállitás miatt. A szállitás többletköltségeit pedig felfoghatjuk az utakra történő közvetett ráforditásnak.

Az utépitő, utfenntartó iparágnak tehát meg kell keresnie azt az optimális megoldást, hogy a rendelkezésre álló lehetőségek legteljesebb felhasználásával a szállitás költségei a pályák, utak vonatkozásában a legkisebbek legyenek, vagyis az utak állapota a lehető legjobb legyen.

A Fejér megyei uthálózat gyakorlatilag pormentes burkolattal rendelkezik, hiszen az elsők között kezdtük meg a portalanitásokat és a bitumenes hengerléseket, azoban ezek az utak teherbiróképesség szempontjából nem felelnek meg, korszerütlenek.

A forgalom még 1945-ben 88 %-ban fogatolt, kis sulyu járművekből, 1971-ben már 95 %-ban motoros, főleg nagy sulyu járművekből állt. Ezzel együtt a járművek tengelynyomása, valamint ezzel összefüggésben a pályák igénybevétele lényegesen megnőtt.

A számában nagyobb és nagyobb sebességet igénylő forgalom mellett az utakkal támasztott követelmények, elvárások is megnőttek.

Igény: - hogy az ut minden időben /télen is/ járható legyen,
- a megfelelő burkolatszélesség, hogy a szembejövő forgalom ne jelentsen balesetveszélyt, vagy ne késztesse lassitásra a forgalmat,
- a megfelelő vizszintes és magassági vonalvezetés,
- hogy az utakon és padkákon kátyuk, burkolathibák ne legyenek, mert a járművek rongálódását okozza és balesetveszélyt jelent,
- hogy az ut esztétikus legyen, nyujtson megfelelő szép kilátást a környezetre, tisztaság, rend legyen. A környezetbe illeszkedjék be, fásitása esztétikus és hasznos legyen,
- a korszerü vezető berendezések elhelyezése /vezetőoszlopok, fényvisszaverő fóliával, biztonsági vezetőkorlátok stb./
- a megfelelő utas informálás, az ehhez szükséges korszerü fényvisszaverő kivitelezésü jelzőtáblák KRESZ táblák, korszerü anyagból készült burkolatjelek létesitése,

- a korszerü, forgalomtechnikai szempontból helyesen kialakitott csomópontok létesitése.

Az igények felsorolását még lehetne folytatni, bár a leglényegesebb kivánalmak a fenti rövid összefoglalásban megtalálhatók.

Az igényekkel szemben állnak a lehetőségek. Az utakra forditható anyagi lehetőségek nem növekszenek olyan mértékben, mint azt a szakemberek és az utakat használók szeretnék. Igy az igények és a lehetőségek között az egyensuly lassabban áll be, a kettő közötti távolság lassabban csökken.

Az igények és lehetőségek összevetéséből adódnak gondjaink, teendőink:

Az utpályaszerkezetek teherbiróképessége az 197o. évben végzett teherbiróképesség mérések szerint 63,9 %-ban nem megfelelő Fejér megyében. Az elégtelen teherbiróképességü utak a nagy sulyu forgalom miatt olyan mértékben mentek tönkre, hogy az állagmegóvás egyre nagyobb nehézséggel oldható meg. Nagyrészt az elégtelen teherbiróképességnek tudható be az is, hogy évről-évre ismétlődően jelentkeznek az olvadási károk, amelyek némelykor /pl. 197o. év tavaszán/ katasztrófális méreteket öltenek.Néhány adat az olvadási károk érzékeltetésére:

1966-197o. között 75,3 millió Ft értékben volt olvadási kár, ez az uthálózat 61,6 %-át érintette. Ezen belül 197o. évben az olvadási károk értéke 51,6 millió Ft volt, ez mintegy 3oo km. hosszuságban érintette az uthálózatot.

Gondot jelent, hogy az olvadási kárt szenvedett utakról a forgalmat nem tudjuk más, megfelelő teherbirásu utra terelni, mert általában az átterelések következménye a terelő utak tönkremenetele, mivel azok teherbiróképessége sem megfelelő.

