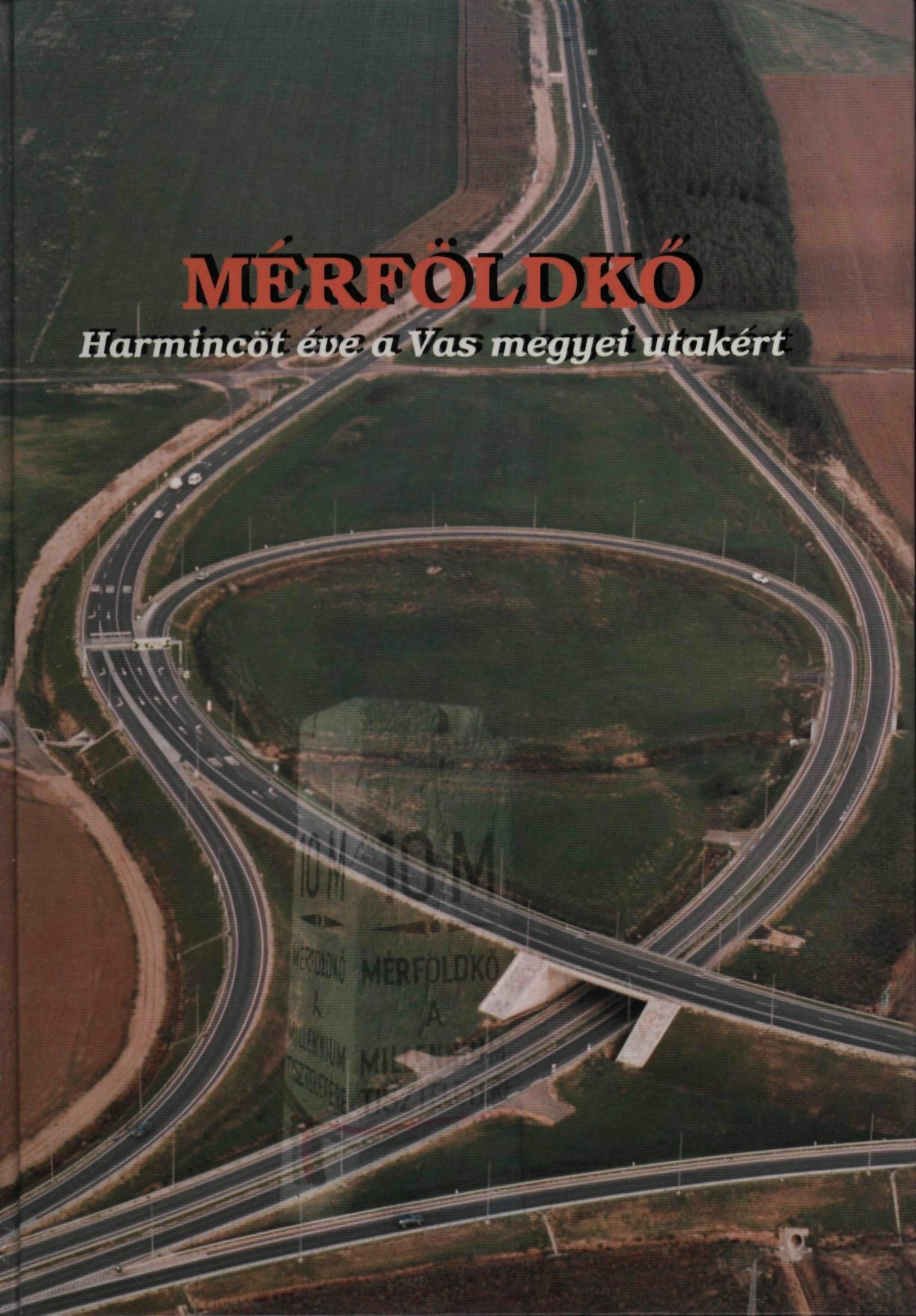

MÉRFÖLDKŐ
Harmincöt éve a Vas megyei utakért
10 M
MÉRFÖLDKŐ
A


PARTE DELL
PARTE DI SILESIA
PARTE DI MORAVIA
ARVENSIS CO
NITRIENSIS CO
BARSIENSIS CO
KOMA RIENSIS CO
SOPRONIENSIS CO
CASTELFERRENSIS CO
ALBENSIS CO
VNGARIA INFERIORE
ZALADIENSIS CO
SIGETENSIS CO
VARASDIENSIS CO
CRISIENSIS CO
SCLAVONIA
CROATIA
PARTE DELLA BOS
PARTE DELL'ISTRIA
PARTE DELLA SYRIA
DI CARNIOLA



DELL ALTA POLONIA
PARTE DELLA RUSSIA NERA
CEPVSIENSIS CO
GENINARIENSIS CO
ZEMPLINIENSIS CO
BEREGIENSIS CO
MARAMARVSIENSIS CO
BORSODIENSIS CO
HEVENSIS COM
TORANTALIENSIS CO
ZOLNOCENSIS CO
BACHIENSIS CO
TOLNENSIS CO
ORADIENSIS CO
CHONADIENSIS CO
BODROGIENSIS CO
Deserto di Bachmeghe
TEMESVENSIS CO
Marocsfeld
Campus Marons
Maxons
SIRMIENSIS CO
PARTE DELLA SERVIA
L'VNGARIA
DI FRANCESCO II.

Török Tibor

MÉRFÖLDKŐ

Harmincöt éve a Vas megyei utakért

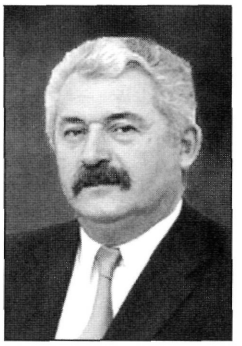
Kiadó

Vas Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság,
Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság

Felelős Kiadó: Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. Szombathely, igazgató: Kovács Jenő
és ÁKMI Kht. Budapest, igazgató: Tímár József
Tipográfia, nyomdai előkészítés: Benkő Gábor
Lektorálta: Tóthné Temesi Kinga
Műszaki szakértő: Katona Ferenc
Levilágította a DPIX Kft.
Nyomta a Sylvester János Kiadó és Nyomda Kft.
Felelős vezető: Varró Attila igazgató
Készült Szombathelyen 2002-ben, a Vas megyei Állami Közútkezelő Kht.
harmincötödik évfordulójára

ISBN 963 00 9143 7

Köszöntő



Harmincöt év. Nem „klasszikus évforduló". Nem írható át jól csengő negyedszázaddá, félszáz évvé, évszázaddá. Mégis évforduló, mégis alkalmas a visszatekintésre; arra, hogy számba vegyük, honnan indultunk, meddig jutottunk. Tükröt tarthatunk magunk elé; mit értünk el, s milyen új feladatokat állít elénk a gyorsan változó világ. Valljuk meg, nem az évek száma fontos, csupán az alkalom. Nem az évforduló késztet számvetésre, hanem a számvetés késztetése keres ünnepi alkalmat magának.

A múltba tekintés nem hasztalan merengés a régi szép időkön. Egy szakma történetének, emlékeinek és kiválóságainak ismerete erősíti a szakma iránti kötődést a jelen szakembereiben, s összetartozást teremt a közös múlt közös örököseiben. Minden korszak hordoz az őt követő korokra kiható tanulságokat, melyek csak akkor hasznosulnak, ha időről időre összegezzük őket, ha újra és újra összevetjük egymással a régebbi és az újabb tapasztalatokat. Az előretekintés a jelenben megfogalmazódó szükségszerűségek és szándékok megfogalmazásával pedig a jövő feladatainak konkrét meghatározásához nélkülözhetetlen.

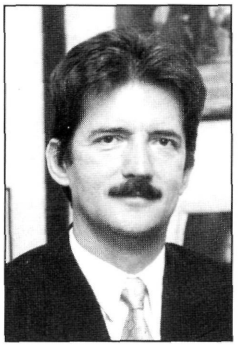
Mindez különösen fontos a „közutas szakma" esetében, hiszen a közútkezelő közhasznú társaságok munkája kevés helyet kap a nyilvánosságban. Gondjaikat, nehézségeiket nem kíséri aggódó figyelemmel a közvélemény. Sikereiket nem fogadja taps. Eredményeik nem látványosak e szenzációra éhes világban. Tevékenységi körükből fakadóan akkor dolgoznak jól, ha alig-alig vesszük észre őket. S dicséretükre szóljon: szinte észrevétlenül munkálkodnak.

Ez persze nem jelenti azt, hogy bármely közútkezelő társaság lemondhatna a közvélemény megbecsüléséről; arról, hogy megmutassa magát a külvilágnak, a szaktársaknak és társszakmáknak, mert ez egyúttal azt is jelentené, hogy feladja önbecsülését. Nagyot pedig csak az alkothat, aki szereti munkája tárgyát, érzi tevékenysége fontosságát, aki becsüli szaktársainak, a szakma egykori és kortárs mestereinek igyekezetét és teljesítményeit; és végül, akiben dolgozik a vágy, hogy mindezt másokkal is megismertesse és elismertesse. Ezt célozza a következő emlékkönyv is, melyet örömmel ajánlok az olvasók szíves figyelmébe.

További eredményes évtizedeket kívánok a Vas Megyei Közútkezelő Kht.-nek és minden munkatársának. Kívánom mindnyájuknak, hogy az eddigiekhez hasonló szakmai sikerek és az eddiginél több társadalmi elismerés kísérje tevékenységüket.

Dr. Fónagy János
közlekedési és vízügyi miniszter

Tisztelt Olvasó!



A Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. mint a Szombathelyi Közúti Igazgatóság jogutódja, 2002. évben ünnepli fennállásának 35. évfordulóját. Ünnepelhetnénk akár a 133. évfordulót is, ám ez nem a közutasokon és nem is az országon múlott. A történelem viharos évtizedei jelentősen megnehezítették, sőt kifejezetten akadályozták a közúthálózat fenntartását és fejlesztését.

Mégis, sőt talán éppen ezért nagy megtiszteltetés számomra, hogy dr. Fónagy János közlekedési és vízügyi miniszter úr után a megalakulásának 35. évfordulóját ünneplő Vas megyei „közútkezelők" nevében én köszönthetem Önöket.

Szeretettel és tisztelettel ajánlom ezt a könyvet mind a szakma, mind a velünk munkakapcsolatban lévő társszervek és a közvélemény számára.

Remélem, az Önök számára – akik most érdeklődéssel forgatják e könyvet – sikerült az eltelt időről élvezetes és maradandó képet festenünk. Ugyanakkor talán sikerült elérnünk azon célunkat is, hogy méltó emléket állítsunk a Vas megyei közutas szakma képviselőinek és eredményeinek. A sok képes anyag megjelentetésével igyekeztünk a szakma és a laikusok számára is megfoghatóbbá és élményszerűbbé tenni azt az áldozatos és embert próbáló munkát, amit kollégáim végeztek és végeznek ma is.

Miniszter úr kedves ajánló szavait megköszönve szeretném kifejezni hálámat azoknak is, akik e könyv összeállításában és elkészítésében részt vettek, akik a megjelenést bármi módon – akár erkölcsileg, akár anyagilag – támogatták.

Szeretnénk a jövőben is megfelelni mind a felső vezetés, a szakma, a vármegye követelményeinek, mind pedig az állampolgárok elvárásainak. Ezt kívánom az összes testvércégnek, a társszakmáknak és nem utolsósorban magunknak is.

Végezetül álljon itt néhány sor tanulságként magunk számára és egyben azok emlékére, akik már nem lehetnek közöttünk:

„Az élet inkább birkózáshoz, mint tánchoz hasonlít,
mert felkészülten, sőt rendíthetetlenül kell állnunk
minden eshetőséggel, a váratlannal szemben is."
(Marcus Aurelius)

Kovács Jenő
Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht.
ügyvezető igazgató

AZ ÚT KEZDETÉN



Bizonyára van még város, amelynek a történelme, története az utakhoz köthető, ám Szombathelyre mindenképpen vonatkozik ez az állítás. Az Alpok keleti lábánál fekvő területen vezetett át az északot déllel összekötő kereskedelmi útvonal. Az idők kezdetén nem beszélhetünk kiépített útról, sokkal inkább egy területsávról, amelyen a különböző kultúrák az árucseréjüket lebonyolították. Nevét később, a római korban a Balti-tengernél még ma is fellelhető, egykori fenyőfélék megkövült gyantájáról, a borostyánkőről kapta.

A rómaiak előtti, vasi úthálózatról igen gyér adatok állnak rendelkezésünkre. A kelta törzsek a Szent Viden, Górnál és a Ság hegyen jelentős központokat hoztak létre, ezeket a centrumokat minden valószínűség szerint jó minőségű utak kötötték össze, hiszen a kelták már ismerték és használták a kocsit.

A borostyánkő a Római Birodalom idején igen keresett luxuscikknek számított, gyűrűket, ékszereket, szobrokat készíttettek az aranysárga anyagból. „A borostyánkő a tengerből kivetett egyéb dolgokkal együtt sokáig ott hevert a parton, amíg a rómaiak fényűzése rá nem irányította a figyelmet. A helyi lakosság nem tud mit kezdeni vele, nyers állapotban összegyűjti, megmunkálatlanul elhozza hozzánk, és csodálkozva fogadja érte a fizetséget" – foglalta össze a borostyánkő karrierjének kezdetét Tacitus, a történetíró.

Város az út mellett

A Borostyánkő út kiindulópontja az itáliai Aquileia volt, előbb a Száván, aztán a Dráván vitt át, majd Körmend mellett a Rábán átkelve megkerülte az Alpokat, s egészen a Dunáig vezetett. Innét 890 kilométer (egy római lovag vette a fárad-

ságot Bécs környékén és lemérte a távolságot) várt az utazóra, amíg elérte a Balti-tengert, a borostyánkő lelőhelyét.

Az észak felé terjeszkedő Római Birodalom Krisztus előtt 35-ben egészen a Száváig jutott a hódítással, majd hamarosan újabb területeket vont fennhatósága alá. A legújabb kutatások szerint a város alapítását megelőzte az ősi területsáv – a kereskedelmi és a folyamatos hódítások és háborúk miatt már katonai útvonal – megszállása. A Borostyánkő út mellett fekvő Savaria helyén előbb katonai tábort, majd pedig teljes jogú várost (coloniát) alapítottak a rómaiak, amely az újonnan meghódított tartomány, Pannónia polgári központja lett. A két esemény időpontja nehezen meghatározható, de minden valószínűség szerint Krisztus után 40 és 50 között történt, Claudius császár uralkodásának idején.



Római korból származó útjelző kő. Savaria nyugati részén találták az egyetlen olyan mérföldkövet, amely a várost név szerint is említi. (A mérföldkő és az oltárkő a Savaria múzeum kezelésében van.)

Minden út Rómába vezet

A város alapításával együtt kezdődött meg a pannóniai úthálózat kiépítése, Augustus az utak építését és gondozását a mindenkori császár feladatává tette. A birodalmat behálózó rendszer jelentősége mindenki számára egyértelmű volt: a katonai és kereskedelmi fölény nem érvényesülhetett megfelelő utak nélkül, lóváltó állomások, szálláshelyek és postaszolgálat nélkül.

A rendszer központja – természetesen – Rómában volt, a Forum Romanumon állt az arany mérföldkő, az egykori „nulla kilométer". A korabeli „útikönyvek" pontos információkkal szolgáltak az utazóknak, megadták az egyes városok, elágazások távolságát. A római utakat kitűnő alapokra építették, Pannóniában 4-5 méter széles és 50-60 centiméter magas töltéseken vezettek, a járófelületet keményre döngölt kavics fedte, ezt habarcsos masszával fogatták össze. Némelyik töltés még ma is látható, az egyik például kitűnően megfigyelhető a Vépi úttal csaknem párhuzamosan, a villanytelep mögötti szántón. Nagy valószínűség szerint az utat árok szegélyezte, a nagyobb folyókra, patakokra pedig hidakat építettek. A mérföldkövek, amelyeken a kiindulóponttól számított távolság is szerepelt 2-3 méter magas oszlopok voltak.

Az utakhoz állomások is tartoztak: a kutatások alapján a lóváltó helyek a futárszolgálatban, a birodalmi adminisztrációban játszottak szerepet, mivel ezek a birodalmi postaszolgálat – a császári futárok vitték a parancsokat és üzeneteket a helytartókhoz – épületei voltak. Magáncélra még a legmagasabb rangú tisztségviselők is csak császári engedéllyel vehették igénybe, ám aki ezeket használta, igen gyorsan eljuthatott úti céljához a hatalmas birodalomban.

A városi utcákat és az országutak kivezető szakaszait bazaltlapokkal fedték,

ennek emlékét őrzi a Romkertben, illetőleg az Iseum előtt feltárt és rekonstruált rész.

Némelyik utat évszázadokon át használták, és van olyan is, amelynek egy részén, modern aszfaltcsík vezet. A mai autós, utazó nem is gondolja, hogy a rómaiak nyomán jár.



Központi szerep

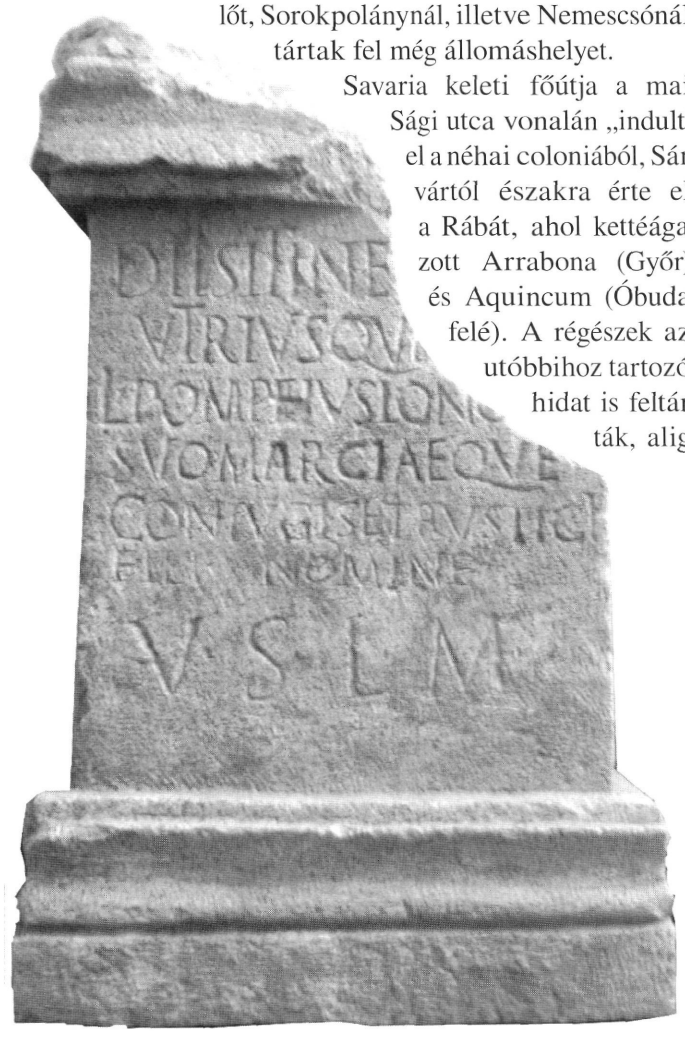
Időzzünk el egy kicsit az ősi utaknál. A Borostyánkő út a Drávától Zalalövőig a mai főútvonal nyomát követte, aztán Nemesrempehollós határától gondolatban ismét visszatérhetünk a római időkbe. Szombathelyhez közel, Balogunyom és Táplánszentkereszt között egy dűlőúton figyelhető meg az egykori, nyílegyenes vonalvezetésű, a város szívét „megcélzó" út. Savariát a mai Paragvári úttól keletre hagyta el, és észak felé ezen keresztül lehetett elérni Scarbantiát (Sopron), vagy éppenséggel a mai Bécsen át a Balti-tengert. Viszonylag jól ismertek az úthoz



A Borostyánkő út néhány épen maradt szakasza a Romkertben, illetve az Iseum területén

kapcsolódó állomások is: Katafánál a dombon egy erőd vigyázta a rábai átkelőt, Sorokpolánynál, illetve Nemescsónál tártak fel még állomáshelyet.

Savaria keleti főútja a mai Sági utca vonalán „indult" el a néhai coloniából, Sárvártól északra érte el a Rábát, ahol kettéágazott Arrabona (Győr) és Aquincum (Óbuda felé). A régészek az utóbbihoz tartozó hidat is feltárták, alig hetvenméternyire a sárvári vasúti hídtól.



Római korból származó oltárkő az utak, utazók istenének tiszteletére

Az ókori várost érintette a Galliát Kis-Ázsiával összekötő, délkelet–északnyugat irányú út is, amely a várostól délre kapcsolódott a Borostyánkő úthoz. A történészek kutatásai szerint – bár az ókori leírások nem emlékeznek meg róla, ami mindösszesen annyit jelent, hogy nem játszott sem katonai, sem pedig közigazgatási szerepet – Savariából minden bizonnyal nyugat felé is vezetett út. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a colonia nyugati részén találták az egyetlen olyan mérföldkövet, amely a várost név szerint is említi. Felső-Pannónia legrégibb útjelzőjét Krisztus után 131–132-ben állították, Hadrianus császár uralkodása idején. A mérföldkő a II. világháborúig a vépi kastély kertjében állt. Eredeti helye nem meghatározható, ám nagy valószínűség szerint a kisebb jelentőségű, a Szombathelyről nyugat felé vezető út mellől származik.

Róma után

A népvándorlás korában Pannónia egyre inkább kikerült a Római Birodalom érdekköréből, ám a Borostyánkő út jelentősége nem csökkent. A 4–5. században a tartomány egyre inkább elszigetelődött a délebbre fekvő területektől, az egyetlen kapcsot a meglévő útvonal jelentette. A régészeti adatok arra utalnak, hogy a városban és környékén élő római lakosság története a 370-es évektől kezdve nehezen rekonstruálható, ám nem jelenti azt, hogy a 4. század végére a római civilizáció eltűnt volna a térségből. A kettészakadt nagyhatalom nyugati felének császára 455-ben tett egy kísérletet a tartomány visszaszerzésére, és bár sikerrel járt, nem maradt elegendő ereje, hogy a római közigazgatást helyreállítsa. Írásos emlékek szerint 456. szeptember 7-én földrengés döntötte romba a várost – a legújabb, szeizmológiai vizsgálatok azonban nem igazolták, hogy ilyen katasztrófa érte volna a várost. Minden bizonnyal arról van szó, hogy a csökkenő népességű, központi irányítás és pénzek híján egyre pusztuló Savaria „elvesztésére" született valamiféle magyarázat a kortársakban.

Pannónia valamikor a 430-as években került hun fennhatóság alá, és a megszálló csapatok nagy valószínűség szerint ellenőrizték a Borostyánkő út forgalmát és kereskedelmét is. A hunok után az írott forrásokból eltűnik Savaria neve, és csak

a frankok 791-es, az avarok ellen vezetett hadjárat után kerül elő. A frank sereg az Enns völgyétől a mai Győrig hatolt, majd egy látszólagos felesleges kitérőt téve Savaria felé került. A számítások szerint az 52 nap alatt 685 kilométer utat megtévő had a római utakat használta, Nagy Károly pedig azért kereste fel az egykori római központot, mert az addigra kiteljesedő Szent Márton-kultusz nyomán látni kívánta a szent szülőhelyét.

Az avarokkal háborúzó Karoling Birodalom a 9. század első felében megszerezte Nyugat–Dunántúl nagy részét, és a Borostyánkő út ismét újjáéledt, ezt bizonyítják az előkerült éremleletek. Savaria (vagy Sabaria) városa minden bizonnyal védelmi – és valószínűleg egyházi – központ volt. A 10. század elején azonban újabb nép érkezett keletről, uralma alá vonva a területet is: a magyarok.

Az Árpád-kor útjai

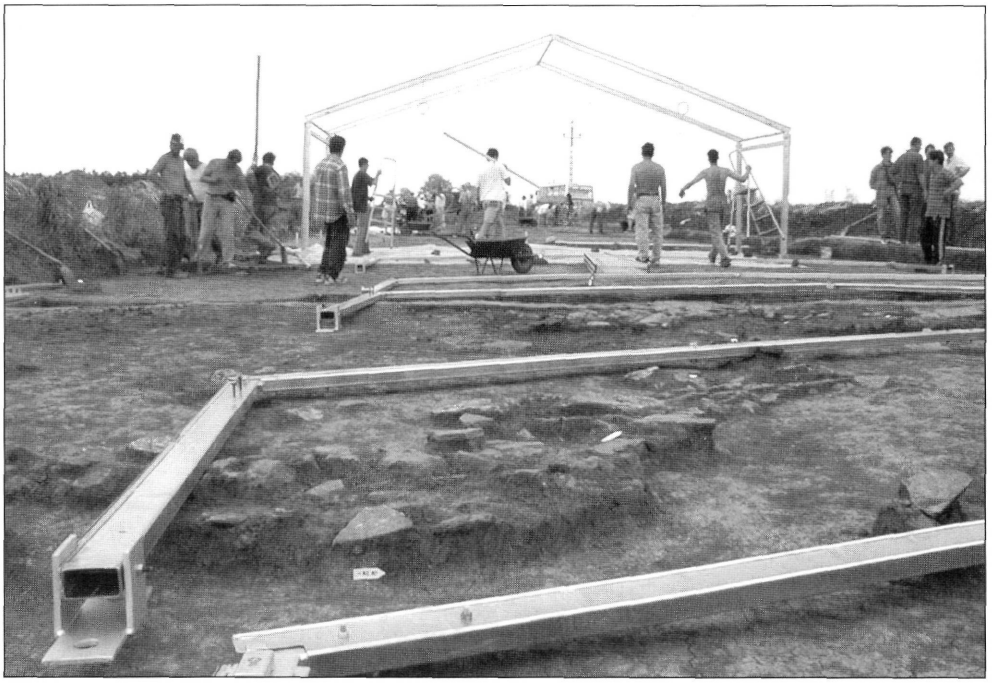
Szombathely és Vas vármegye sokkal nagyobb szerepet játszott a Magyar Királyság életében mint azt korábban a szakemberek gondolták. A város a határokat védő gyepűrendszer területén belül, a külföldiek által is használt észak–déli út mentén feküdt. Az utóbbin bonyolódott le a velencei és bécsi tranzitkereskedelem egészen a 12. század végéig.

Az Árpád-kor nagy dunántúli útjai közül a Székesfehérvárról Veszprémen át nyugatra vezető út Vasvárnál vált ketté. Északi ága Stájerországba vitt, a korabeli oklevelek Német útnak nevezik. A déli leágazás a Hegyháton haladt Muraszombat irányába, majd a mai Radkersburgot elérve délnek fordult, és a római Borostyánkő út nyomvonalát követve érte el Itáliát, ahol már a 10. században a Magyarok útjának hívták – valószínűleg a kalandozó magyarok miatt. Az út vasi szakaszát a mai napig Király útja, Katonák útja néven ismeri a nép, egy mai napig élő őrségi legenda szerint ezen menekült IV. Béla király a tatárok elől. – Vasvár alatt megvan egy 10 kilométeres szakasza.

Érdekesen alakult a Borostyánkő út vasi szakaszának középkori történelme, egyre inkább átvette szerepét a Pozsony–Varasd út, amely a mai észak–déli tengely elődje volt. A kutatások megállapították, a déli szakaszon jobban kötődik a római kori elődhöz, míg északon jelentősen eltért attól. A történészek megállapították, hogy Szombathelyről több, úgynevezett belső forgalmat lebonyolító út indult ki. Ezek: Kőszeg, Söpte–Csepreg, Vát–Győr, Vép–Ikervár, Kám–Karakó, Körmend–Vasvár, Ják–Nárai–Németlövő, Olad–Rohonc–Németlövő.

Az úthálózat elsősorban a határvédelmi rendszerhez és a gyepűkhöz, valamint a bel- és külkereskedelemhez kapcsolódott. A nagyszámú helyi út jelezte azt is, hogy a középkori Szombathely – bár a vármegye székhelye másutt volt – a térség történelmének igencsak aktív települése volt.

A középkori úthálózat – ha kissé túlzásnak is tekinthető az állítás – nagyjából a mai rendszer elődjének tekinthető. Az oklevelekben különböző neveken említett utak közül kiemelkedik a publica via, amelyen ugyan szedtek vámot a király nevében a meghatározott helyeken, ám alapvetően szabadon használható utat jelentett. Egy 1338-ban kiadott okiratban már magyar nyelven is olvasható az ilyen jellegű út neve: kewzuth, azaz közút.



Az utak építését régészeti ásatás előzi meg. A Zanatot elkerülő tervezett útnál több helyszínen is végeztek régészeti feltárást. Itt bukkantak rá középkori útmaradványokra.



A török idők

A délről érkező török hódítókat különösen csábította Bécs, a Habsburg Birodalom viszonylag könnyen elérhető városa. Vas megyén keresztül többször is átvonultak a császárváros felé a török hadak. Az 1532-es, Kőszegnél elakadó hadjárat hadinaplója szerint a sereg felvonulását erősen hátráltatta a rossz időjárás, az esőzések tönkretették az utakat.

A török megszállás teljesen átrajzolta a magyar úthálózatot, a Duna mentén délre vezető kereskedelmi útvonalak helyett alakult ki a Bécs–Sopron–Kanizsa–Pécs–Belgrád tengely, ami még a török kiűzése után is megmaradt. Szombathely jelentőségét növelte, hogy a fenyegető török betörések miatt a vármegye központja a 16. század végén Vasvárról ide került.

Az útügy kezdetei

A török kiűzése és a Rákóczi-szabadságharc után a vármegyerendszer keretein belül a közigazgatás is újjászerveződött. Az utak és hidak fenntartásának, kezelésének kérdései az alispán hatáskörébe tartoztak. A Habsburg-adminisztráció kormányzó szerve, a Helytartó Tanács szintén bocsátott ki „útügyi" rendelkezéseket. A berendezkedő birodalom az 1700-as évek közepétől – ahogy már a rómaiak is – felismerte, hogy a közigazgatás elképzelhetetlen jó minőségű utak nélkül.

Egy 1790-es térkép az alábbi utakat különböztette meg a vármegyében.

Országutak: Szombathely–Rum–Zala-

bér, Szombathely–Körmend–Fölöström (Fürstenfeld).

Postautak: Kőszeg–Szombathely, Körmend–Zalalövő, Körmend–Vasvár, Körmend–Ivánc–Regede (Radkersburg).

Kereskedelmi utak (a teljesség igénye nélkül): Szombathely–Németszentmihály–Felsőőr–Pinkafő, Bucsu–Rohonc, Kőszeg–Rohonc, Szentgotthárd–Regede, Körmend–Németújvár, Szombathely–Szenttelek, Szombathely–Győr, Sárvár–Merse, Sárvár–Jánosháza, Kiscell–Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu, Magyargencs–Várkesző, Szombathely–Kám, Rum–Rábahidvég, Szentgotthárd–Gyanafalva, Felsőőr–Tarcsa, Borostyánkő–Kőszeg.

Az utak és hidak építését és fenntartását a főszolgabíró irányította a járásokban, egy 1772-es királyi rendelet adta utasításba, hogy a vármegyékben útfelügyelő mérnököt kell alkalmazni.

A korszak másik, – akárcsak a rómaiak idején – utakhoz kapcsolódó jellegzetes, kezdetben katonai célokra használt intézménye a Habsburgok postaszolgálata volt. Már a XVII. század végén megindult a parancsok és küldemények továbbítása, ekkor még elsősorban délre, a török háború irányában. Az utak lezárásával egyre inkább a közigazgatás, illetőleg a polgárok használták a postajáratokat, az utóbbiak utazásra.

1720-ban Bécsből hét postajárat indult (természetesen voltak máshonnét induló vonalak is), ezek közül az egyik – ma talán nemzetközi folyosónak nevezhetnénk – érintette a megyét, ez a Sopron–Szombathely–Kanizsa–Eszék–Pétervárad–Belgrád–Konstantinápoly útvonalon haladt. A postavonalak behálózták Magyarországot, a kocsijáratokat majd később a vasút szorította ki, a gyorsan terjedő új utazási és szállítási formával a lovas fogatok már nem versenyezhettek. A vármegyei iratokat áttekintve a korszak „közutas" problémáját az utak fenntartása jelentette. A korabeli források többször megemlékeznek arról, hogy Magyarországon nem volt egyszerű feladat a közlekedés, különösen a téli időszakban. Az utazók gyakran elpanaszolták, hogy valóságos kaland a magyar utakon közlekedni. Ennek oka talán az lehetett, hogy külön útügyi szervezet még nem létezett, a kiadott feladatokat a területileg illetékes falvak jobbágyságának kellett végrehajtania az ekkor erősen feudális Magyarországon. Mindenképpen meg kell említeni azonban, hogy a vasi utak jobb állapotban voltak, mint az ország többi útjai

Az akkori problémák sem voltak mások, mint ma. Egy 1810-es Vas vármegyei dokumentum úgy rögzíti a tavaszi helyzetet, hogy a fagyok annyira tönkretették az országutat, hogy az csaknem járhatatlan. Ezért a mély kerékvágásokat „be kell vonyattatni", azaz fedni, utána pedig valamennyi település köteles fövenyeztetni, vagyis kavicsoztatni. Ugyanígy elrendelték az út menti bozót rendszeres vágását és irtását. A vármegyének kellett biztosítani télen a postajáratok biztos közlekedését.

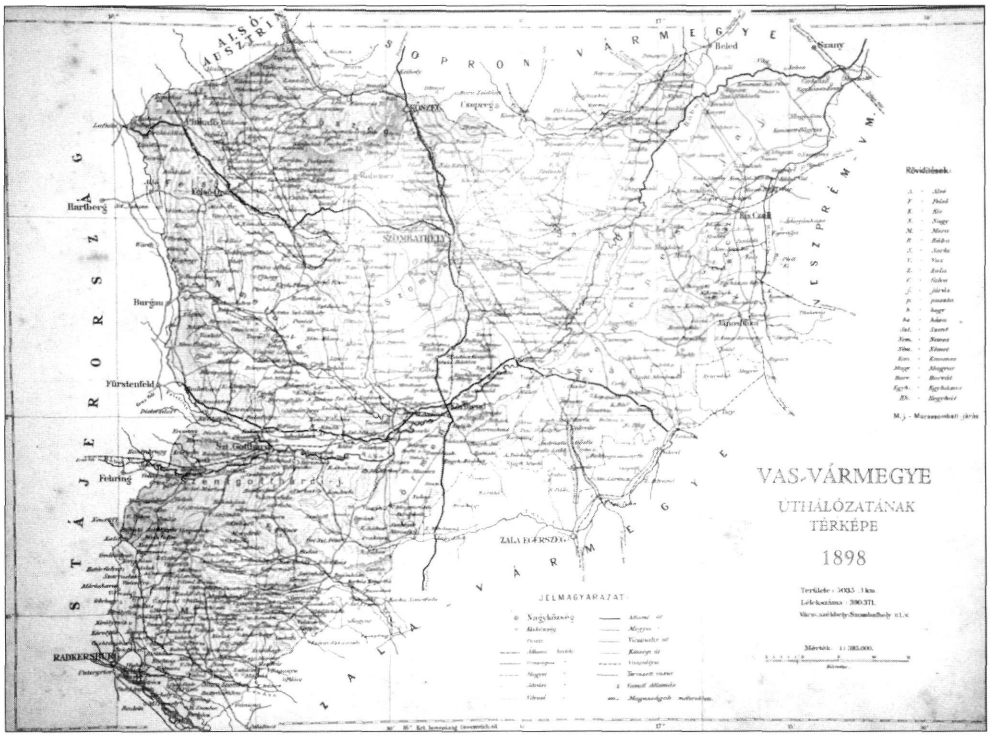
A szabadságharc után

Az 1848–49-es szabadságharcot brutálisan vérbefojtó Habsburg Birodalom saját közigazgatási rendszert vezetett be az úgynevezett Bach-korszakban. Az osztrák útügyi szervezet mintájára Építési Főigazgatóságot állítottak fel Budán 1851-ben, és építési hivatalok alakultak a megyeszékhelyeken, így Szombathelyen is. Az útügyi szervezet aztán átemelte az ausztriai szisztémát Magyarországra.

Az utakat állami pénzekből építették – igaz, ingyenes közmunkával. A rendszerben állami, országos és községi utakat különböztettek meg. A folyamatos fenntartáshoz létrehozták az útmesteri hálózatot, valamint útkaparókat alkalmaztak,

akik aztán kővel, vagy ahol ez nem volt lehetséges, ott kaviccsal vagy homokkal terítették le az útpályát.

Bár a korszak politikai és egyéb szempontok miatt egyáltalán nem nevezhető haladónak, és erősen visszavetette Magyarországot, azt mindenesetre meg kell hagyni, hogy az útügyben – pontosan a szervezettség miatt – jelentős fejlődést hozott, és megteremtette az alapjait a kiegyezés után kiépülő magyar rendszernek.



Vas vármegye úthálózatának térképe 1898-ban

A kiegyezés

A kiegyezés után az utak összes kérdése a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium fennhatósága alá tartozott, amely helyi szervezetein keresztül irányította az utak fenntartását, igazgatását. Szombathelyen 1881-ben alakult meg az Államépítészeti Hivatal, amely mindenképpen a Közúti Igazgatóság elődjének tekinthető.

A szervezet felépítése a következőképpen alakult: a vezető mellett egy főmérnök, három mérnök, egy építész és egy irodatiszt végezte a szakmai feladatokat. Az utakról 1890-ben született törvény különböző kategóriákba sorolta az utakat: így állami, törvényhatósági, községi közlekedési és községi dűlőutakra osztotta fel az egyre gyarapodó magyar úthálózatot.

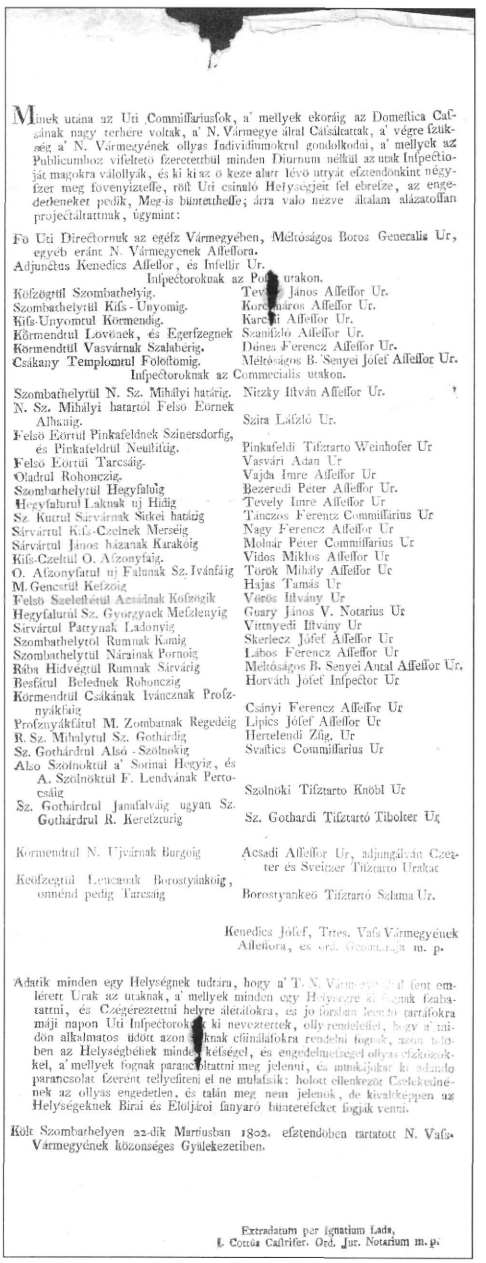
Az Államépítészeti Hivatalon belül a vasi állami utak kezelését öt útmester és 51 útkaparó látta el az alábbi székhelyekről: Szombathely, Vasvár, Körmend, Rábakeresztúr és Pinkafő. A törvényhatósági utakra 12 útbiztos és 177 útkaparó ügyelt, az akkori Vas vármegye minden járási székhelyén volt központjuk. A múlt század végén, valószínűleg a millenniumra készült felmérés szerint a megyében 206 kilométer állami, 1013 kilométer törvényhatósági, 460 kilométer községi és 3000 kilométer dűlőút tartozott az akkori úthálózathoz. Három állami út érintette a megyét: a Budapest–Graz,



közlekedésre is. Az úthálózat fejlesztéséhez a századforduló után csaknem az összes nagyobb közúti hidat át kellett építeni, ugyanis ezek szerkezete fából készült, így az árvizek gyakran megrongálták azokat. Jellemző a lendületre, hogy 1906-ban egyetlen esztendőben tizenhét nagy híd épült, általában az állami utakhoz kapcsolódva, köztük Rába-hidak, de ekkor készültek el a megyeszékhely Perint-hídjai is a varasdi, illetve a pinkafői útvonalon – ezek jellegzetes, rácsos acélhidak voltak.