Az alsórendü uthálózat korszerüsitése, fejlesztése lényegesen elmaradottabb a főuthálózat fejlődése mögött. Az utkorszerüsitések csaknem kizárólag a főuthálózaton történtek. Az alsórendü hálózat legnagyobb gondja az elégtelen teherbiróképesség és a nem megfelelő burkolatszélesség, vonalvezetés.

Az utak meg nem felelőségét mutatja az utak javitására forditott igen

nagy mennyiségü kátyuzás. Fejér megyében a III. ötéves tervben mintegy 14o ezer tonna kátyuzás volt szükséges, ez hozzávetőleg 5o millió Ft-ba került és a teljes utfenntartási költség 18 %-át jelentette. A kátyuzási munka mennyisége fokozatosan növekedett. Mig 1966-ban 17 ezer tonna, addig 197o-ben 43 ezer tonna kátyuzásra volt szükség.

Az 197o. évben vállalati uton végeztetett aszfaltszőnyeg készitések eredményének hatására 1971. évtől a kátyuzás mennyisége csökkent a korábbi évekhez viszonyitva.

A nagytömegü kátyuzás azt mutatja, hogy utjaink sürün és komoly mértékben rongálódnak. Ez a munka nehezen gépesitheto, igen költséges, és a pályák megerősitését sem szolgálja, csak kifejezetten állagmegóvási jellegü munka.

A megoldás mindenképpen a megfelelő teherbiróképességü utpályák készitése, a burkolatszerkezetek méretezés alapján való megerősitése.

Nagy felelősséggel kell a balesetek kérdésével is foglalkozni.

A mi, viszonylag még csekély, bár erőteljesen fejlődő forgalmunk mellett a közlekedési balesetek nagy száma elgondolkoztató. Aggasztó, hogy a forgalommal ugrásszerüen nő a közuti balesetek száma.

A vizsgálatok szerint a legtöbb esetben a járművezetők figyelmetlensége, felelőtlensége okozza elsősorban a balesetet, azoban igen sok esetben a baleset mellékkörülményeként az utak valamilyen hibáját is felelőssé lehetne tenni /pl. a mai forgalomnak már nem megfelelő burkolatszélesség, elázott, nem kellő stabilitásu padkák, rossz vonalvezetés, hullámos vagy hibás burkolatfelület stb./

Egyre gyakrabban fordul elő, hogy az ügyészség, sőt a vizsgálat során már a rendőrség felveti egy-egy baleset kapcsán a Közuti Igazgatóságok felelősségét. Több esetben megitéltek kártéritést, ha az utállapotokra visszavezethető volt a baleset.

Sajnálatos, hogy a lehetőségek sok esetben korlátozottak, az igények viszont ettől függetlenül egyre jobban nőnek és már-már teljesithetetlenek, vagy csak részmegoldásukra van mód.

Ellentmondás van az igények és lehetőségek között. Amig az utak forgalmi terhelése 1950-1967. évek között ötszörösére nőtt, addig ugyanezen idő alatt a közutakra évente forditott hitel csak 2,6-szeresére növekedett. Ezt támasztja alá az is, hogy mig 1961. évben országosan kb. 900 km ut korszerüsitésére került sor, addig 1967. évben csak 500 km utkorszerüsitésre volt mód.

Azt mondhatjuk, amig a közuti forgalom mind számban, mind tengelysulyában rendkivül dinamikusan nő napjainkban, addig a természetes egységben /km, m2/ mérhető évenkénti utkorszerüsitési munka nem növekszik. Ez több tényezőre vezethető vissza:

A közuti hitelek emelkedését az időközben bekövetkezett árszintváltozások részben felemésztik.

A növekvő forgalom miatt egyre teherbiróbb, nagyobb fajlagos költséggel megvalósitható pályaszerkezetet kell tervezni, épiteni. A korszerübb technika és technológia drágább, az egyszeri beruházásnál, épitésnél nagyobb terhet jelent, bár a burkolatok élettartamában, a pálya jobb minőségében előnye jelentkezik.

A különböző kőanyagok és kötőanyagok beszerzési nehézsége nem mindig teszi lehetővé a leggazdaságosabb beszerzési hely előirányzását és ezek mellett még az anyagköltségek, árak lényegesen emelkedtek.