1802-ben kelt dokumentum útmesterek kinevezéséről

Sennyei Antal feljegyzései 1802-ből a hídjavításokhoz felhasznált anyagokról



Mínek utána az Uti Commissariusok, a' mellyek ekoráig az Domestica Cassának nagy terhére voltak, a' N. Vármegye által Cassáltattak, a' végre szükség a' N. Vármegyének ollyas Individuumokrul gondolkodni, a' mellyek az Publicumhoz vifelteto fzeretettbül minden Diurnum nélkül az utak Infpectioját magokra válollyák, és ki kiaz ö keze alarr lévö uttyát efztendönkint négyfzer meg fövenyizteffe, röfl Uri csinaló Helységjeit fel ebreffze, az engedetleneket pedik, Meg-is büntetheffe; árra valo nezve általam alázatoffan projectáltattnak, úgymint:

Fö Uri Directornak az egéfz Vármegyében, Méltóságos Boros Generalis Ur, egyéb eránt N. Vármegyenek Affeffora.
Adjunctus Kenedics Affeffor, és Infellir Ur.

Infpectoroknak az Po[illegible] urakon.

Kőfzegtül Szombathelyig.	Tevely János Affeffor Ur.
Szombathelytül Kifs-Unyomig.	Kőrefmáros Affeffor Ur.
Kifs-Unyomtul Körmendig.	Karczagi Affeffor Ur.
Körmendtul Lovónek, és Egerfzegnek	Szamitzló Affeffor Ur.
Körmendtül Vasvárnak Szalahérig.	Dénes Ferencz Affeffor Ur.
Csákany Templomtul Földfomig.	Méltóságos B. Senyei Jófef Affeffor Ur.

Infpectoroknak az Commecialis utakon.

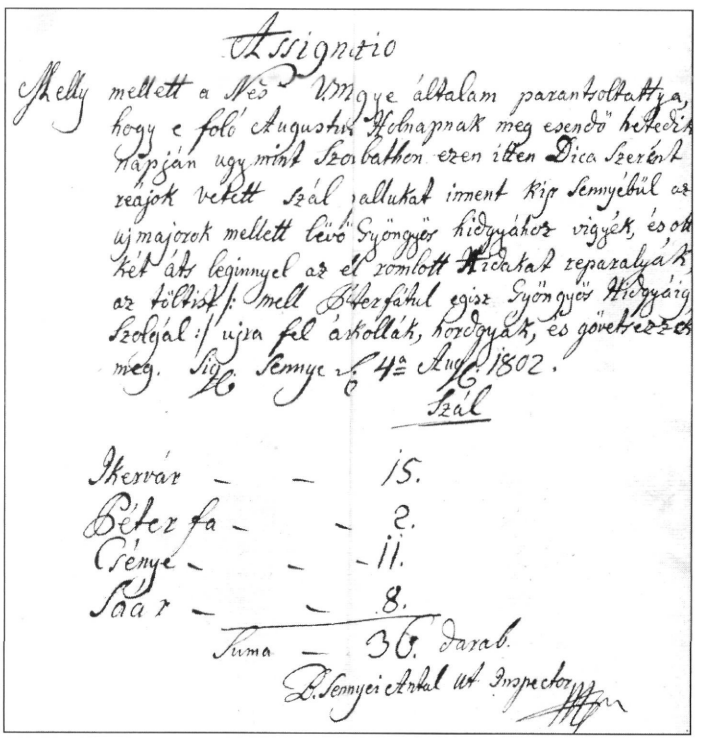
Szombathelytül N. Sz. Mihályi határig.	Nitzky István Affeffor Ur.
N. Sz. Mihályi határtól Felső Eörnek Albatig.	Szita László Ur.
Felső Eörtül Pinkafeldnek Szinersdorfig, és Pinkafeldtül Neuftiftig.	Pinkafeldi Tifztartó Weinhofer Ur
Felső Eörtül Tarcsáig.	Vasvári Adam Ur
Oladrul Rohonczig.	Vajda Imre Affeffor Ur
Szombathelytül Hegyfaluig	Bezeredi Peter Affeffor Ur.
Hegyfalurul Laknak uj Hidig	Tevely Imre Affeffor Ur
Sz. Kurut Sárvárnak Sükei határig	Tánczos Ferentz Commiffarius Ur
Sárvártul Kifs-Czelnek Merséig	Nagy Ferencz Affeffor Ur
Sárvártul János házanak Karakóig	Molnár Peter Commiffarius Ur
Kifs-Czeltül O. Afzonyfaig.	Vidos Miklos Affeffor Ur
O. Afzonyfatul uj Falunak Sz. Iványáig	Török Mihály Affeffor Ur
M. Gencstül Kefzögig	Hajas Tamás Ur
Felső Szeleftérül Acsádnak Kőfzögik	Vörös Istvány Ur
Hegyfalurul Sz. Györgynek Meßzenyig	Guary János V. Notarius Ur
Sárvártul Pattynak Ladonyig	Vittnyedi Istvány Ur
Szombathelytól Rumnak Kőnig	Skerlecz Jófef Affeffor Ur
Szombathelytül Náraínak Pornoig	Lábos Ferencz Affeffor Ur
Rába Hidvégtül Rumnak Sárvárig	Méltóságos B. Senyei Antal Affeffor Ur.
Besfátul Belednek Rohonczig	Horváth Jófef Infpector Ur
Körmendtül Csákának Ivánczának Profznyákfaig	Csányi Ferencz Affeffor Ur
Profznyákfátul M. Zombatnak Regedéig	Lipics Jófef Affeffor Ur
R. Sz. Mihalytul Sz. Gothárdig	Hertelendi Zfig. Ur
Sz. Gothárdrul Alsó-Szölnökig	Svatlics Commiffarius Ur
Also Szölnöktul a' Sotinai Hegyig, és A. Szölnöktul F. Lendvának Pertocsáig	Szölnöki Tifztarto Knöbl Ur
Sz. Gothárdrul Janafalvág ugyan Sz. Gothárdrul R. Keretzurig	Sz. Gothardi Tifztartó Tibolter Ur
Körmendrul N. Ujvárnak Burgoig	Acsadi Affeffor Ur, adjungálvan Czeter és Sveitzer Tifztarto Urakat
Kőfzegtül Lenczanak Borostyánkoig, onnénd pedig Tarcsáig	Borostyankeö Tifztartó Szlama Ur.

Kenedics Jófef, Trtes. Vafs Vármegyének Affeffora, és ord. Geometrája m. p.

Adatik minden egy Helységnek tudtára, hogy a' T. N. Vármegyéjtül fent emlélerett Urak az utaknak, a' mellyek minden egy Helységre az fognak fzabattani, és Czégerezzentül helyre állatfokra, és jo forslan levendö tartásokra máji napon Uri Infpectorokul ki nevoztettek, olly rendelellel, hogy a' midön alkalmatos időtt azon utaknak cfinálafokra rendelni fognak, azon tolben az Helységbéliek minden kefségel, es engedelmefségel ollyas elkózokkel, a' mellyek fognak parancsolattatni meg jelenni, és munkájokat ki adandó parancsolat fzerént tellyeflteni el ne mulafsák: holott ellenkezöt Cselekedőknek az ollyas engedetlen, és talán meg nem jelenök, de kivalképpen az Helységeknek Birái és Elöljárói fányaró büntetefeket fogják venni.

Költ Szombathelyen 22-dik Martiusban 1802. efztendóben tartatott N. Vafs-Vármegyének közönséges Gyülekezetiben.

Extradatum per Ignatium Lada, I. Comit. Caftrifer. Ord. Jur. Notarium m. p.



Assignatio

Melly mellett a Nes Vmgye általam parantsolttatik a, hogy e folo Augustus Hó napnak meg esendö hetedik napján ugy mint Szombathon ezen itten Dica Szerént reajok vetett Sál vallutat imént kip Semyébül az uj majorok mellett lévö Gyöngyös hidgyához vigyék, és ott két áts leginnyel az el romlott Hidakat reparalyák, az töltést pedig mell Péterfától egész Gyöngyös Hidgyáig szolgál: ujra fel árkolják, hordgyák, és göretzezzék meg. Sig. Semye d. 4a Aug. 1802.

Sál

Ikervár	15.
Péterfa	2.
Csénye	11.
Saar	8.
Suma	36. darab.

D. Sennyei Antal ut Inspector

Trianon után

A Monarchia háborús vereségének következményeit leginkább Magyarország fizette meg a trianoni békeszerződéssel. Vas vármegye területének jelentős részét elveszítette, az országhatár számos utat elvágott, így újabb vonalak építésére is szükség volt, például Szentpéterfát csak a '30-as években sikerült a megyeszék-

a Pozsony–Varasd és a Szombathely–Pinkafő útvonal.

Az utak burkolata ekkor még nagyobbrészt zúzottkőből és kavicsból készült. Aszfaltos út először 1905-ben épült Vas vármegyében, inkább afféle kuriózumként, hiszen a hossza alig több mint egy kilométert tett ki.

A kiegyezést követő gazdasági fellendülés természetesen hatással volt a közúti

helyhez bekötni, hiszen az út ezen a területen Ausztriához került. A megyeszékhelyszerepet betöltő Szombathely központi helye vitathatatlan volt, hiszen a későbbi burgenlandi rész centrumának számított – ekkora nagyságú város nincs a térségben. A trianoni döntéssel azonban határ menti település lett belőle.

A megcsonkított ország gazdasági súlya csökkent, az úthálózat fejlesztése helyett hosszú éveken át csak szinten tartásról lehet beszélni, illetve a háború előtti állapotok helyreállításáról. A huszas–harmincas években az országos kiépített úthálózatból Vas megye csak öt százalékkal részesedett, ráadásul a forgalomból is igen kevés jutott a megye útjaira.



Geodéták, útmesterek, útkaparók

A korszak első nagyobb útépítési beruházásai között kell megemlíteni a bekötőutak rendszerét. Egy 1920-as felmérés szerint a megyében 42 település nem csatlakozott a nagyobb állami és törvényhatósági utakhoz – a bekötőutak azonban a II. világháborúig mindenütt kiépültek, állami, vármegyei és községi pénzforrásokból.



Külön kihívást jelentett a gyorsan terjedő motorizáció, az utaknak a gépjárműforgalmat is el kellett viselniük. Országos forgalomszámlálás előzte meg a magyarországi úthálózat fejlesztését, ebből Vas megye, a korábban említett okok miatt kimaradt. Elsőbbséget élvezett London–Köln–Bécs–Budapest–Szeged–Belgrád–Isztambul nemzetközi folyosó hazánkon átvezető szakasza. A megye akkor értékelődött fel ismét, amikor az olasz diplomácia élénken támogatta a magyar revíziós törekvéseket, és a két ország szorosabbra fűzte az együttműködését. 1936–37-ben készült el a 8. számú főútvonal az országhatár és Veszprém közötti szakaszon – a régi Budapest–Graz főút más vonalon vezetett. A hat méter széles betonútpálya akkoriban korszerűnek számított, – a trianoni szerződés egy pontja szerint csak 6 méter burkolt szélessége lehetett –, a hetvenes–nyolcvanas évek forgalmi terhelését azonban már nem bírta el, ezért is kellett folyamatosan korszerűsíteni – a munka napjainkban is tart. A 8-as főúton több híd, Vasvárnál és Rátótnál vasúti felüljáró is épült. Az utóbbi különösen nagy vihart kavart: a helyi nagybirtokos nem engedélyezte, hogy a tervezett helyen készüljön el, ezért új vasútállomást kellett építeni a községnek és a felüljárónál bonyolult műszaki megoldásokat alkalmaztak az építők.

Háború a hidak ellen

A II. világháború végén a vasi úthálózat jelentős károkat szenvedett. Nemcsak a nehéz katonai járművek tettek kárt az utakban, hanem a visszavonuló német csapatok igen nagy pusztítást végeztek a hidak között. Módszeresen felrobbantották a nagyobb hidakat – ám a történelemből tudjuk, hogy a Vörös Hadsereget a megyében sem sikerült ezzel feltartóztatni. A különös katonai doktrínának 96 híd esett áldozatául – nyugodtan mondhatjuk, teljesen hiábavaló volt az akkor még egészen fiatal vasbeton és acélhidakat felrobbantani.

Az utak javítását az útmesterek már 1945 tavaszán megkezdték, és az Állami Építészeti Hivatal is folytatta a működését, a megyei úthálózatot 1946-ra teljesen helyreállították, a hidak közül 1950-ig harminckettőt, általában a nagyobbakat, helyreállítottak.

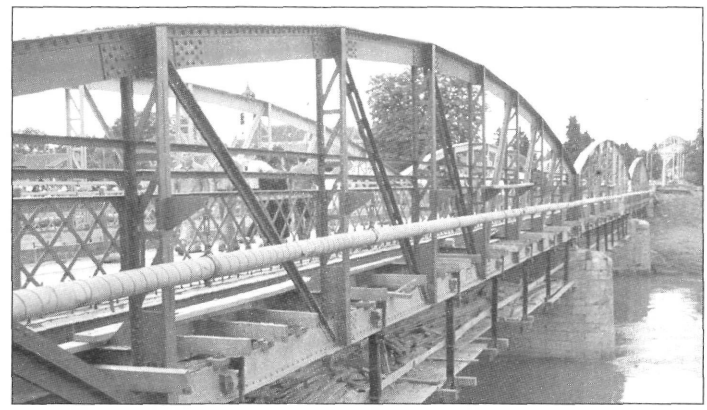
A korszakra jellemző, hogy rövid demokratikus átmenet után a kommunisták hatalomra kerülésével hamarosan központosított államhatalom (vagy ha úgy tetszik párthatalom) épült ki, és minden szervezetet központosítottak, így az Állami Építészeti Hivatalt is megszüntették.

Mi legyen az utakkal?

A magyar útügyben ekkor meglehetősen kusza és zavaros időszak következett be. Előbb a törvényhatósági úthálózatot államosították, a megye úthálózata ekkor 1448,6 kilométer volt, ebből 435,3 főközlekedési, 1013,3 alsóbbrendű útként volt nyilvántartva. Az Állami Építészeti Hivatal helyett a hatósági és építtetői feladatokat a megyei tanács közlekedési osztálya látta el, míg a fenntartás a Szombathelyi Útfenntartó Nemzeti Vállalat dolga lett.

Mindez a legjobb példa arra, hogy miként nem szabad az útügyet felosztani, mindkét szervezet nem csak a saját munkájával foglalkozott. Az eredmény: a felmérések szerint az úthálózat fokozatos romlásnak indult. Bár az állam jelentős összegeket juttatott a tanácsoknak az utakra, a pénzeket azonban helyben gyakran másra fordították. Az Útfenntartó Vállalat, miután az Állami Építészeti Hivatal teljes állományát átvette, gyakran vállalt szakembereivel út- és hídépítéseket (ne feledjük, a hidak jó részét még mindig nem állították helyre), így aztán egyáltalán nem csoda, hogy a meglévő utakra nem jutott elegendő figyelem.

1954-ben a szakminisztérium még egyet csavart az amúgy sem egyszerű helyzeten: Közúti Kirendeltségeket szervezett, az útfenntartók helyett az építési feladatokra Közúti Üzemi Vállalatok alakultak. Vas megyében nem volt sem kirendeltség, sem pedig üzemi vállalat, az utakról a két győri és a két zalaegerszegi szervezet gondoskodott.



A II. világháborúban 96 Vas megyei hidat romboltak le, robbantottak fel, a többi között a körmendit is

1958-tól a kirendeltségek közúti igazgatóságokká alakultak, Vas megye Győrhöz tartozott, Szombathely ekkor kimaradt az átszervezésből, még kirendeltség sem működött a vasi megyeszékhelyen. Erre 1962-ig kellett várni, a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság fennhatósága alá kerültek a vasi utak, azonban felállítottak egy szombathelyi kirendeltséget. A következő lépés már az önálló közúti igazgatóság létrehozása volt Szombathelyen.

AZ ÖNÁLLÓ SZERVEZET

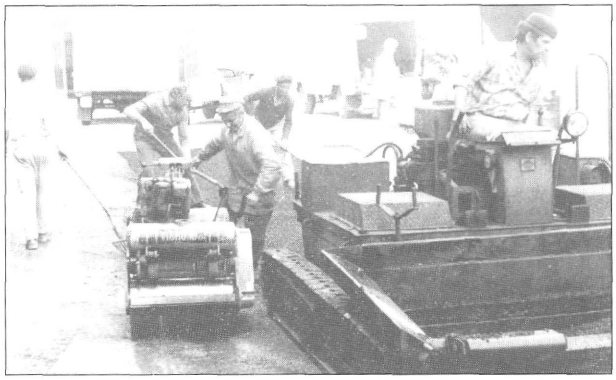


Harmincöt évvel ezelőtt indult az önálló vasi közút kezelő szervezet története. A hatvanas évek végén az egyre növekvő forgalom magával vonta az utak állapotának javítását, ami elég nagy kihívásnak számított az újjászervezett igazgatóságoknak is. A vasi közutasok megbírkóztak a feladattal.

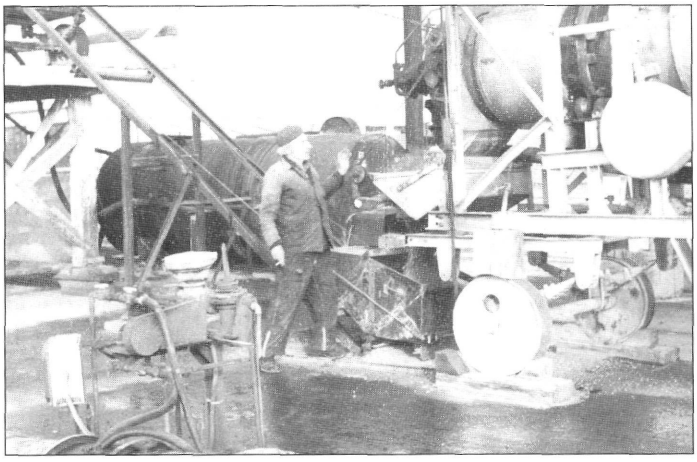
Az önálló vasi közútkezelő szervezet története 1967-ben kezdődött. A megyei rendszernél nem lehetett jobbat kitalálni, noha a nyolcvanas években egyszer még összevonták a közúti igazgatóságokat. Az indulás nem nevezhető egyszerűnek: fel kellett építeni egy komplett céget, még hozzá úgy, hogy a hatvanas évek végének gazdasági fellendülése komoly kihívásokat támasztott, ugyanis egyre nőtt a forgalom és ezzel párhuzamosan jobb minőségű utakra volt szükség. Nem túlzás, a vasi közutasok gigantikus munkát végeztek, portalanították, végigaszfaltozták a megye addig köves-kátyús útjait, új szakaszokat építettek, kezük nyomán a vasi úthálózat a legjobbak közé került. A nagy lendület kitartott egészen a nyolcvanas évek közepéig, aztán elfogyott az állami akarattal és forrásokkal egyetemben, – a rendszerváltás idején nem lehetett már dicsekedni az utakkal. Később lassan megint lábra kapott a közutas szakma, és a további gazdasági növekedés elképzelhetetlen jó minőségű fő- és mellékutak, autópályák nélkül. Valahogy ennyi az elmúlt harmincöt esztendő – egy generáció munkáséveinek – summázata: a rögös-gödrös makadámtól igen hosszú utat sikerült bejárni. És egy kis előretekintés: a cél természetesen Európa, és ahogy az egyik megszólaló utalt rá, nem odaérni akarunk, hanem hazahozni és megteremteni itthon is – legyen szó akár az utakról is.

A Szombathelyi Közúti Igazgatóság 1967. január elsején alakult meg egy miniszteri rendelet nyomán, ekkor 279 kilométernyi főút és 1481 kilométer alsóbbrendű útról kellett az új szervezetnek gondoskodnia. Az adatok szerint az igazgatóság útjai ekkor még nem voltak túl jó minőségűek – különösen az aszfaltozott utak aránya nem érte el az országos átlagot – azonban az első évtizedben sikerült a lemaradást behozni.

Régi járda- és térburkolat-aszfaltozó gép



A szombathelyi igazgatóságon az útfenntartást két szakaszmérnök, két útmesterség és kilenc szakasztechnikus végezte, ezekből hamarosan négy útmesterség alakult.



A munkát kezdetben kisebb, később nagyobb teljesítményű gépek segítették. Ez az aszfaltkeverő berendezés már múzeumban van.

Ezek a hőskorban igencsak vadregényes körülmények között dolgoztak magánházaknál, nem igazán korszerű épületekben működtek az irodák, a visszaemlékezések szerint a telephelyek, illetve a megfelelő gépesítés hiánya rengeteg gondot okozott. Az útfenntartó dolgozók többsége a volt útőrök, illetve útkaparók közül került ki. A munkájukat előbb kisebb, majd egyre korszerűbb és nagyobb gépek, gépláncok segítették.

Az üzemmérnökségek megalakítása

Az igazgatóságon 1972-ben szervezték meg az üzemmérnökségeket Szombathely, Sárvár, Vasvár, és Körmend székhelyekkel. Egy-egy üzemmérnökség körülbelül 400 kilométernyi úthálózatért felelt, önálló döntési jogkörrel és felelősséggel. A hetvenes évek végéig fokozatosan gépesítették az üzemmérnökségeket: gréderek, rakodók, finiserek és rakodógépek váltották ki az emberi munkát.

A telephelyek közül előbb a három vidéki központ épült meg, ezt követte 1974-ben a központi géptelep, majd pedig utolsónak, 1979-ben a Szombathelyi Üzemmérnökség következett. A telepek aztán bővültek és alakultak: szinte mindegyiket korszerűsítették, illetve újabb egységekkel látták el.

A kezdetek

Az önálló vasi szervezet megalakulása nyilvánvaló előnyökkel járt a megye számára, hiszen a máshova tartozás általában nem túl szerencsés. Ugyanakkor egy nem várt gonddal is szembe kellett nézni: kevés magasan képzett szakember élt és dolgozott a megyében. Az új igazgatóság főmérnöke és gépészeti vezetője éppen ezért Győrből érkezett. Az igazgatót sem

igazából a szakma adta, ő a megyei tanácson ténykededett korábban, míg az építési osztályvezető a városi tanács dolgozója volt. Mindez azt is jelentette, hogy a vezetői réteg a céggel együtt „nőtt fel".

Portalan utakon

A hatvanas–hetvenes évek fordulóján leginkább az utak fenntartása jelentette az új szervezet legfőbb feladatát. Ezzel pár-



Régi aszfaltkeverő telep egy akkoriban csúcsgépnek számító Csepel teherautóval

Az igazgatóság központja a Vadas Márton utca 1. szám alatti házban (a Borostyánkő Áruházzal szemben) volt, körülbelül harmincan dolgoztak a nyolc irodahelyiségben.

Telephelyként a Jáki út végén található géptelep funkcionált az induláskor, ezt egészítette ki egy javítóműhely. A gépesítés megfelelt a kor színvonalának, ami többek között annak is köszönhető, hogy az akkori vezetés minden lehetőséget igyekezett megragadni, hogy a járműveket, berendezéseket jobbra cserélje, így szerelték fel az igazgatóságot például az időszak hi-tech-jének számító Csepel teherautókkal.

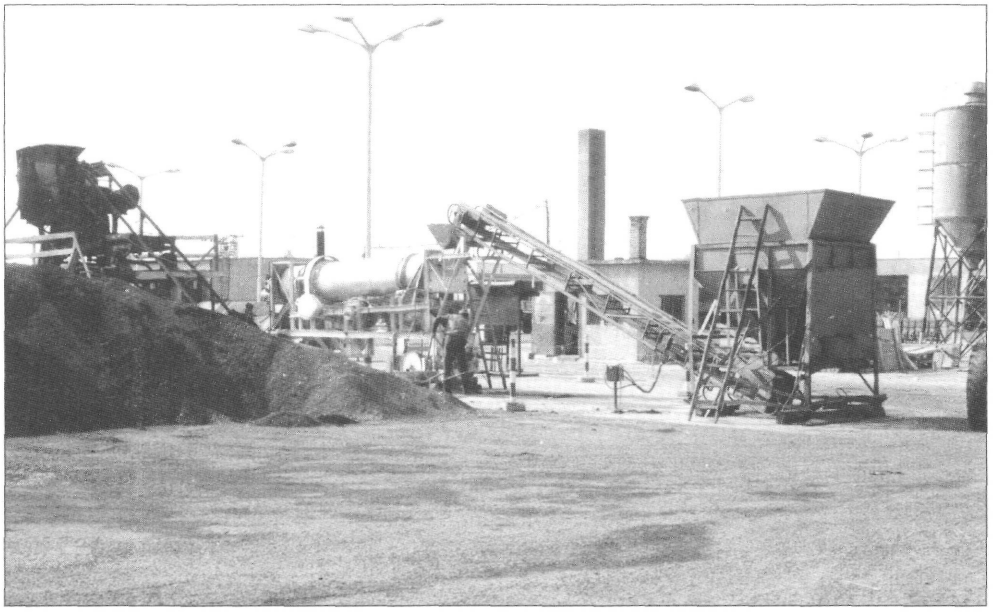


Útkorszerűsítés

huzamosan végezték az úthálózat korszerűsítését, azaz amennyire az anyagi lehetőségek engedték, szélesítették, hengerelték a közutakat. Igen magas volt a makadámutak aránya, ezekre fokozatosan aszfaltréteg került. Még napjainkban is érezhető, hogy melyik utat korszerűsítet-

ték makadámból: legjobban az autó zötykölődése igazítja el a szakmai kérdésekben járatlanokat. A makadámot – a zúzott kő durva hézagait finomabb szerkezetű zúzalékkal ékelik ki – a megnövekedett forgalom miatt kellett kiváltani, ugyanis ezek az utak egyszerűen nem bírták el a megnövekedett forgalmat.

A hetvenes évek elején kezdődött meg az utak portalanítása, hiszen elég jelentős része a vasi úthálózatnak még gödörkavicsos út volt. Ezeket útolajjal, higított bitumennel locsolták, zúzalékkal szórták be, így sokkal jobbá váltak a körülmények a közlekedésben.



Hidegaszfalt keverésére alkalmas gépsor

Új idők

Az új gazdasági mechanizmus és az azt követő gazdasági fellendülés az útügyben is éreztette a hatását. 1970-ben az állam igyekezett támogatni a vállalatokat, többek között azzal, hogy a tőkével nem rendelkező cégek a különböző munkák során elszámolhatták az eszközöket – így például az aszfaltkeverőt, különféle gépeket és berendezéseket. A gépesített útfenntartásnak köszönhetően a főutakat, és a jelentősebb összekötő utakat melegaszfalt-burkolattal látták el, és ez a lépés jelentősen csökkentette a későbbi kiadásokat. Különösen a betontáblákból álló 8-as főútra fért rá a modernizálás, teherautók súlya alatt a lapok feltöredeztek, és egyre nagyobb darabok szakadtak ki az útból. A főutak aszfaltozását a győri és zalai közútépítő vállalatok végezték, mindkét cég igen jó nevűnek számított a szakmában.

A kisebb utak minősége is egyre javult, a visszaemlékezések szerint az igazgatóság vezetősége a műszaki előírások között egyensúlyozva igyekezett a szűkös kereteket úgy felhasználni, hogy a legfontosabb utak minél előbb új aszfaltréteget kapjanak.

Elkerülő utak

A megnövekedett forgalom miatt a hetvenes évek közepétől a főutakat igyekeztek „kivinni" a településekről. Vas megyében először az észak–déli főút, a 86-os átépítése kezdődött meg. 1974-ben láttak neki

a rádóci egyenes néven ismert, leginkább egy hosszú kifutópályára emlékeztető, a szakzsargonban csak körmendi elkerülőként emlegetett szakasz építésének. A jórészt erdőn átvezető út alapjában benne hagyták a kivágott fák tuskóit – ez a tény azonban semmit nem rontott az út minőségén, sőt talán még stabilabbá is tette. Az igazgatóság Egyházasrádóc mellett saját kavicsbányát nyitott, innét szállították az anyagot az építkezéshez. Ugyancsak ehhez az évhez kapcsolódik az első ausztriai kirándulás, a cég felvette a szomszédos Burgenland szakembereivel a kapcsolatot: az eszmecserék mellett igazán barátságos futballmeccseket is rendeztek abban a korszakban, amikor még nem lehetett akárhányszor Nyugatra utazni.

Aluljáró Körmenden

1975-ben a 8-as főút korszerűsítését végezték Körmend belvárosában az igazgatóság munkatársai. A négysávos út munkálatai nem kezdődtek túl jól, szeptember végén felbontották a főutat, közben nekiláttak a csatornázásnak, kijelölték a terelő útvonalat – aztán másfél hónapig le kellett állni, ugyanis az időjárás közbeszólt: hetekig zuhogott az eső. Ekkor készült el a később sok vitát kiváltott aluljáró is – sokan nem értették, hogy miért volt szükség a kisvárosban ekkora építményre. Az indok egyébként egyszerű: a nemzetközi főútvonalon naponta egyre növekvő forgalom haladt át – a biztonságos átkelést pedig segítette az aluljáró. (Más kérdés, hogy a helybeliek nem igazán szerették meg, és nem is nagyon használták a föld alatti átkelőt.) A leállás után sikerült időben befejezni az átépítést, december 20-án átadták a négysávos átkelés szakaszt. 1975 nagy esztendőnek számított az igazgatóság életében, a nagyberuházás mellett Egyházasrádóc és Kisunyom



A 8-ason megnövekedett forgalom miatt szükségessé vált egy aluljáró építése Körmend belterületén

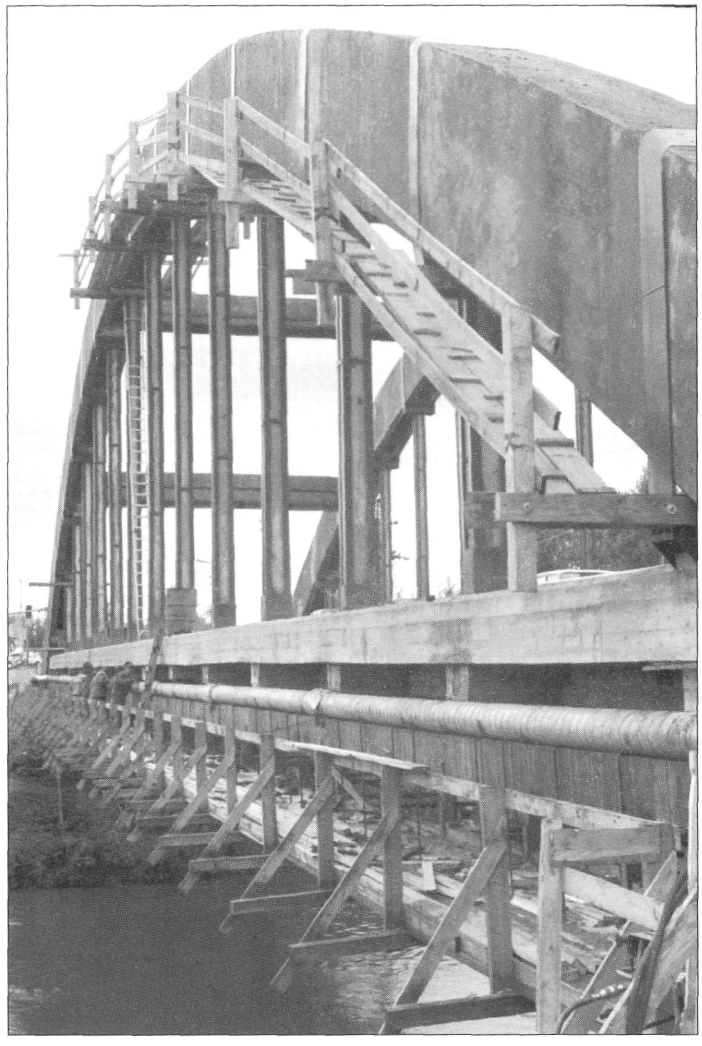
között új aszfaltszőnyeget kapott a 86-os főút – a cég sikeres évet zárt.

Vezetőváltás

1976 igen érdekesen alakult, a cég teljes vezetését lecserélték, mennie kellett az igazgatónak, a főkönyvelőnek és a főmérnöknek, sőt az egyik osztályvezetőnek is. Ahogy korábban említettük, a vállalat irányítói sok mindenben megelőzték korukat, ügyesen lobbiztak és gazdálkodtak, mai kifejezéssel jó vállalkozói érzékkel rendelkeztek. Ezek miatt aztán összetűzésbe kerültek az akkori politikai vezetőkkel, így aztán menniük kellett. Egy



A bucsui határátkelő



A sárvári Rába-híd felújítás alatt

darabig ideiglenes igazgatók vezették a céget, ami alapvetően nem jelentett rosszat: mindegyik direktor pénzügyi „hozománnyal" érkezett. Ebben az esztendőben 100 kilométer utat aszfaltoztak le, ami az akkori értéken elképzelhetetlen összegbe, 100 millió forintba került. (Manapság jobb években futja 15 kilométer aszfaltozásra.)

Bucsui határnyitás

Ugyanebben az esztendőben kapta feladatul az igazgatóság, hogy megépítse az újonnan nyitott bucsui határátkelőhöz vezető utat. A jelenlegi 89-es addig nem volt több a Szombathelytől nyugatra fekvő falvakat összekötő útnál, ezt fejlesztették főútvonallá. A nardai elágazótól új út épült az átkelőhöz. Akkori viszonyokra jellemző, hogy igencsak vigyáztak az építkezőkre, hiszen ez még bőven belefért a vasfüggöny időszakába – a magyar úthenger éppen ezért félve hajtott át a határon, hogy a szükséges munkákat elvégezze. A határnyitás – talán felesleges is külön megemlíteni – jelentős fejlődést hozott a térségnek. Felsőőr 28 év után újra a vármegye vérkeringéséhez kapcsolódhatott – legalább közúton.

A sárvári híd

1976 nem végződött túl jól az igazgatóság számára, a sárvári Rába-híd függesztőoszlopa megsérült, és emiatt nem lehetett használni, ahogy a szakemberek mondták: le kellett venni róla a forgalmat. Senki nem gondolt arra, hogy mit is jelent egy ekkora kapacitású híd kiesése, ám most kiderült. Először terelőutat kellett kijelölni, amíg a javítást végezték, végül Ikervár és Sótony között vezették át a nem csekély járműforgalmat a kisebb hidakon. Közben az ide vezető utakat is igyekeztek rendbe hozni, ráadásul a téli időjárás sem segítette a munkát. Ekkor esett meg, hogy karácsony és szilveszter között az aszfaltot szállító teherautó nem találta meg a terítőgépet: akkora hóvihar tört ki, hogy a sofőrök semmit nem láttak, így aztán be kellett fejezni a munkálatokat. A történtek ráirányították a figyelmet a hidakra, azok állapotára, ugyanis jelentős pluszköltségeket jelentett mind a javítás, mind pedig az elterelő megépítése a cégnek.

Egy sikeres vetélkedő

1977-ben az igazgatóság is részt vett azon a kaposvári országos szakmai vetélkedőn, amelyet a minisztérium hirdetett meg. A három mérnökből, három technikusból és négy fizikai dolgozóból álló csapatok komoly feladatokat kaptak, a döntőn a szombathelyiek a második helyen végeztek. Nem is annyira maga a helyezés a a Győrvárt elkerülő szakasz előkészítését. A községnél ugyanis rengeteg problémát okozott a rendkívül szűk vasúti átjáró, ezért született meg a terv a falut kikerülő útvonal megépítésére. A munkálatok 1978-ban fejeződtek be.



A megsemmisült híd a Csörnöcön

lényeg, sokkal inkább az, hogy a tízesztendős vállalat lemérhette, hol tartanak a dolgozói. Nos, nem kellett szégyenkezni: az igazgatóság az évek során rengeteg embert vett fel és folyamatosan képezte őket, amolyan szakmai-szellemi műhely jött létre Szombathelyen, ahol kiváló szakemberek dolgoztak – minden szinten. A vezetők igyekeztek minél több pénzt és technikát – gépeket, berendezéseket – szerezni, ezért az útfenntartás színvonala egyre emelkedett. A vetélkedő egy kicsit lemérte az említett tíz évet, és jelezte, hogy ütőképes csapat jött össze Szombathelyen. 1977-ben egyébként az utak javítását folytatta a cég, a legjelentősebb főútfelújítást Sárvár és Simaság között végezték, illetve megkezdték

Út és töltés

1979-ben a 86-os Körmenden átvezető déli szakaszát „váltották" ki, ekkor épült meg a mai körforgalomtól a 76-os elágazásáig vezető rész, benne két új híddal. Már folytak az előkészületek, amikor váratlan esemény gyorsította meg a munkát. A régi út Csörnöc-hídjának felső összekötő elemét telibe találta egy áthaladó kotrógép felemelt kanala. A híd, a szokatlan behatás következtében egyszerűen összeomlott, a jármű pedig belezuhant a vízbe – a vezető szerencsésen megúszta a kalandot. A kiütött híd pótlása nem kevés fejtörést okozott az építőknek, végül a réten át jelöltek ki terelőutat, a Csörnöcbe pedig betoncsöveket fektettek, azokon át vezet-

ték a forgalmat. A megoldást egy esetleges árvíz erősen veszélyeztette volna, ám az árhullám elmaradt. Az új út egyben árvízvédelmi töltés is, a keleti oldalról védi a várost a magas vízállás ellen.

az utat, megépítették a kanyarodósávokat, illetve több út menti fát kivágtak – mindez annak fényében érdekes, hogy mind a baleseti statisztika, mind pedig a lakossági visszajelzések arra utaltak, hogy az utat rendbe kell hozni.



Új székházban a központ a Március 15. téren

Új központ

1980 ismét jelentős mérföldkő az igazgatóság életében, ekkor kapta meg a jelenlegi székházat a Március 15. téren – a Vadas Márton utcai ingatlant visszaadták a tanácsnak. Az új centrum korábban orosz tisztek lakhelyéül szolgált, így nem volt a legjobb állapotban. A felújítás után 1980 nyarán költözött be a cég az épületbe. Az időszakra jellemző, hogy egyre kevesebb állami megrendelés érkezett, ezzel párhuzamosan azonban a közúti igazgatóság kicsit szabadabban dolgozhatott. Például bérmunkát végeztek a községeknek, a települések ugyanis igyekeztek saját útjaikat is felújítani, korszerűsíteni.

Szintén 1980-ban építette át az Igazgatóság a Szombathely–Vát közötti útszakaszt, amely korábban igencsak balesetveszélyesnek bizonyult. Kiszélesítették

Összevonás

A hetvenes évek útépítési lendülete akkor hagyott alább Vas megyében, amikor 1983-ban összevonták Vas és Zala megyét. A központ ugyan Szombathelyen maradt, ám ez nem járt azzal, hogy a vasi fejlesztések kerültek volna előnybe. Zalában ügyesebben lobbiztak és érveltek, ebben az időszakban ott elkészült a nagykanizsai elkerülő és a nagykapornaki kapaszkodósáv. Egyébként nem kell különösebb megyei ellentétre gondolni, az egyre szűkösebb állami pénzekből (ne feledjük, a nyolcvanas évekről van szó) már csak egy-egy nagyobb beruházásra futotta.

Főutak a Fő téren át

A hetvenes években Szombathely közlekedése teljesen másképpen festett, mint napjainkban. Ma már elképzelhetetlennek tűnik, hogy a 86-os főút a Fő térre futott be, a Thököly utca keleti vége nem volt nyitva, és a Sörház utca sem létezett, az Orlay iskola helyén pedig utca vezetett. Az egyre nagyobb gépjárműforgalom miatt azonban teljesen át kellett alakítani a megyeszékhely úthálózatát. A tervek végrehajtását némi késlekedés előzte meg, aminek mindössze annyi oka volt, hogy a tízévenként elvégzett forgalomfelmérések szerint a főutakon közlekedők többsége úgy nyilatkozott, hogy Szombathelyre igyekszik. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy az eredmény ilyetén alakulásában erősen közrejátszott a nem túl szakszerű kérdés, amit a város határában tettek fel az utazónak: hova megy?