Az igények és lehetőségek közötti ellentmondás leghatékonyabb feloldásának, legalább is a pályaszerkezetek vonatkozásában az aszfaltbetonrendszerü aszfaltszőnyegek nagy mennyiségben való készitése lehet, a vonalvezetés jellemzőinek csökkent igényü, de a burkolat javitásával egyidőben történő javitása mellett.

Ezekre a munkákra a korábbi évekkel ellentétben megfelelő vállalati és saját kapacitás van az iparágban, bár a teljes kihasználás éppen az anyagi lehetőségek hiányában nem történhet meg.

Fel kell oldani a kapacitások egyenlőtlenségéből származó feszültséget is. Amig a vállalatok aszfaltburkolatból még jelentős kapacitástartalékkal is rendelkeznek, addig a földmunkák, kis hidépitések, járulékos közmüépitések végzéséhez nincs kellő kapacitás.

A hatékonysági vizsgálatok szerint a megye uthálózatából 295 km. hosszuságban az utkorszerüsitést már meg kellett volna valósitani, a még nem korszerüsitett vagy a jelenleg folyamatban levő korszerüsitési munkákon kivül. A KKTKI. által végzett számitások szerint a IV-V. ötéves tervben csak a főhálózati utakból a 811.sz. Szfvár-bicskei, 62.sz. Dunaujváros-székesfehérvári, 81.sz. Szfvár-győri ut korszerüsitése, a 63.sz. Szekszárd-székesfehérvári főut egyes szakaszainak korszerüsitése megvalósitandó, mert hatékony és szükséges a korszerüsités 13o,4 km hosszban. Az alsórendü uthálózaton 164,6 km hosszuságban lenne ugyanezen időszakban hatékony a korszerüsités.

Külön gondot jelent, és megoldatlan a nagyforgalmu vasutvonalak és az ugyancsak nagyforgalmu főutvonalakon lévő szintbeni vasuti keresztezések megszüntetése.

Fejér megyében 5 db olyan szintbeni vasuti keresztezés található, amelyeknél a különszintü megoldás már szükséges és hatékony lett volna:

8.sz. főut és Szfvár-komáromi vasutvonal,
62.sz. főut és Budapest-szfvári, valamint a Pusztaszabolcs-szabadbattyáni vasutvonal,
63.sz. főut és Pusztaszabolcs-Dombóvár-pécsi vasutvonal,
811.sz. főut és a Budapest-Hegyeshalom vasutvonal

keresztezésében.

Ezekben a keresztezésekben a sorompók zárvatartása gyakran meghaladja az esetenkénti 15-2o percet és pl. Sárbogárdon található keresztezésnél a sorompó zárvatartási ideje reggel 6 óra és délután 18 óra között 26o perc.

A feladataink a gondokból, igényekből már következnek.

Röviden a teljesség igénye nélkül az alábbiakban összegezhetők:

Feladat:
- a közlekedéspolitikai koncepció megvalósitása, a közuti közlekedés fejlődési ütemének megfelelően, a pályák és tartozékaik állandó jó minőségének biztositása.

- az utfenntartásban és épitésben az üzemeltetési szemlélet kialakitása, az utak üzemeltetésének megvalósitása, a feladatok komplex megoldása.

- a korszerü utfenntartási módszerek kialakitása, beleértve a vállalati utfenntartási tevékenységet is. A pályaszerkezetek megerősitése a jelenlegi igényeknek megfelelően, majd a forgalomnövekedés ütemének megfelelően a további lépcsőzetes burkolaterősitések megoldása. A saját és vállalati aszfaltkeverő és bedolgozó kapacitás hatékony kihasználása.

- az utak és utépitések minőségében előre lépni. A korszerü technika és technológiák maximális kihasználásával, a legjobb minőséget kell biztositani. A rossz minőségben készült utépités és utjavitás drágább, gazdaságtalanabb, mert ujabb javitást igényel. Az utazóközönség pedig joggal kifogásolja a nem megfelelő minőségü utakat. Az iparág presztizsét csak jó minőségü utakkal lehet biztositani.

- nagy jelentőségü feladat az utak esztétikai megjelenésének biztositása. Az elhanyagolt környezetü, de jó burkolatu pálya is kellemetlen hatást vált ki az uthasználókból. Az esztétikus megjelenés az utazást könnyebben elviselhetővé, kevésbé fáradságossá teszi.