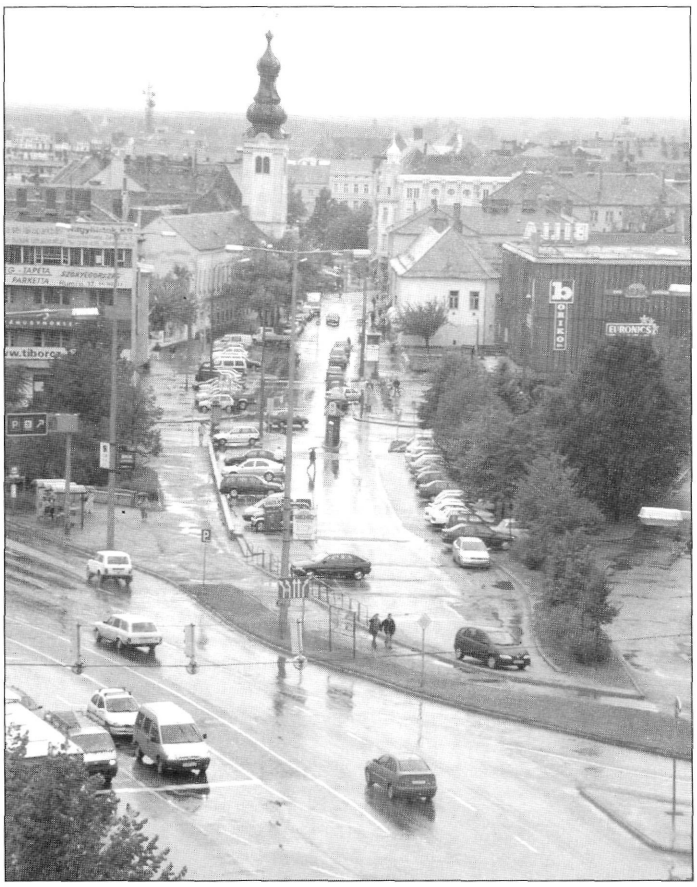
Szombathely Fő tere – a Thököly utca vette át a forgalmat

Lépésenként

A szakemberek úgy fogalmaztak, hogy a szombathelyi belvárosra koncentrálódott utak miatt és a körutak hiánya következtében a városnak nem volt közlekedési vérkeringése. Az első „műtéteket" 1977-ben hajtották végre az igazgatóság munkatársai: ekkor szélesítették négysávosra a Hunyadi utat, a Szent Gellért (akkor még Népfront) és a Vörösmarty



Négy sávra szélesítették a Hunyadi utat



Csomópont a Borostyánnál

Mindenképpen szükség volt tehát egy korszerű csomópontra a két főút (86-os és 87-es) találkozásánál, a Borostyánkő Áruháznál, továbbá meg kellett nyitni a Thököly utcát (és ehhez hidat építeni). A koncepció további részét képezte az Ady téren átvezető, újonnan megépített Sörház utca. A nagy kereszteződés és vele a szombathelyi aluljáró építése 1982-ben kezdődött, és 1984-ben fejeződött be. A csomópont érdekessége, hogy hosszú évekig képes volt „levezetni" a megyeszékhely forgalmát – ugyanis jóval nagyobb kapacitásúra tervezték.

Az aluljáró tervezésénél kezdetben kisebbre gondoltak, inkább amolyan alagútszerű építmény vezetett volna át az utak alatt. A minisztérium szakemberei azonban nagyvonalúnak bizonyultak, és úgy döntöttek, korszerű, tágas aluljárót kell a csomópontban építeni. A beruházás jó ideig Szombathely utolsó nagy „útügyi" beruházásának bizonyult. A beruházás





Csomópont a Borostyánkő Áruháznál

utcát. A belső utakat körgyűrűvel lehetett volna igazából tehermentesíteni, ám erről akkoriban még csak távoli lehetőségként esett szó. A négysávos utakkal azonban a Fő tér gondja még nem oldódott meg, ehhez elsősorban a 86-es főutat kellett minél előbb kivezetni a városból.

műszaki ellenőre a jelenlegi igazgató volt. A nyolcvanas éveket a pénztelenség jellemezte, és ahogy azt már említettük, a Zalával való összevonásból sem jött ki túl szerencsésen Szombathely.

Körgyűrűk kora

A közlekedési koncepció kialakításánál látszott, hogy a szombathelyi módosítások önmagukban csak ideig-óráig javítanak a helyzeten. A belső forgalom növekedése miatt szükség lett volna a körútrendszer befejezésére, és mindenképpen ki kellett építeni a körgyűrűt a megyeszékhely határában. Az utóbbi története igazán érdekesen alakult.

Első darabja még 1983-ban épült meg – bár ekkor még körgyűrűről nem nagyon esett szó. A város csatornázást végzett a Söptei úton, a forgalmat a Kőszegi útról egy terelőúton vezették vissza a határőrlaktanyához – ez lett a „nulladik" szakasz.



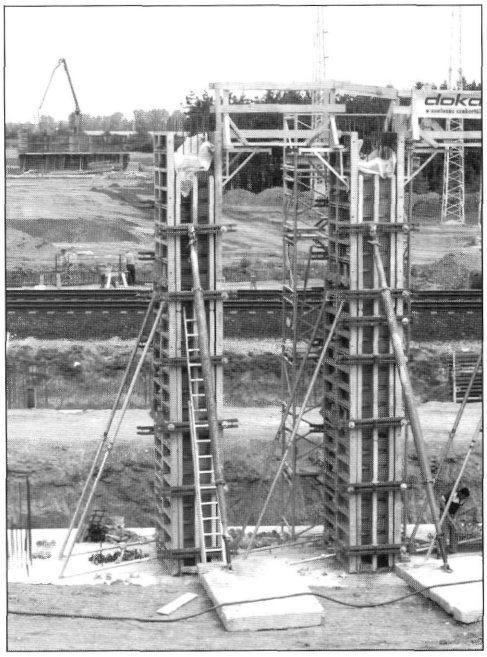
Erőgépek segítik a hatalmas tömegű föld mozgatását az elkerülő utak építésénél



Tehermentesítők

A teherforgalom egyre nagyobb megterhelést jelentett a városnak, ezért az Igazgatóság 1989-ben megállapodott a várossal, hogy a megyeszékhely határában új úthálózatot építenek ki. A tervekhez legszítette ki az igazgatóság – okosan átcsoportosítottak forrásokat –, így készült el a Zanati út és Vépi út közötti szakasz.

Hatvanöt millió forint



A következő rész (Söptei út–Zanati út) története is roppant érdekes. 1991-ben a pápalátogatásra készülő városnak a minisztérium 65 millió forintot ajánlott fel, hogy a ceremónia helyszínéül szolgáló reptérre vezető utakat jó állapotba hozzák. A Közúti Igazgatóság szakemberei úgy gondolkodtak, hogy ezt jóval kevesebb összegből is meg lehet oldani, az égből pottyant pénz viszont felhasználható a körgyűrű továbbépítéséhez. Ötmillióból portalanították és kavicsozták a reptéri szakaszokat, majd pedig nekiláttak az említett darab előkészítésének. A körgyűrű újabb darabja saját tervezésben készült, fiatal mérnökök és szakemberek munkája nyomán. Az előkészületek során olyan problémákat kellett megoldani, mint a magasnyomású gázvezeték



Több hidat kellett építeni az elkerülő utakhoz



kikerülése, ám az igazgatóság felkészült munkatársai nem ismertek lehetetlent.

Déli elkerülő

A kilencvenes években aztán folytatódott a körgyűrű építése, a déli szakasz folyamatosan bővült. Két ütemben készült el (1994: Vépi út–Rumi út, 1995: Körmendi út–Rumi út), majd pedig 1996-ban az úgynevezett bogáti lekötés egészítette ki a rendszert. Az előbbi kettőnél a város





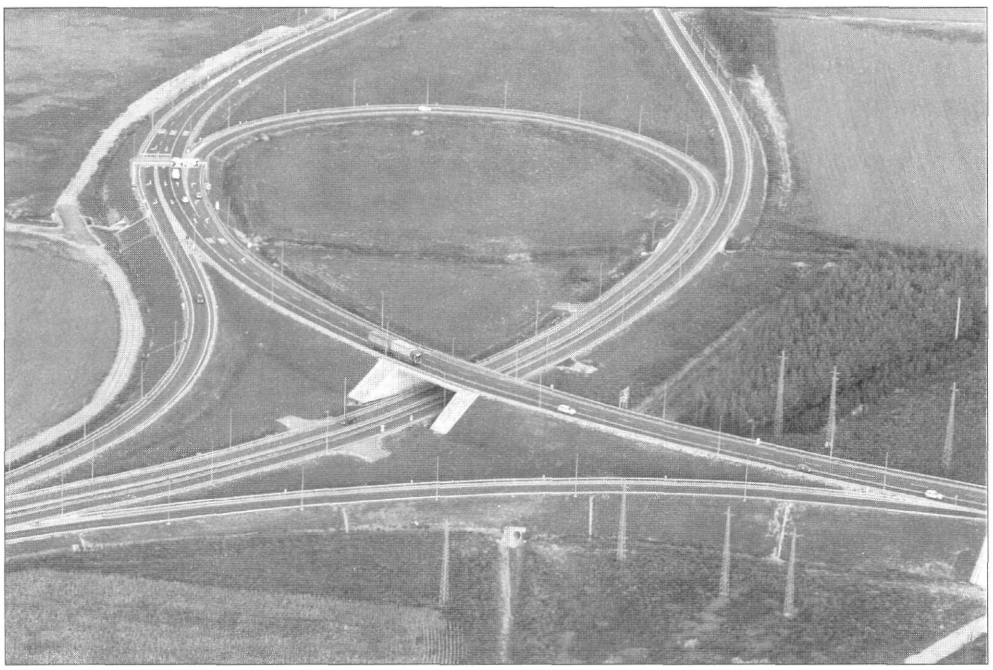
A Szombathely–Zanat elkerülő út első ütemének ünnepélyes átadása

a költségek felét állta, míg az utóbbinál huszonöt százalékos önrészt vállalt. A bogáti rész építésénél több nehézséggel is meg kellett küzdenie a cégnek: nem minden földtulajdonossal sikerült elsőre megegyezni.

A keleti kapu

A körgyűrű a város keleti oldalán újabb elemekkel egészült ki. 1999-ben befejeződött a Zanatot elkerülő út megépítése. A városrésznek már régóta nagy problémát jelentett az áthaladó forgalom, az új szakasszal a gond megoldódott. Az építést jelentősen felgyorsította, hogy Zanaton csatornázási munkákat végeztek, így mindenképpen ideiglenes terelőutat kellett építeni, a kivitelező céget pedig meggyőzték az igazgatóság munkatársai arról, hogy szálljon be a költségekbe.

Ugyanakkor elengedhetetlenné vált egy csomópont építése a városon kívül, Szombathely és Zanat között, amelybe az új elkerülő út csatlakozik. Már az első ter-



Szombathely keleti területén lévő csomópont egy részlete

vekben a később megvalósult komplexum szerepelt: vasúti felüljáró a villamosított pálya felett, négysávos, szintben eltolt kereszteződés. A felügyeleti szerv azonban elsőre nem adta áldását a kivitelezésre, egy nagyobb körforgalmat javasolt. Mindkettőnek elkészültek a tervei, végül sikerült meggyőzni a minisztériumot, hogy adja áldását a grandiózus megoldásra. Az igazgatóság vezetősége azzal érvelt, hogy a város keleti kapujának vonzónak kell lennie, azonfelül a csomópont szinte kínálja az átmenő forgalomnak a körgyűrűt. És nem utolsósorban szempont volt még, hogy úgy tervezték a nagy kereszteződést, hogy abból egy újabb, levezető ág is kialakítható legyen a repülőtér irányában, amelyet meg is kapott a város hasznosításra.

További tervek

A körgyűrű a város északi–északnyugati részén is továbbépül. A kámoni városrészen azonban nem lehetett átvezetni a teherforgalmat, azonfelül környezetvédelmi kifogások is felmerültek (az út a védett arborétum sarkát érintette volna), ezért a Söptei út–Kőszegi út szakasznál északabbra, Szombathely és Gencsapáti között jelölték ki a vonalát. Szó volt róla, hogy nyugati irányban, az Oladi dombon át újabb rész készül el a körgyűrűből, ám ezt a megoldást egyelőre elvetették, hiszen nincsen olyan főútvonal, amelybe be lehetne kapcsolni a tehermentesítőt.

NAPJAINK ÚTJAIN



Az összevonástól függetlenül a nyolcvanas évekre meglehetősen súlyos állapotok jellemezték az ország, így Vas megye közútjait is.

Nagyobb összefüggésben elmondható, hogy a megalakult közúti igazgatóságok a hatvanas évek végén, a hetvenes években óriási munkát végeztek, ebben az időszakban aszfaltozták végig az addig jobbára kavicsos, földes és köves úthálózatot. Mindez természetesen nem függetleníthető az 1968-ban beindult gazdasági reformoktól, amelyek hatása érezhető volt a szakmában is. A nagy bumm után a nagy zutty következett, ahogy mélyült a gazdasági válság az országban, úgy jutott egyre kevesebb pénz az utakra. Senki sem láthatta előre, hogy a nyolcvanas évekre ismét aktuális lesz a legnagyobb magyar, gróf Széchenyi István gondolata, amely szerint az utak állapota egyik legfőbb akadályozója a nemzetgazdaság fejlődésének.

Rossz, rosszabb, legrosszabb

Ahogy már korábban említettük, könnyű elfogadni azt a megállapítást, hogy a közúti igazgatóságok nem dúskáltak a pénzben. Ennek következtében a központi forrásból a legszükségesebb kiadásokra futotta, ám olyan formán, hogy a cégek

költségvetése „télfüggő" volt. Azaz, egy-egy keményebb tél a nyári fenntartási munkák pénzét is elvitte, így fordulhatott elő, hogy az egyik évben a nagy havazások után a főutak árkainak kaszálására már nem maradt elegendő pénz. Az akkor készült felmérések szerint az alsóbbrendű úthálózat burkolata rendkívül leromlott állapotban volt, ezen utak hetven százaléka azonnali javításra szorult. (Hol voltak már azok az évek, amikor igyekeztek a teljes útrendszert végigaszfaltozni az igazgatóságok...) A főútvonalakon a forgalombiztonsági szempontból szükséges festések, útjelzők, útbaigazító táblák vagy hiányoztak, vagy gyenge minőségben álltak rendelkezésre. A növekvő teherforgalommal nem tudtak lépést tartani az útfenntartók, egyre több helyen alakultak ki balesetveszélyes nyomvályúk, kátyúk. Elmaradt az árkok, műtárgyak rendszeres tisztítása, ezért az átázott úttöltések a megnövekedett forgalom miatt számos helyen megrongálódtak. Elmondható, hogy a rossz és balesetveszélyes utak a balesetek és más nehézségek révén milliárdokban kifejezhető károkat okoztak az országnak.

Az Útalap

A visszaemlékezések szerint a hétköznapi emberek akkoriban sokkal inkább a politikai változásokra figyeltek, jobban izgatta őket az ország sorsa, mint az utak állapota. A hivatalos politika azonban tisztában volt azzal, hogy a helyzet sokáig nem tartható, így aztán már 1988-ban törvényt hoztak az utakról, 1989-ben pedig létrejött az Útalap. Az elnevezés a költségvetésben szigorúan elkülönített pénzalapot jelentett (1999-ben szűnt meg), amely csakis és kizárólag az országos közúthálózat üzemeltetésére, fenntartására és fejlesztésére volt fordítható. Fő bevételi forrása a mindenkori benzinár bizonyos százaléka. Egyéb bevételei mellett fontos megemlíteni, hogy az Útalap hazai és külföldi hiteleket is felvehetett, így aztán sike-



Az utak, az árkok felújítására, karbantartására sokszor nem jutott elegendő pénz

rült megteremteni a jobb úthálózathoz szükséges pénzeszközöket. Az Útalap súlyát jelzi, hogy kiadásai 1992-ben elérték a 21 milliárd forintot, azaz a szakma valóban érezhette ennek jelentőségét.

Irány kelet!

Vas megye az első három évben kimaradt „a jóból", azaz a megyét feltűnően elkerülték a nagyobb beruházások. A miértre összetett válasz adható: az Útalap elosztása jórészt szakmai szempontok alapján történt, de a fejlesztésre szánt pénzekért valóságos „lobbiverseny" indult. Természetesen érvényesült a nagypolitika érdeke is, a közlekedés szempontjából a Budapest–Bécs tengely számított elsődlegesnek. Másrészt a keleti megyék (Heves, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg) kihasználták azt, hogy a kormányzati politika az ő régiójukat igyekszik felzárkóztatni. A kilencvenes évek első felének nagyberuházásai között kell említeni az M1-es autópálya Győrt elkerülő, meglehetősen grandiózus szakaszát, a '94-es választásokra befejezett M0-ás körgyűrűt, a szolnoki elkerülő utat, amelyhez több hidat is kellett építeni a Tiszán és a holtágakon.





Régi gépek, elavult technológia

Változások

Kicsit visszakanyarodva még a kilencvenes évek elejére, nem hiábavaló annak rögzítése, hogy a közúti igazgatóságok



Budapest határában felhajtó a várost elkerülő M0-ás autópályára és az M7, MO-ás csomópont légifelvéele



felettes szerve, a minisztérium, többször átalakult a rendszerváltozás időszakában. A teljesség és pontosság igénye nélkül: a közlekedési tárca 1988-ban „megkapta" még a hírközlést, majd az építésügyet, hogy aztán 1989-ben a három együttesen szerepeljen az elnevezésben. Az Antall-kormány idején az építésügy helyett „érkezett" a vízügy, ami azt is jelzi, hogy a nagypolitika is alaposan próbálkozott annak idején az irányítás megszervezésével. Ami lényeges, hogy az átalakítások pénzügyi fejlődéssel nem jártak, csak éppen a szakminisztérium elnevezéseit gyarapították, amely a kiegyezés óta eltelt több mint százharminc esztendőben számos cégér alatt irányította az útügyet.

Új utakon

Mindenesetre a szakma még a rendszerváltozás előtt meg tudta fogalmazni, hogy mire lesz szükség a recesszióból kilábalásra: a finanszírozási háttér megteremtésére (ez lett az Útalap), piaci viszonyok megteremtésére (az elsők között indult el a privatizáció az útépítő cégeknél), illetve normális végrehajtó szervezetek létrehozására – ezek lettek az újjáformált közúti igazgatóságok, amelyek 1991. január 1-jétől ismét megyei rendszerben működnek. Nem túlzás azt állítani, hogy a közutas szakma másfél év alatt végrehajtotta a maga rendszerváltását, még akkor is, ha ez gyakran fájdalmas lépé-

sekkel járt együtt. Szombathelyen száz embert kellett elküldeni, amikor megalakult az új megyei szervezet, körülbelül harmadával csökkent a létszám. (Nagyobb leépítés a kht. létrehozásakor következett be, ekkor mintegy negyven dolgozótól váltak meg.)

Privatizáció

Mindenképpen fel kell jegyezni a korábban már említett privatizációt, még akkor is, ha ez nem érintette Vas megyét, mivel itt nem volt útépítő cég. A magánosítás viszont mindenütt hatalmas lökést adott az útépítésnek és a fejlesztésnek. A közútépítő vállalatokat (az egykori KÉV-eket) az elsők között privatizálták, osztrák, német, francia és olasz cégek vásárolták meg őket. Valamennyi KÉV jól működő, kiváló szakembergárdával (ők aszfaltozták végig az országot a hetvenes években) rendelkező, ámde tőkeszegény, lerobbant gépekkel dolgozó (inkább csak dolgozgató, mivel megrendelés nem nagyon akadt) vállalat volt. Értéküket jelzi, hogy a győri útépítő cég 50 %-a 400 millió forintért kelt el tizenegy évvel ezelőtt. A külföldi cégek pontosan tudták, amivel már a hazai szakma is tisztában volt: az ország felemelkedése elképzelhetetlen jó minőségű utak nélkül. Ha a kormány komolyan gondolja a munkáját, akkor előbb-utóbb kénytelen áldozni erre a területre. Az elmúlt évek beruházásai azt mutatják, sem a magyarok, sem a külföldiek nem gondolkodtak rosszul – a különbség csak annyi, hogy az utóbbiaknak már a kilencvenes évek elején is elég tőke állt rendelkezésükre. Érdekesség, hogy éppen a fellendülő útépítések miatt napjainkban már számos magyar cég is megjelent a piacon, ezzel mintegy felidézve a kiegyezés utáni helyzetet, amikor is előbb a külföldiek, aztán egyre inkább a magyarok játszották a szerepet a gazdasági fejlődésben.





A megnövekedett kamionforgalom miatt elengedhetetlenné vált a nyolcas főút szélesítése

Az első beruházás

Vas megyét, ahogy már megállapítottuk, sokáig elkerülték a nagyberuházások. Az első jelentősebb pénz 1993-ban érkezett, ekkor sikerült PHARE-pályázaton

az addigra már-már katasztrofális állapotú 8-as főút korszerűsítésére, szélesítésére forrásokat előteremteni (Körmend és Rábafüzes között). Csak emlékeztetőül: a harmincas években épült betonutat a hetvenes évek fellendülésekor sikerült leaszfaltozni, ám a megnövekedett kamionforgalmat már nem igazán bírta el: egyrészt szűknek bizonyult, másrészt a nyomvályúk állandó problémát okoztak. Gyakori és jellemző baleset volt ekkor a teherautók árokba csúszása: nehézjárművel a sofőrök a szűk útpálya miatt gyakran a padkára kényszerültek, a kitérő manőver könnyen a vízelvezetőben fejeződött be.



Útburkolat festése Bucsu térségében

A vállalkozó szervezet

Jelentős változás következett be az igazgatóság életében 1996-ban, amikor a cég átalakult, az új elnevezése Vas Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság lett. Gyakorlatban mindez annyit jelent, hogy a cég a rendelkezésre álló eszközökkel vállalkozhat, előteremtheti a költségvetésének akár a harminc százalékát is. A gazdasági tervezés helyben történik, a vállalat menedzsmentje dönti el, hogy mekkora részt „vállal" be. Ahogy a jelenlegi igazgató, Kovács Jenő megfogalmazta, a döntésnek köszönhetően a kht. kiemelkedett az állami cégek közül, gazdaságilag megerősödött az átalakulás után. Kezdetben természetesen voltak félelmek, ám ezek hamarosan eltűntek. A kht.-nak lehetősége nyílik, hogy az alaptevékenységhez tartozó munkák egy részét külső vállalkozókkal végeztesse, az így felszabadult munkaerőt és eszközöket viszont másutt remekül ki tudja használni. Jellemző, hogy a négy üzemmérnökség a harminc százalékig engedélyezett vállalkozást maximálisan kihasználja, e területen a kht. a legjobb az országban. A cég egyes munkákat (mint például a burkolatfestés) privatizált, a feleslegessé, vagy nélkülözhetővé vált ingatlanokat eladta.

A kilencvenes évek vége

Az ezredforduló tájékán egyre sürgetőbb lett a magyar autópályahálózat kiépítése. Koncesszió és hitellehetőség híján a kormány sohasem látott összeget, a fenntartási és fejlesztési pénzek mellett további 300 milliárdot különített el autópályák és utak építésére. 2001-ben három helyen kezdődött el autópályaépítés, illetve korszerűsítés. A 300 milliárdból 98 milliárdot szánnak egyéb (tehát nem autópálya és nem gyorsforgalmi út építése) beruházásokra. Vas megyében, hála a sikeres lobbizásnak, négy jelentős munkát sikerült a tervezett fejlesztések közé felvetetni: a szombathelyi elkerülő út további kiépítését, illetőleg a sárvári elkerülőt és a 8-as korszerűsítését. Amennyiben ezek megvalósulnak, jelentősen javítják a megye közlekedését. A fejlesztésekre szükség van, hiszen az adatok azt mutatják, hogy 1970 és 1995 között a megyében a személygépkocsik száma a kilencszeresére emelkedett a teherautók számának jelentős gyarapodása mellett.

Közlekedésbiztonság

A közútkezelő Vas megyében is elsőrendű feladatként kezelte a biztonságos közlekedést. A megye baleseti mutatói nagyon jók, a különféle számítások alapján a térség Somoggyal együtt a legbiztonságosabb területek közé tartozik. Ennek többféle oka van: egyrészt meglehetősen magas a közlekedési kultúra, valamint a rendőrség igen hatékony megelőző és felvilágosító munkája. A közút-





A szombathelyt elkerülő út tervezett északi nyomvonalából már meglévő körforgalmú csomópont a 87-es főúton



A szombathelyt elkerülő út IV. ütemének tervezett csatlakozási pontja a bucsui úthoz

kezelő pedig a maga eszközeivel igyekszik javítani a helyzeten: a megyében csaknem az összes, korábban kimondottan balesetveszélyesnek számító kereszteződésben (általában ahol a 8-as utat főutak metszik, például Körmendnél, Jánosházánál) körforgalmat építettek – ez a megoldás a legbiztonságosabbak közé tartozik.

Helyzetkép

Az ezredfordulón – minden szépítés nélkül – a megye útjai a következőképpen festettek a vasi szakemberek összegzése alapján. Bár a közútkezelő igyekezett mindenhova elegendő figyelmet fordítani, a szűkös anyagi lehetőségek miatt az alsóbbrendű úthálózat – néhány terü-



Körforgalmú csomópont a 8-as és a 84-es kereszteződésében. A forgalom nagysága és a sok baleset indokolta a beruházás megvalósítását.

lettől eltekintve – meglehetősen riasztó képet mutat. Elmaradt a bekötőutak szélesítése és burkolatjavítás szinte minden évben. Ennek ellenére mind a közvélemény, mind a felettes szervezet úgy tartja, ez a hálózat még mindig jobb, mint az országos átlag, de a vasi szakemberek egyáltalán nem elégedettek a helyzettel. Minden tél után fagyási és olvadási károk keletkeznek a gyenge teherbírású utakon, amelyeken aztán súlykorlátozást kell bevezetni. Ráadásul a károk kijavítása relatív nagy összegbe kerül.



Növekvő kamionforgalom a nyolcason

Az útalapot felváltó Útfenntartási és Fejlesztési Célelőirányzatból (UFCE) sem áll annyi pénz rendelkezésre, hogy a gondokon, műszaki problémákon jelentős mértékben javítson a cég. A korábban meghirdetett mellékút-felzárkóztatási program egyelőre nem indult el, a zsáktelepülések bekötőútjainak projektjében sincsen haladás – az utóbbi is jelentős mértékben érintené a megyét.

A főutakon elsősorban a szombathelyi elkerülő megépítésével, valamint a 86-os és 8-as főút (Körmend és Rábafüzes közötti szakasz) rehabilitációjával történt előrelépés, ám a növekvő kamionforgalom már az átépített és kiszélesített részeket is erősen igénybe veszi. A 8-as út



átfogó javításához és teljes átépítéséhez nem állnak megfelelő források rendelkezésre, noha az út jelentősége miatt a korszerűsítés elengedhetetlen.

A Közútkezelő központja

Az önálló vasi közutas szervezet megalakulásakor a központot a Vadas Márton utca 1. számú házban alakították ki. Meglehetősen szűkös körülmények között dolgozott az akkori stáb, amelyet két osztályba szerveztek. A Központi Műszaki Osztályhoz tartozott a hidakkal foglalkozó szakember, a forgalmi mérnök, a két műszaki ellenőr és a beruházási előadó. A másik részleg a Fenntartási Osztály nevet kapta, alakuláskor két szakaszmérnökkel kezdte meg a munkát.

A közvetlen vezetőség az irányítással, szervezéssel megbízott igazgatóból, a műszaki vezető szerepét betöltő főmérnökből, illetve a gazdasági ügyekért felelős főkönyvelőből állt. A vezetői modell – noha az elnevezések változtak – lényegében változatlan maradt a harmincöt esztendő alatt.

A cég feladata, tevékenysége fokozatosan bővült, éppen ezért az irányító-szervező központ is egyre nagyobb lett. 1973-ban létrejött a forgalomtechnikai csoport, aminek a feladata lett a közlekedése feltételinek megteremtése, azaz a különböző burkolatjelek festése, táblák és korlátok elkészítése felszerelése, valamint az ezen munkákhoz szükségek gépek, anyagok, berendezések beszerzése, működetése. A megnövekedett igények miatt a csoportot két év elteltével külön osztállyá szervezték.

Szintén 1973-ben alapították a tervezői csoportot, hogy a nagyobb fenntartási és egyéb munkákat előkészítse, megtervezze. Szintén önálló csapatként működött jó darabig a géposztály, ez a részleg később beolvadt a fenntartási osztályba.

Bár a közútkezelő alaptevékenysége az elmúlt harmincöt év során nem változott, ugyanakkor a hatósági jogkörét többször módosították. 1983-ig az utakat tekintve (a főutak kivételével) hatósági jogkörrel bírtak a közúti igazgatóságok, ekkor azonban a megyei tanácsokon megalakuló közlekedési osztályok vették át ezt a feladatkört. Ezzel párhuzamosan a közútkezeléssel összefüggő szakhatósági tevékenység megmaradt, sőt bővült: idetartozik a csatornaépítések, közművek, útmenti építmények, táblák létesítésének és kihelyezésének engedélyeztetése.



A Vas Megyei Közútkezelő Kht. központi épülete a Március 15-e téren

A régi irodák már a hetvenes évek végén fölöttébb szűknek bizonyultak, a vállalat egyszerűen kinőtte a mindössze lakásnyi területből és a pincéből álló helyet – a műszaki osztály például egyetlen szobát birtokolt. Éppen ezért a cég a nyolcvanas évek elején költözött át a jelenlegi központjába, a Március 15. térre – az épületet saját maguk újították fel.

Jelenleg ötvenennégyen dolgoznak az irodaházban, az ügyvezető, a gazdasági és a műszaki igazgatóhelyettes öt osztályt (közgazdasági, igazgatási, fejlesztési-építési, forgalomtechnikai-hálózatke-

zelői, üzemeltetési-fenntartási) irányít - az utóbbiak további szakmailag specializált csoportokra, illetve területileg illetékes üzemmérnökségekre oszlanak.

Bár nehéz különbséget tenni az egyes osztályok között – és bizonyos szempontból felesleges is, hiszen a kht. működő egységet alkot – érdemes megnézni a feladatköröket. A harmincöt esztendő adatai azt mutatják, az államtól érkezett pénzek kétharmadát a cég fejlesztésekre és nagyobb felújításokra költötte – ezeket a munkákat külső cégek végezték, a műszaki osztály bonyolításában. A pénzösszeg egyharmadából az utak fenntartását végezte a szervezet – bár az alakulás utáni első évtizedben az említett aránynál jóval többet fordítottak a fenntartásra, ugyanis ekkor kellett megteremteni az utak „járhatóságát".

Ha megnézzük a tavalyi adatokat, akkor azok szerint az üzemeltetésre és fenntartásra 1 milliárd forint jutott, plusz a cég 210 millió forint értékben bérmunkát is végzett „külső" szervezeteknek. Fejlesztésre és rekonstrukcióra 1,6 milliárdnyi összeget fizetett ki a kht.



A Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. központjának dolgozói:
Balról jobbra, guggolnak: Nagy Györgyi, Nagy Árpád, első sor: C. Kiss Margit, Tóth Ildikó, Nagy Zoltánné dr. Boros Erika, Windisch Tamásné, Fegyveres Istvánné, Berkiné N. Katalin, Harmuth Tiborné, Soós Jenőné, Kóbor Attiláné, Viszketh Istvánné, második sor: Vizi Eszter, Tóthné Temesi Kinga, Iliás Győzőné, Pusker Ferencné, Fogl Zoltánné, Szabó Eszter, Bánhidi Lívia, Spéder Antalné, Hertelendi Istvánné, Papp Zoltánné, Nagy Mihályné, Varjú Imérné, Dr. Tóth Józsefné, harmadik sor: Kovács Ervin, Péntek Tamás, Exner Miklós, Unger Ferenc, Kovács Jenő, Nacsa József, Quaiser István, Varga Balázs, Szakály Antal, Szakács Gábor, negyedik sor: Szakács István, Bognár János, Csiszár Ferenc, Kusztor György, Soós Tibor, Tóth András, Katona Ferenc, Divós István, Vörös Árpád, Kapitány András, Laki Károly, Horváth László II, Szandi Péter, Somogyi Miklós, Horváth László I, Árvai Zoltán, Böröcz Miklós, Markó László



A Szombathelyi Üzemmérnökség bejárata és a gépte-lep egy része

A Szombathelyi Üzemmérnökség története

A Szombathelyi Üzemmérnökség gyökerei az 1960-as évek elejére nyúlnak vissza, amikor a Győri KPM Közúti Igazgatóság szakaszmérnöksége működött a szombathelyi Lovas úton, ebből fejlődött ki aztán a Szombathelyi Közúti Igazgatóság a későbbiekben.

A szakaszmérnökségeken belül szakasztechnikusi körzetek működtek, amelyekhez átlagosan 100-150 km útszakasz tartozott. Ebben az időben e tevékenységek kisebb fenntartási munkákra korlátozódtak a burkolaton, illetve a padkán. A központi iroda előbb a Kiskar utcában, aztán a Zsirai úton volt. 1963-ban a Jáki úton telephely épült depóniák részére. Egyébként különböző bérelt helyeken további raktárakban tárolták a gépeket, illetve a szükséges felszerelést.

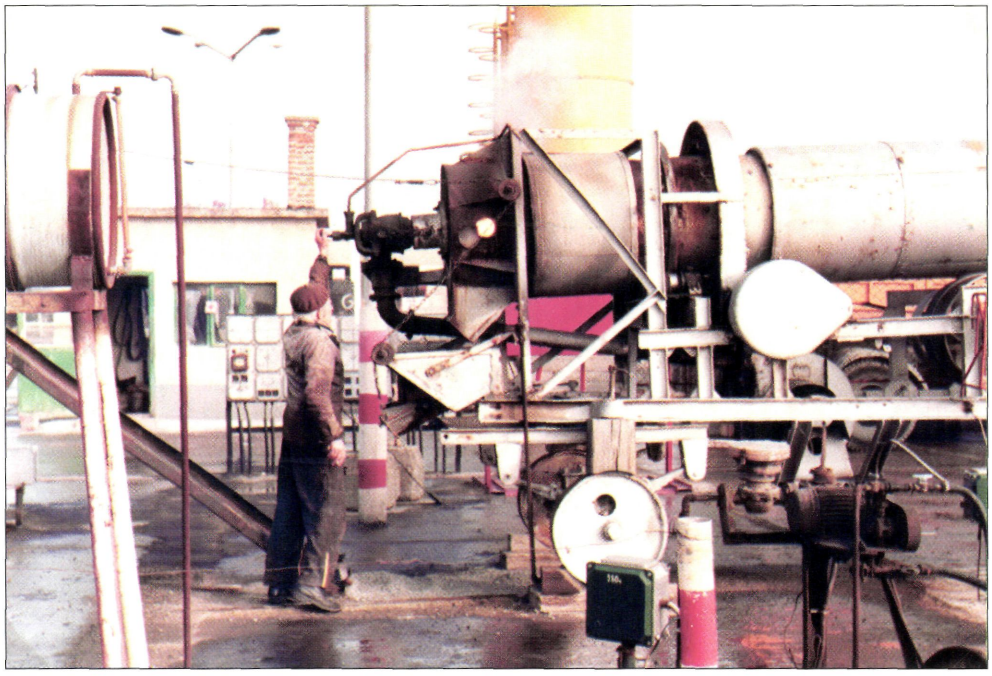
A „hóeltakarítás" különböző bérelt gépekkel történt, illetve lóvontatta faekéket használtak akkoriban. A Zsirai utcában található szakaszmérnökség vezetője Szakály József volt.



Az elől: az útmesterség

1967-ben alakult meg a KPM Szombathelyi Közúti Igazgatóság. Ugyanebben az évben alakult ki az üzemmérnökségünk elődjének tekinthető 1. számú Útmesterség két szakasztechnikusi körzetből. Útmester: Lasits József.

A technológiákban előtérbe kerültek a különböző itatási, hengerlési módszerek. Kezdetben kísérleti jelleggel 1000-2000 négyzetméter készült évente. Ehhez Szombathelyen és Bükön betonszerkezetű bitumenlefejtők épültek, amelyek a bitument tárolták a felhasználásig.



Egykori aszfaltkeverő gépsor



A kézi zúzalék-, illetve kőterítést felvállalták a terítőládák, amelyek Csepelekre voltak szerelve.

Az útmesterségi telephely 1974-ben kezdett kiépülni a mostani helyén. Először csak depóhelyek (az iroda akkor még a Mártírok terén volt), aztán 1976-tól iroda, raktár, szerelőműhely, illetve garázs épült.

Közben 1975-ben 3 db 25 000 literes bitumentartályt helyeztek el a telephelyen, ami lehetővé tette a nagy mennyiségű bitument igénylő fenntartási munkák végzését. Ekkor már az évi hengerlési munkák a 100 000 négyzetmétert is meghaladták. Szó volt róla, hogy iparvágány is vezet a telephelyre, de a tartályautós szállítások térhódítása miatt ez nem valósult meg. 1974-től az Útmesterséget Horváth István vezette.

Fejlődő üzemmérnökség

Az 1970-es évek második felétől az útépítésben soha nem látott fejlődés indult el. Melegaszfaltos technológiákkal ugrásszerűen javult a burkolatok minősége, megnőtt a forgalomnagyság, új követelmények születtek az útfenntartókkal szemben. Géptelep épült a Csaba úton, a szomszédban pedig (Tátika u.) kialakult az útmesterség végleges formája.

1980-ban elkezdődött az épületek bővítése, szociális épületrészek épültek meg, és a mind nagyobb feladatokat kívánó téli útkezeléshez megteremtődtek a különböző feltételek. Ebben az időben a lét-



Gépszemle az üzemmérnökség téli telephelyén, Bükön



Az új, korszerű sótároló épülete a szombathelyi telephelyen



A Szombathelyi Üzemmérnökség nemzetközi szabványnak megfelelő telephelye



szám 80 fölött volt, és már rendelkezésre álltak az akkori idők téli gépei, az RCW-k, Ifák, Tornádók.

Az útkorszerűsítésekhez, fenntartásokhoz nagy teljesítményű gépek álltak munkába, beton folytonkeverőn, AK 300-as aszfaltkeverő, amellyel részt vettek az akkori útkorszerűsítésekben, amelyek közül főleg a szélesítések adtak sok munkát. Ekkor készültek a 86-os, a 88-as úti szélesítések, amelyek igen nagy feladatot jelentettek az akkori társaságnak. 1991-ben az üzemmérnökség vezetője Varga Balázs volt.



Kicserélődött a géppark



***A Szombathelyi Üzemmérnökség dolgozói**: alsó sor balról jobbra: Molnár János, Vincze Zoltán, Gróf László, Schmolczer Imre, Gőcze Tamás, Zavanyi Jánosné, Verhás Ferenc, Németh Róbert, Pados János, második sor balról jobbra: Takács Béla, Gecse Géza, Molnár István, Marton Vilmos, Tóth Miklós, Góber János, Koksa János, Varga László, Ivancsics Tamás, Süle Jenő, harmadik sor balról jobbra: ifj. Németh István, Nárai Ernő, Giczi Béla, Domnánovics István, Kovács Gyula, Csányi László, Szekér János, Szakály Péter, Hajas László, felső sor balról jobbra: Németh István, Molnár Ferenc, Kovács Sándor, Németh Zoltán, Bolfán Zoltán, Czumpf Tamás, Marton Zsolt, Joó László, Nagy Zsolt, Arthofer József, Fehér László*



Kisebb létszám, nagyobb feladatok

1993-tól Unger Ferenc vezeti az üzemmérnökséget. Ekkor kezdődnek az újabb bővítések. 1994-ben új garázs, mosó épül, 1995-ben magastető kerül az irodaházra. Közben a Közúti Igazgatóság közútkezelő kht.-vá alakult, ami újabb kihívás volt az üzemmérnökség gárdájának. A létszám felére zsugorodott, a feladatok nőttek, a gépészeti telep fokozatos eladásával a gépészeti javítóbázis átkerült az üzemmérnökség-vezető hatáskörébe. Óriási fejlesztések kezdődtek a '90-es évek végén. Korszerű gépcsarnok épült 1999-ben, 2000-ben nyitott szín. Kicserélődött a technikai háttér is. A tehergépkocsipark majdnem teljes egészében megújult, ezzel együtt kialakult az üzemmérnökség végső képe. A jelenlegi üzemmérnökség-vezető Schmolczer Imre 1999-től. A 11. sz. Üzemmérnökség technikai felszereltsége és személyi állománya alkalmassá vált arra, hogy a mintegy 367 km egyre korszerűsödő úthálózat megfelelő, gondos gazdája legyen.

A Szombathelyi Üzemmérnökség területén korszerű szerelőműhelyben javítják, készítik fel a járműveket





Fűkaszát javítanak a telephely műhelyében



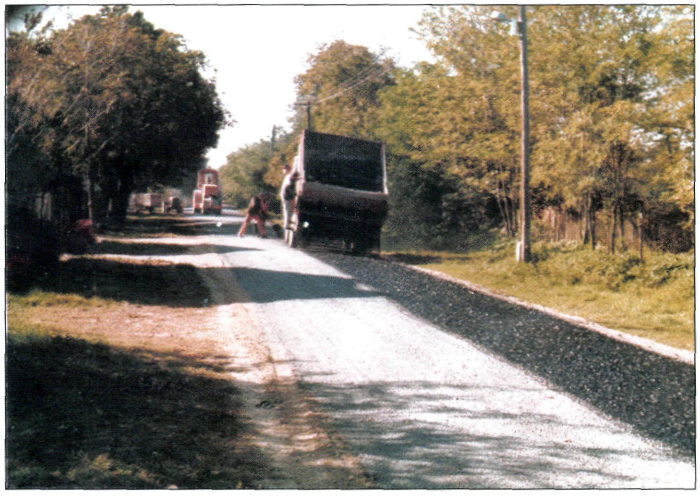
A Szombathelyi Üzemmérnökség gépjavító üzemének dolgozói: *alsó sor balról jobbra: Kolozsi Emil, Szabóné Tolnai Klári, Kiss Ferenc, Nagy Ágnes, Nagy István, Foki Dezső, középső sor balról jobbra: Pungor Csaba, Tima Ferenc, Schweiger László, Pethő Attila, Gulyás Gyula, Féja József, Molnár Pál, felső sor balról jobbra: Kovács Sándor, Bodorkós András, Süle József, Kajcsos László, Halász Kálmán, Schmalcz Ferenc, Varga Gábor*

A Sárvári Üzemmérnökség története

A Szombathelyi Közúti Igazgatóság megalakulása előtt a Sárvári Üzemmérnökség területén két közutas szervezet létezett. A Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság kötelékébe tartozott a jánosházi szakaszmérnökség (Jeney László szakasztechnikus vezetésével) és a sárvári szakaszmérnökség (Bolla László szakasztechnikus irányításával) egységenként 40-45 fővel, akik főleg a makadámutak folyamatos javításával foglalkoztak. Ezekre az időkre jellemző, hogy Sárváron mindösszesen három gép segítette a munkát, telephelyük a gépkocsivezető lakásán volt. Az akkori géppark és vezetőik: Keresztényi Lajos: ZISZ 150, Frigy Ferenc: Molotov, Tóth József: Barkas.