- az üzemeltetési szemlélethez kapcsolódó feladat a forgalomtechnikai tevékenység javitása. A közuti jelzések tekintélyét csak az egyértelmü és jól alkalmazott jelzések adhatják meg. A jelzéseknél a korszerü anyagok felhasználását kell biztositani. Egyszerü módszerekkel javitani kell a rossz, balesetveszélyes csomópontokat, utszakaszokat saját fenntartás és a vállalati munka keretében. A forgalom és a baleseti helyzet elemzésével meg kell előzni és kiküszöbölni a baleseteket kiváltó helyzeteket és okokat.

- az emberi környezet védelmét a közutakon is biztositani kell. Az utmenti fásitások a kellemetlen zaj és porártalmat csökkentik és megfelelő alkalmazás esetén a tájba illeszkedést segitik, az ut vonalvezetésének hibáit eltüntethetik, enyhitik.

- jelentős feladat az utak téli járhatóságának mindenkori biztositása, a hófuvások elleni védekezés különféle módszereinek megválasztása, alkalmazása. Hóvédő erdősávok telepitése a földvédelmi szempontok

figyelembevétele mellett és a meglevő álbevágások megszüntetése látszik a legbiztosabb megoldásnak a mozgatható védőberendezések mellett.

- Nagy gondot és sok pénzt igénylő feladat a sikosság elleni védekezés. A téli utfenntartási tevékenység a fenntartási hitelek 15-18 %-át emészti fel évente, ezért különösen fontos ezeknek a költségeknek a célszerü védekezési mód helyes megválasztásával történő csökkentése.

- Lényeges feladat a helyes és következetes hatósági tevékenység gyakorlása. Az utak védelme és az utügyi érdekek védelme elengedhetetlen mind ma, mind a jövőben. A jövő útépitéseihez a területeket, lehetőségeket ma kell biztositani.

A gondok, a megoldásra váró feladatok felsorolása korántsem teljes. Az élet, a gyakorlat nap mint nap feladja a leckét. A feladatok megoldásában mindenkor a célszerüség, gazdaságosság, hatékonyság vezeti az utfenntartó szerveket.

Az eddig elért eredmények kellő értékelése mellett látjuk a jelen és a jövő feladatait is. Eredményes, jó munkát azonban csak következetes, tudományos, gazdasági számitással kellően alátámasztott, átgondolt fejlesztési koncepció alapján lehet végezni.

Minden koncepció azonban annyit ér csak, amennyit végrehajtanak belőle, ez pedig rajtunk áll.

Felhasznált irodalom

Kuzsinszky Bálint: Pannonia és Dácia
/A magyar nemzet története I./

Fitz Jenő: A római kor Fejér megyében

Görög D. - Kerekes S.: Magyarországnak Közönséges Mappája...

Bél Mátyás: Compendium Hungariae Geographicum...

Dr. Glaser Lajos: Fejér vármegye kialakulása
/Magyar városok és vármegyék monográfiája XXII./

Hanzély János: Magyarország közutjainak története /UKI 14./

Kállay István: Székesfehérvár haszonvételei 1688-179o között
/Fejér megyei történeti évkönyv 5./

KSH.: 197o. évi népszámlálás 7-b. Székesfehérvár adatai

KPM. Közuti Igazgatóság Székesfehérvár 1o éve: 1958 - 1968.

KPM. Közuti Igazgatóság Székesfehérvár mérlegbeszámolói.

T A R T A L O M J E G Y Z É K

Bevezetés 1

Az eltünt örökség 3

A honfoglalástól a felszabadulásig 9

Felszabadulás után 23

A közuti igazgatóságok megalakulása 29

A fenntartási munkák szervezeti és technológiai változásai 29

A közuti forgalom fejlődése és igényei az uthálózattal szemben 41

Felelős kiadó: Benke Márton igazgató
Felelős szerkesztő: Dr. Kőszegi Gyula
Összeállitotta: Dr. Kőszegi Gyula és Szaller Zoltán
Rajzokat készitette: Lánczos Istvánné és Szücs Farkas Zoltánné

Készült: 300 példányban. Volán 14. sz. Vállalat Székesfehérvár.