Úgynevezett itatásos hengerléssel javítanak útburkolatot Ostffyasszonyfán



A kezdetek

A Szombathelyi Közúti Igazgatóság alakulásakor a jánosházi–sárvári szakasz telephely nélkül maradt, az irodát a vezetők lakásán rendezték be, a raktáraknak pajtákat béreltek, a gépkocsikat a sofőrök otthonában tárolták. Innét önvezényléssel indultak munkába, ugyanis a hírközlési eszközök hiányoztak. A téli útfenntartási munkálatokat erősen nehezítette, hogy csak egyetlen kétszárnyú eke volt, Keresztényi Lajos ZISZ gépkocsiján. Jelentős változás 1969–70-ben következett be, ekkor megépült elkészült az üzemmérnökség első épülete, az iroda egy része. A két szakaszmérnökséget



Az egykori sárvári telephely archív felvételen



egy telephelyre vonták össze, ennek vezetője Jeney László volt. Az irodaépület zöldmezős beruházásként készült, az akkori városszéli kaszálón húzták fel. Más épület ekkor még nem állt, a gépkocsikat továbbra is a kezelők otthonában „telephelyezték".

Üzemmérnökség születik

1972-től az üzemmérnökségen raktár, garázs és műhely épült, ekkor állították fel az URH-rádiótornyot is – igazából innét kezdve lehet tényleges telephelyről beszélni, amely nyolc géppel rendelkezett. A '70-es évek elejétől fejlődött a géppark, addig az útfenntartáshoz szükséges gépek központi vezényléssel érkeztek. Az üzemmérnökségnek saját, önálló géplánca volt az itatásos hengerlésekhez Nagy József géplánctvezető vezetésével –

Hó minden mennyiségben



C-25-ös keverőtelep



ugyanis eben az időben kezdődött meg az utak portalanítása nagyobb méretekben. A géplánc az alábbi berendezésekből és gépekből állt: három Csepel billenős teherautó, egy VÖCSI rakodó, kettő úthenger – egy román és egy Skoda – egy ZIL 151-es és hozzá egy háromezer literes bitumenszóró tartály és adapter. A bitumen kiszállítása a hegyfalui földalatti bitumenlefejtő és tárolórendszerből történt LUHO 6000 és LUHO 15000 melegítőkkel 1985-ig, amikor a bitument a C-25 keverőtelepen létesített gravitációs tartályokba telepítették át.

Hó minden mennyiségben

Az utak karbantartása mellett az üzemmérnökség fő feladatát a téli hóeltakarítás

Útépítés régi finiserrel





Gyarapodó telephely, fejlődő géppark Sárváron

jelentette. A munka hatékonysága a géppark fejlődésével volt arányos, igazi fejlődést a hetvenes évek hoztak. 1969 és '71 között mindössze két kétszárnyú és egy egyszárnyú ekével végezték az utak tisztítását, a hómarók a központból érkeztek a területre. Jellemző, hogy csak 1968-ban kezdődött meg a sószórás az utakon, három, traktor vontatta műtrágyaszóróval. A rayonos utak szórását bérelt TEFU kocsikkal oldották meg, mégpedig kardánra szerelt szórólapáttal, amelyre a platóból szórták az érdesítő- anyagot. Az első, akkoriban modernnek számító sószóró 1972-ben érkezett, egy ZIL PR-130-as volt. A gépkocsikat 1975 körül szerelték fel sószóró adapterekkel. Ugyanekkor egészült ki a géppark Gréderrel és UNIMOG 406-tal, valamint ennek adaptereivel. Ez a géppark már alkalmas volt útépítésre és fenntartásra is.





Gyarapodó telephely

Az üzemmérnökség történetében a következő fontos dátum 1984. Megépült az első, faszerkezetes sótároló saját kivitelezésben, az irodaépület pedig szociális helyiséggel bővült. 1990 és '95 között készült el a mai garázs és műhelyépület – az utóbbi először csak nyitott színként funkcionált, mellette emelkedik a jellegzetes külső mosó betontömbjével. Az elmúlt esztendőkben aztán folyamatosan bővült és gyarapodott a telephely: 1998-ban az irodaépület magastetőt kapott. 2001-ben adták át az új sótárolót, a 2002-es tervekben pedig új garázs és raktár megépítése szerepel.



Keverőtelepek

1968-tól Jánosházán az útépítőktől átvett keverőtelepen működött egy úgynevezett folytonkeverő, amellyel kátyúzó keveréket állítottak elő, egészen 1980-ig a sárvári C-25 telep indulásáig. A jánosházi keverőtelep hosszú üzemszünet után a kilencvenes években lett végleg felszámolva, a helyét rekultiválták. 1980-ban a 84-es főút melletti kavicsbánya mellé egy C-25-ös aszfaltkeverő berendezést telepítettek. A helyben bányászott alapanyagból naponta átlagosan 200-220 tonna aszfaltot gyártottak. A Sárvár környékén



A még épülő s a már tető alatt álló sótároló, amelyet a bedepózásig is kihasználtak

lévő utakat ezzel az aszfalttal erősítették – így a térségben jelentősen emelkedett a korszerű utak aránya. A keverőtelep mellett az aszfalt beldogozását végző gépláncot is fejlesztették. A keverőt E-302-es kotró és Volvo rakodó szolgálta ki. A géplánc D-400-as és RAB 125-ös finiserből, négy Tátra teherkocsiból és R-12-es (később R-8-as) hengerből állt.

A nyolcvanas években az üzemmérnökség létszáma 100 és 110 fő között mozgott. Fejlesztésként Binder vizes rostát és kavicsosztályozót kapott a telep, de ezek már keveset működtek az 1990-es tulajdonvesztésig. Czinege Ferenc 1988-tól vezeti az egységet.

Az összeállítás Keresztényi Lajos segítségével készült, aki az alapítástól kezdve a Sárvári Üzemmérnökségen dolgozik, és már 1967 előtt is „közutas" volt.



A Sárvári Üzemmérnökség dolgozói: *felső sor balról: Keresztényi Lajos, Kiss József, Gönczöl Tamás, Németh Imre III, Németh Imre IV, Németh József, Zádori Tibor, Németh Attila II, második sor: Nagy László, Takács Ferenc, Pupp János, Szalai József, Gergely Károly, Vörös Imre, harmadik sor: Sinka Tibor, Kovács József, Dénes Vilmos, Dénes Tibor, Horváth Sándor, Giczinger István, negyedik sor: Bíró Andrásné(Marika), Németh Lajos, Pajor László, Zádori Dezső, Józsa Gábor, Vámos Zoltán, alsó sor: Imre Miklós, Glavanovits István, Czinege Ferenc, Németh Attila, Kiss Miklósné (Marica), Szalai Zsolt*

A Vasvári Üzemmérnökség története

A Vasvári Üzemigazgatóság elődjének a regionális építésvezetőség tekinthető, amely akkor alakult meg, amikor az '50-es években a vasi Útfenntartó Vállalatot beolvasztották a zalaegerszegi cégbe. Az ekkor létrehozott kirendeltség lett az alapja a későbbi útmesterségnek, majd pedig az üzemmérnökségnek. Az építésvezetőség felelt az állami utak kezeléséért és felújításáért Vasvártól Zalaegerszegig. Ebben az időszakban alakult ki a keskeny és gödrös földutakból a mai úthálózat alapja. Ekkor még az útőri hálózat működött, egy-egy ember általában hat-hét kilométeres szakaszért felelt,



Útszélesítés, árokkarbantartás a Vasári Üzemmérnökség területén



az árkolás, kaszálás, valamint a kátyúzás tartoztak a feladati közé. Az utóbbihoz csak az aszfaltot kapta „központilag", a lerakott kupacot magának kellett eltalicskáznia és elterítenie. Később az útőröket brigádokba szervezték, és lassan gépesítették a munkájukat.

Az útmesterség

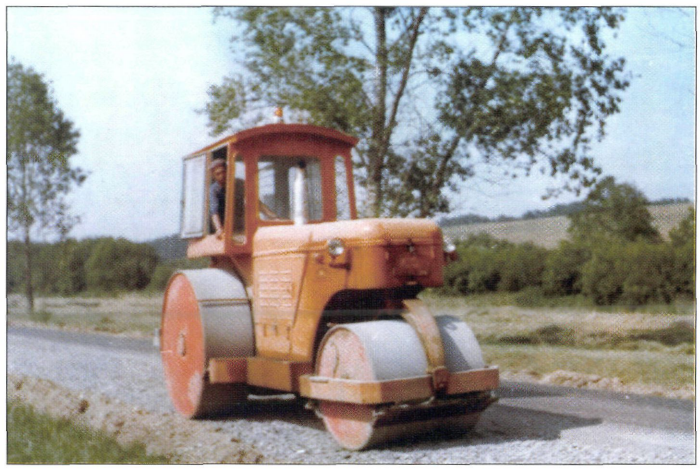
A kirendeltség központját egy magánházban rendezték be, raktár, tárolóhely viszont még nem nagyon akadt. Feladat viszont bőven volt, a hatvanas évek kemény telei komolyan fenyegették a fából készült hidakat. Az egyik alkalommal a Zalaegerszegi Igazgatóság szakemberei robbantottak lékeket az enyhüléstől megtöredezett jégbe Molnaszecsődnél, ahol félő volt, hogy a jégzajlás elsodorja a hidat.

1968-ben Vasváron is megalakult az útmesterség, a leendő telephely számára egy parlagon hagyott, vizenyős területet választottak a város szélén. Néhány hónap alatt kialakították az építési területet, az első épületrész 1969 tavaszára készült el, aztán folyamatosan a többit is felhúzták. Néhány év alatt a telep terjeszkedett, egyre nagyobb lett, ezzel párhuzamosan számos gépet vásároltak. A gépesítés miatt a dolgozók létszáma csökkent, ám a hetvenes évek közepére kialakult egy 80-85 fős stabil gárda. A fő feladatot továbbra is az útfenntartás, -korszerűsítés jelentette – és az eszközök egyre fejlődtek. Jellemző, hogy az ötvenes években az útmesterség területén mindössze 28 kilométer betonutat (ennyi esett a 8-as főútból a vasvári részre) és 9 kilométer könnyű aszfaltot jegyeztek, a többi makadám- és földút volt. A telephely megépítése mellett meg kell jegyezni, hogy szintén 1969-ben készült el a kámi csomópont. A kor színvonalához képest igen modern kereszteződésnek számított, ami a vasváriak munkáját dicséri.

Az üzemmérnökség

Az útmesterségből 1972 januárjában lett üzemmérnökség, és egyre több, újabb gépet szerzett be a cég. Az egység vezetője 1977 január 1-től Mogyorósi Attila. Ekkoriban váltották a Csepeleket az Ifák,

Hengerelik a zúzottkővel feljavított alapot



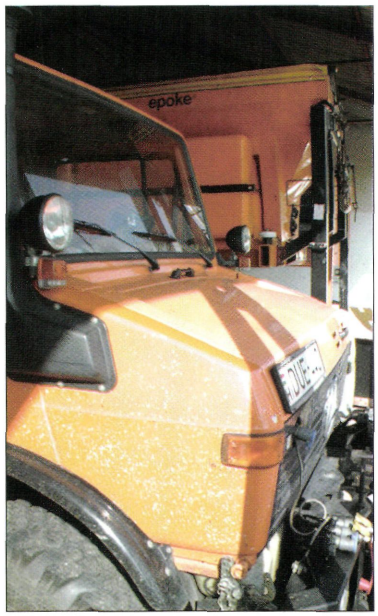
a meglehetősen szűkös, téli eszközök mellé (egy gréder, két traktor tereprendezővel) egyszárnyú ekével felszerelt Skoda autók kerültek, de beszereztek két Unicart és Tátrát is. Fontos dátum az igazgatóság egyházashollósi keverőte-



Melegaszfaltkeverő telep



A Vasvári Üzemmérnökség garázsai





lepének megnyitása 1981-ben, így nem kellett Szombathelyre szállítani az uzsai és vidornyaszőllősi követ, hanem az ott kitermelt kavicsra alapozva ellátták az egész igazgatóságot. Egyébként Egyházashollóson vezették be először a francia technológiát, amelynek lényege, hogy a burkolaterősítéshez jóval kisebb költséggel állítható elő kavicsaszfalthoz hasonló minőségű keverék.

Rekonstrukció és fejlesztések

Az üzemmérnökséget 1984-ben újították fel, kiváltották a régi műhelyeket, kazánház épült, és elkészült a fedett sótároló, amelyben elfért a tejes esztendőre szükséges készlet. A géppark is fejlődött a nyolcvanas években, az üzemmérnökség igyekezett a legkorszerűbb berendezéseket beszerezni.

Az üzemmérnökség nagy munkái között kell megemlíteni a 8-as főút folyamatos korszerűsítését és szélesítését, amely kisebb-nagyobb megszakításokkal napjainkban is tart. A keskeny útpálya







Új, és régi, de még mindig működő gépek a telephelyen

egyre nagyobb szakaszokon bővül, és mindinkább megfelel a mai kor követelményeinek. Az üzemmérnökség önálló munkákat is végez, általában a Zala és Vas megye közötti kisebb földutak korszerűsítésével igyekeznek a két régió között megteremteni a kapcsolatot. Az egyik első ilyen munkájuk a Nagykutas és Andrásfa közötti szakasz elkészítése volt, de másutt is új „kapukat" nyitottak. Az alsóbbrendű úthálózatot is folyamatosan szélesítették, így a vasvári térségben közlekedők egyre jobb minőségű utakon hajthatnak. Az üzemmérnökség, a többihez hasonlóan az állami megrendelések elapadásával a nyolcvanas–kilencvenes években egyre többször vállalt bedolgozást, bérmunkát, így a cég dolgozói részt vettek a községi utak rendbetételében is.



A vasvári üzemmérnökség irodai és ügyeleti épülete

Az összeállítás Benke István visszaemlékezései és a 30 év a közutak- ért című pályamun-ka alapján készült.



A Vasvári Üzemmérnökség dolgozói:

felső sor balról jobbra: Táncos Gábor, Tolnai István

második sor: Németh István, Horváth II. István, Király Attila, Molnár Tamás, Szabó Gyula, Szombathelyi Tibor, Gorza Nobert., Herczeg László, Dóka László, † Nyúl Mihály, Ódor József, Sleiner Ferenc, Steier Imre, Krisztánovics József, Horváth Csaba, Soós Tibor, Nagy István,

harmadik sor: Kovács László, Kovács Ferenc, Barbalics János, Tóth Edit, Szalay Gyula, Böröcz István, Pécsi József, Bognár Sándor, Lovranics Attila, Szekeres József,

negyedik sor: Hábetler Ottó, Németh Zoltán, Kulcsár József, Gombás István, Frigy Miklósné, Karátföldi József, Biró László, Erdei László, Vincze Jenő,

ötödik sor: Vass László, Bősze Imre, Mogyorósi Attila, Sipos Károly, Kovács Lajos

A Körmendi Üzemmérnökség története

A körmendi útmesterséghez tartozott az Őrség úthálózata, a kezelt úthossz 375 kilométer volt, minősége még az igazgatóság átlagát sem közelítette meg.

Az útmesterség úthálózatának minőségét nagyban befolyásolta az elzártság, a nehezen megközelíthetőség. Útbeutazáskor 18 sorompót kellett átlépni, amit csak határsávengedély birtokában lehetett. Ez nehezítette az utak fenntartását, mivel két héttel korábban le kellett adni a határsávon belül dolgozók névsorát.



Útépítés, illetve kátyúzás a körmendi üzemmérnökség területén





Útmesterségtől az üzemmérnökségig

1967–68 telén 40 centis hóban ásták le a kerítésoszlopokat (a jelenlegi üzemmérnökség helyén), majd elkezdődött az iroda, raktárak, hómarógarázs, gépkocsiszínek építése, végül a szolgálati lakással zárult a központi telep készítése. 1968-ban 6-7 fős útőri brigádok alakultak, hogy az akkor még kerékpárral közlekedő brigádtagok el tudják érni a munkahelyüket. Ekkor a fő fenntartási tevékenységet az alábbiak jelentették: árok, padkarendezés, hézagkiöntés a 8-as úton, kátyúzás hideg kötőzúzalékkal. A helyenként mutatóban található portalanított burkolatok olyan kátyús állapotban voltak, hogy több helyen, például Viszák, Halogy, Csörötnek, Körmend környékén 20-25 tonna napi hidegaszfalt felhasználásával csak 300-400 métert tudtak a brigádok haladni. 1969- ben megkezdődtek az úgynevezett gyors hengerlések, napi 800-1000 m volt a teljesítmény.



Útfelújítás aszfaltozó gépsorral



Az útmesterségen útőrökből külön hídbrigád alakult, ezek végezték el az átereszek és hidak szélesítését, javítását. Az útmesterség területén kb. 140 db híd és kb. 800-900 áteresztő van, aminek a fenntartása különösen nagy feladatot rótt a dolgozókra.



Kiszélesített utak

A '70-es évek elején elkészült a 8-as út aszfaltszőnyeggel való ellátása, majd a körmendi átkelési szakasz átépítése, ami a fenntartási munkákban kissé könnyebbséget jelentett. Az alsóbbrendű úthálózat zömmel 6 m koronával és 4 m-es burkolattal rendelkezett, ami a kétirányú forgalomnak kevés volt, főleg télen.

Jelentősebb szélesítési munkáik voltak: Őriszentpéter–Szalafő, Farkasfa–Szent-



gotthárd, Őriszentpéter–Rönök, Nádasd–Felsőjánosfa, Lenti–Bajánsenye, Apátistvánfalva–Máriaújfalu, 8. sz. út Szecsőd és Körmend, valamint Körmend–Rönök–Rábafüzes között, a 86-os út Körmend és zalai megyehatár között.

1978-ban létesült a csörötneki betonkeverő üzem. Az összeállítását a géptelep szerelői végezték. Onnan készült az Őriszentpéter–rönöki út egy része, Őriszentpéter–Szalafő–Farkasfa–Szentgotthárd, Farkasfa–Máriaújfalu és a Máriaújfalu-Apátistvánfalva szakasz.

A '70-es évek elején a géppark és a technikai fejlődés igényelte a fizikai dolgozók szakmai továbbképzését, a központi műszaki dolgozók is bekapcsolódtak felkérésre egy-egy előadás megtartására.

Sikeres újítás

Közben a forgalomtechnika is fejlődött. A tervek alapján kerültek kihelyezésre a jelenleg is meglévő zöld útbaigazító táblák, amiket a gyártó felirat nélkül



szállított le. A feliratokat fényvisszaverő fóliával helyileg készítették, az üzemmérnökségi festők összevonásával a géptelepen, egy részét az üzemmérnökségen, ahol kidolgoztak egy jelentős újítást. Az eljárás lényege, hogy az elődjét, a

Útszélesítés



fehérre festett útirányjelző táblákat általában évente kellett újrafesteni, ami munkában, anyagban jelentős költség volt, míg az újított táblákat 7-8 évig is lehet jól láthatóan használni. A lefestett táblát



Árokkarbantartás

hideg, meleg vízbe, hűtőszekrénybe rakva vizsgálták, mennyire bírja az időjárás viszontagságait. Az elkészült mintatáblát Siklóson egy országos forgalomtechnikai értekezleten mutatták be és fogadták el, egyben kötelezték az igazgatóságokat országos bevezetésre.

Téli útfenntartás

Sokan az őrségi területet téli fenntartás szempontjából könnyű területnek könyvelték el, pedig amíg Szombathely–Sárvár területen csak 4-5 cm hó esett, addig az Őrségben sok esetben 20-25 cm volt a hóvastagság, és 2-3 cm hó az Őrségben megbénította az emelkedőkön a forgalmat.

A téli útfenntartás ugyanolyan nagy fejlődésen ment keresztül, mint a munkálatok más része. 1967-ben a síkosság ellen a 8-as úton az alábbiak szerint védekeztek: egy traktor vontatta hagyományos vetőgépből sózták az utat. Volt sódepó Körmenden, Gasztonyban, a rátóti híd alatt – síkosság esetén ott rakta a sót a szórógépbe a gépkezelő, és végezte a szórást. A mellékutakon az emelkedőkön lerakott homok- vagy salakdepókat tároltak, azt a szakaszos útőrök síkosság esetén elszórták, de sok esetben az elakadt gépkocsi vezetője is végzett hasonló munkát.

A mellékutakon pedig a kardántengelyre szerelt szórólapátokra adagolták a dolgozók a platóról az anyagot. Télen mínusz 10-15 fokban ez embertelen munka volt, sokszor a 8-10-14 százalékos emelkedőre a szállító gépkocsi sem tudott felmenni.

A '70-es évek egyre fejlettebb gépek-

Új gépek az új garázsokban





A Körmendi Üzemmérnökség telephelye







kell végezték a munkát, ami azt is jelentette, hogy szükségessé vált a só központilag történő tárolása.

1987 óta Soós Róbert vezeti az egységet.

Az összeállítás Janzsó István nyugdíjas üzemmérnökség-vezető visszaemlékezései nyomán készült.

A Körmendi Üzemmérnökség dolgozói:



Guggolnak (balról jobbra): Németh Zoltán, Szabó Miklós, Fóth József, Prander József, László Gyula, Urbán János, Németh Attila, Papp László, Nagy Béla, középen állnak (balról jobbra): Takács Lajos, Pozsgai Imre, Simon Gyula, Nagy Emil, Baumgártner István, Szabó Árpád, Nagy Imre, Kiss Gábor, Joó László, Varga István, Frank József, hátul állnak (balról jobbra): Kecskés Lajos, id. Laposa János, Farkas Károly Zsolt, Németh Vince, Varga Jenő, Horváth János Imre, Holtai László, Károly Miklós, Libricz Zoltán, Vilics László, Takács András, Pál Imre, Tóth István, Fálmán Imre



Első sor (balról jobbra): Horváth Ernő, Bőke Imre, Kendik Lászlóné, Soós Róbert, Gergó Erika, Kovács László, ifj. Laposa János, Németh János, Hátsó sor (balról jobbra): Lengyel László, Szakonyi Attila, Szabó Sándor, Ribarits Ferenc, Nyári Dezső, Nyári Lajos

A közútnak van jövője

Dr. Manninger Jenő a szakminisztérium államtitkáraként felügyeli a közútkezelő kht.-ket. Gyakran megfordul Vas megyében, az itteni szervezet vezetőjével kitűnő kapcsolatban van, így meglehetősen pontos ismeretekkel bír a megye útjairól. Az államtitkár jó véleménnyel van a kht.-ről, a közutas cégek jövőjét pedig derűlátóan ítéli meg.



Dr. Manninger Jenő (bal oldalon) a szombathelyi városházán a megyeszékhelyt elkerülő út finanszírozási tervezetének aláírásán

– Hogyan vélekedik a több mint ötezer közutas dolgozóról?

– Úgy gondolom, a legnagyobb elismeréssel kell szólnom az utak fenntartásával és kezelésével megbízott valamennyi dolgozóról, akik közül sokan a téli fagyokban és a nyári hőségben a szabadban végzik a munkájukat. Korábban, amikor még nem a minisztériumban dolgoztam, nem igazán tudtam elképzelni, hogy mit is jelent ez valójában. Most már látom, hogy egy-egy rendkívüli téli hóhelyzet micsoda erőfeszítéseket kíván a csapattól, és ezek az emberek mindent meg is tesznek azért, hogy ne legyen fennakadás. Említhetném még a nyári munkákat is, amikor az ötven-hatvan fokos aszfalton kell ténykedni, illetve a kiemelt idegenforgalmi események, időszakok forgalmát kell levezényelni. Azaz dacára minden gépesítésnek, ilyen kiváló munkatársak nélkül nem lenne zavartalan a közlekedés a közutakon. Azt pedig nem kell külön ecsetelni, mit jelent az, ha megbénul az ország vérkeringése.

– A közútkezelő kht.-k közötti rangsorban hova tenné a Vas megyei szervezetet?

– Általánosságban elmondhatom, hogy a több éve átalakult közutas cégek gazdaságilag megerősödtek, súlyuk és szerepük jelentős a megyék életében. A Vas megyei szervezet a legjobbak közé tartozik, és ezt nem udvariasságból mondom: többször személyesen győződtem meg az ott folyó munkáról, annak minőségéről. Ismerem a megye közúthálózatát, a kht. vezetőjével munkakapcsolatban vagyok, így pontosan tudom, hogy vannak gondok is a sikerek mellett. Ám éppen a szombathelyi fejlesztések során bizonyosodott be, hogy a vasi közútkezelő nagy és átfogó feladatok megoldására is képes, méghozzá kiváló színvonalon.

– Milyen gondokkal találkozott a megyében?

– Több fórumon is elmondtam, hogy nem igaz az állítás, mely szerint Vas megye úthálózata sűrű és fejlett. Vannak olyan kistérségek például Vasvár és Celldömölk környékén, amelyek ugyanolyan közlekedési problémákkal küzdenek, mint a kevésbé fejlett régiók. Ezeket a területeket be kell kapcsolni a főutak rendszerébe, és mindenképpen több pénzt és figyelmet kell fordítani rájuk.

– Említette a fejlesztéseket: folytatódnak-e a beruházások?

– Ez mindig nehéz kérdés, én egy kicsit óvatos lennék most. Ami bizonyosnak lát-

szik, hogy a vasi megyeszékhelyt gyorsforgalmi úttal csatlakoztatjuk az osztrák autópályákhoz, ennek az útnak a tervei már készülnek. Mindenképpen fel kell számolni a Bécs–Balaton útvonal utolsó nagy akadályát, a főút sárvári átkelési szakaszát, ezért a várost elkerülő szakasz is a megvalósítható célkitűzések között szerepel. Nagy kérdés viszont a megye és egész Magyarország számára roppant fontos 8-as főút, amelynek állapotát jól ismerem, és tisztában vagyok azzal is, hogy egyre fontosabb lesz gazdasági és közlekedési szempontból egyaránt. Nos, éppen itt a gond, nem látszik tisztán, hogy lesz-e a jelentőségéhez képest elegendő pénz a fenntartására, fejlesztésére, főleg az utóbbi lenne lényeges.

– Hogyan ítéli meg a cégek, a dolgozók jövőjét?

– Alapvetően optimistán, és a derűlátásomat viszonylag egyszerű megindokolni. Az Európai Unióba tartó országban nyilvánvalóan nagy igény van az infrastrukturális fejlesztésekre. Sőt, kicsit továbblépve, maga az EU is igényli, elvárja, hogy jó minőségű utak segítsék a gazdasági fejlődést, a polgárok mobilitását. Ezért nyugodtan mondhatom, hogy egyre növekvő igény lesz a minél jobb minőségű úthálózatra, ami többek között biztos kenyeret és megélhetést jelent a cégek dolgozóinak. Nekünk, szakmai vezetőknek az a feladatunk, hogy ezt a hivatást minél csábítóbbá tegyük, mindez nemcsak az anyagi háttér megteremtését takarja, hanem folyamatos képzési és oktatási lehetőséget, hogy a közutasok valóban elégedetten végezzék gyakran embert próbáló munkájukat.

Európai lépések



Tombor Sándor Szombathelyen a Nepomuki Szent János szobor avatásán

A közúthálózat fejlesztése központi kérdés a csatlakozás szempontjából is – *Tombor Sándor*, a KöVíM közigazgatási államtitkára úgy látja, az elindított programok és beruházások következtében a közutas szakmára rég nem látott fellendülés vár. Mindez természetesen gazdasági fejlődést is generál, hiszen tartós növekedés nem képzelhető el megfelelő infrastrukturális háttér nélkül.

– Hogyan ítéli meg, mi a legfontosabb kérdés napjainkban „közutas" szempontból?

– Azt hiszem, ma a súlyponti kérdés a magyar társadalom és a közúti szakma szempontjából az uniós csatlakozás. Mire a könyv megjelenik, nagy bizonysággal lezárulnak a közlekedési fejezet brüsszeli tárgyalásai, és ezzel hallatlanul nagy dolgot sikerült elérni. Egyrészt a szakma számára 2001 végéig végrehajtandó feladat volt, másrészt pedig azért fontos, mert ez a kérdés is feltétele volt az uniós csatlakozásnak, amely előbb-

utóbb komoly fejlődést hoz a közlekedésben. És bár ebből a szempontból az ország különböző területeinek mást és mást jelent, Vas megyére, mint a nyugati kapura, különleges szerep hárul. El kell mondani azt is, hogy nemcsak jogi, gazdasági vonatkozásban érdekes a tervezett uniós csatlakozás, hanem igazából mentálisan fel kell rá készülni a közlekedésben is. Értek ez alatt egy teljesen más közlekedési morált, értékrendet, gondolkodást.

– Milyen változásokat hozhat a csatlakozás?

– Ha a mai állapotokat nézzük, akkor az ország területén nagyjából ugyanazokkal a problémákkal és gondokkal találkozunk – más-más arányban természetesen. Gondolok itt arra, hogy az átmenő főutakra minden megyében kiemelt figyelmet kell fordítani, az alsóbbrendű hálózat viszont fejlesztésre szorul. Ezekre a következő esztendőkben még nagyobb hangsúlyt kell fektetni, ám mindenképpen fel kell figyelni a változásokra. Nevezetesen arra, hogy új kihívások előtt állunk, új igények fogalmazódnak meg hamarosan. Arról van szó, hogy egyre fontosabb lesz a lakóhelyek körüli utak állapota, hiszen az európai tapasztalatok azt mutatják, az emberek szeretik jól érezni magukat ott, ahol élnek, azaz nem veszik jó néven, ha túl gyakran kell cserélgetniük az autójuk gömbcsuklóit a rossz utak miatt.

– Mi lesz a „hagyományos" közutakkal?

– Feltétlenül azt várom, hogy az említett trend mellett az infrastrukturális fejlesztésekre, ezen belül a közutakra jóval nagyobb energia és pénz összpontosul, az állam és az önkormányzatok részéről egyaránt. Talán mondanom sem kell, hogy a korszerű úthálózat az ország gazdasági teljesítőképességét még jobban növeli. Ám nemcsak az ipari területekre kell koncentrálnunk, ahogy már említettem, hanem az állampolgárok lakóhelyére is. Mindez, nem túl pontos megfogalmazásban, az EU „lekövetését" célozza meg, ahol már felismerték az infrastruktúra jelentőségét. Én bízom abban, hogy az itthoni fejlesztések ugyanazokat az eredményeket hozzák, mint az unióban, nyilván az egész csatlakozási folyamatnak ez az értelme és célja.

– Nyilvánvalóan elkészült már a fejlesztések menetrendje.

– Így van, elkészült a 15 éves közúti fejlesztési program, amely már el is indult az autópálya-építésekkel. Ez tovább folytatódik egy olyan csomaggal, amelyben nem az autópálya jellegű beruházások szerepelnek, itt harmincnyolc projekt megkezdéséről van szó. Ezek építése reményeink szerint 2002 tavaszán kezdődhet meg, és nyugodtan mondhatom, ilyen léptékű beruházásokhoz hasonló nem volt az elmúlt években, évtizedekben.

– A beruházások helyszíne mindig vitát vált ki, az egyes régióknak eltérő érdekeik vannak. Hogyan oldották meg az elosztást, milyen szempontok érvényesültek?

– Általánosságban igaz, hogy az ország összes régiójában vannak olyan tervezett, régóta kezdeményezett beruházások, amelyek forráshiány miatt nem tudtak elindulni. A megyék között természetesen lehet különbséget tenni szakmai szempontok szerint, ilyenek például a forgalmi igények, különféle számítások. A döntésben részt vevők megpróbálják az összes szakmai vonatkozást megvizsgálni. Ezen túlmenően beszélni kell a közlekedéspolitikai célokról, a nemzetközi kapcsolatok jelentőségéről, ezek megint nagy súllyal esnek latba. Az objektív műszaki-gazdasági rendszer mellett azt az alapelvet tartottuk szem előtt, hogy minél több helyen kezdődhessenek meg a munkálatok, ilyen szempontból nem az volt a fontos, hogy keletre, vagy nyu-

gatra esik az adott helyszín. Olyan nagyságrendű program indul be, amely nem politikai ciklusokhoz kötődik, és reményeink szerint az egész országban jelentős fejlesztéseket tudunk végrehajtani. Ha Vas megyére kíváncsi, akkor elsősorban a 8-as főutat említhetném, illetve ugyanígy kiemelt szerepe van az észak–déli irányú forgalomnak.

– A fejlesztési program akkor bizonyos szempontból a közutas szakma sikerének is tekinthető.

– Azt kell mondanom, hogy a szakma az elmúlt esztendőkben is hosszú távú célokban gondolkodott, ám anyagi erőforrás hiányában a tervek nem valósulhattak meg. Most más a helyzet, mindehhez az ország gazdasági fellendülése hátteret nyújt a fejlesztésekhez. Természetesen ez megfordítva is igaz, az infrastruktúra fejlesztése mindig más fejlesztéseket is magával hoz.

– Milyen szerep vár a közutas cégekre a tervek megvalósításában?

– A meginduló beruházásoknak voltak előzményei, akár az előkészítést, a területelőkészítést, vagy a tervezést vesszük, ezekben részt vettek a kht.-k. A fokozott ütemű munka azonban nemcsak az ő munkájukat veszi igénybe, hanem a hozzájuk kapcsolódó, velük kapcsolatban álló szakértői, tanácsadói csoportokét is. Vagyis úgy látom, az egész szakmának felpezsdülést hoz a program.

– Végezetül egy személyes kérdés: szakemberként, mérnökként vesz részt a tárca irányításában. Hogyan érzi magát a politikusok között? Egyáltalán a politikai vagy a szakmai szempontok az erősebbek?

– Az elsőre rövid a válasz: élvezettel végzem a munkámat. A másik ennél egy kicsit bonyolultabb. Ügyesen meg kell találni az egyensúlyt a kettő között. Miután a modern társadalmakban a választók felhatalmazzák a politikát az irányító funkcióra, így a szakmának az a feladata, hogy ezeket az instrukciókat vegye figyelembe mindazon jogszabályi, műszaki keretek között, amelyek érvényben vannak. Vagyis egyfelől nyilvánvalóvá kell tenni az ésszerű szakmai kötöttséget, másfelől érvényesülnie kell a politikai akaratnak. Meg kell mondanom azonban, hogy egyáltalán nem érzem, hogy a szakma háttérbe szorulna, képes a szempontjait érvényre juttatni. Az egyensúlyt jelzi, hogy a politika is képes ugyanerre.

Felszálló ágban a közút

Holnapy László a KöVíM Közúti Főosztályának főosztályvezetőjeként jól ismeri a kht.-k tevékenységét, lehetőségeiket. A szakember úgy látja, hosszú idő után ismét fejlődésre van kilátás, a közút felszálló ágba került.



Holnapy László a körmendi sótároló átadási ünnepségén

– Milyennek ítéli meg a Vas Megyei Közútkezelő Kht. helyzetét?

– Vas megye és az ország nyugati megyéinek lehetőségei abban különböznek a többi térségtől, hogy egyre fontosabbá válik az osztrák féllel való kapcsolat. A nyugati megyékről elmondható, hogy pont a különleges helyzetük miatt egészséges versenyszellemmel igyekeznek felzárkózni magasabb szintre, keresik a jobb lehetőségeket. Ugyanakkor egységes egészben szemlélik a közutas szakmát, és gyakran józan mértéktartást tanúsítanak. Például roppant toleránsan vették tudomásul, hogy a tárcának temérdek pluszkiadást jelentett a szabolcsi árvíz, és meg kell mondanom, egy rossz szót sem hallottam a többi igazgatótól az átcsoportosított összegek miatt. Közben magam is pontosan tudom, hogy Vas megyének is vannak elmaradottabb részei, amelyekre ráférne a fejlesztés.

– Hogyan vélekedik a kht. működéséről?

– Egyfelől úgy gondolom, hogy a kht. megfelelő adottságokkal, jó szakmai örökséggel rendelkezik, és országos viszonylatban is a jók között helyezkedik el. Mivel kapcsolataim révén ismerem az ottani vezetőket és a cég által végzett munkát, nyugodtan mondhatom, a vasi kht. a felső osztályba tartozik.

– Egyébként létezik valamiféle szakmai sorrend a közutas cégek között?

– Nem szeretnék sorrendet felállítani, mert úgy vagyok ezzel a kérdéssel, mint egy családapa, akinek el kell döntenie, hogy számos kedves gyermeke közül melyiket szeresse. A megmérettetések nem minden esetben objektívak, így azokkal nem árt vigyázni, másrészt számos szempontból lehetne sorrendet felállítani. Azonfelül a területi adottságokban rejlő különbségek miatt nagyon nehéz is lenne összevetni egy–egy megyét, így minden egyes kht.-t a teljesítménye alapján ítélünk meg.

– Ön szerint az új gazdálkodási forma mennyire vált be?

– A kht.-k a többi költségvetési szervezethez képest közelebb kerültek a piachoz, a vállalkozói szemlélethez. Ugyanakkor józanul fel kell mérni, hogy a költségvetés változatlanul ott van a háttérben. Ez pedig bizonyos szempontból biztonságot is jelent a többi piaci szereplőhöz képest, hiszen olyan nagybácsi áll a háttérben, aki ha néha morcosan is, de ad pénzt a fejlesztésekhez, új ötletekhez.

– Mennyire lehet elégedett a cég az eddigi beruházásaival?

– Véleményem szerint Vas megye igen elégedett lehet, hiszen a rendelkezésére álló lehetőségeket maximálisan kihasználta, dicséretre méltó, agilis tevékenységével, az én asztalomra is számos kérelmük kerül, amelyeket aztán meg kell vizs-

gálni. Hogy aztán melyik valósul meg belőlük, az már nehezebb kérdés. Nyilvánvalóan össze kell hangolni a hosszú távú közútfejlesztési programot és az előre nem tervezhető, prompt igényeket. Az elbírálás a legnehezebb, ugyanis a lehetőségeinket erősen meghatározzák a büdzsé korlátai.

– Ön melyik vasi fejlesztést tartja kiemelkedőnek?

– Többször jártam a megyében, így jól ismerem az elmúlt években végzett munkát. A szombathelyi elkerülőt emelném ki, amely közel gyorsforgalmi út szintű, és valóban igényesen készült el, és monumentális, impozáns beruházás, méltó egy fejlődő városhoz. De ezzel együtt nem szabad lenézni a többi fejlesztést sem, hiszen az adott területen azok nyilván ugyanolyan mértékben fontosak.

– Hogyan alakul ön szerint a közutas cégek jövője?

– Négy-öt évre előre lehet trendekről, irányokról beszélni. Több fórumon is feltették nekem ezt a kérdést, különösen a kétéves költségvetés fényében, szerették volna tudni, mire számíthatnak. Egy-két éven belül lényeges és pozitív fordulatnak kell bekövetkeznie, elég ha a Széchenyi-terv plusz programot említem, amelynek nyomán nagy erővel indulnak meg a fokozott ütemű beruházások, és jelentős összeg fordítható közúti infrastruktúrára. Látványos javulást várok az üzemeltetés és fenntartás tekintetében is, arra számítok, hogy a következő ötéves periódusban felszálló ágba kerül a közúti ágazat.

– Szó esett az osztrák vagy ha úgy tetszik európai kapcsolatról. A szomszédos ország gőzerővel építi keleti kapcsolatait, de hát az utaknak a határon innen is folytatódniuk kell.

– Folyamatos munkakapcsolatban vagyunk az osztrák kollégákkal, minden tárgyaláson igyekszünk a lehető legjobban megismerni egymás szándékát és megfogalmazni a közös célokat. Nyilvánvalóan nem elég, ha egy gyorsforgalmi út eljut a magyar határra, annak az itthoni részét is úgy kell megteremteni, hogy illeszkedjen az egységes koncepcióba. Arról sem szabad elfeledkezni, hogy előbb-utóbb uniós utak lesznek az útjaink, ezért már most készülnünk kell a ránk váró feladatokra.

KÜZDELEM A HÓ ELLEN



A Vas Megyei Közútkezelő Kht. szezonális, kemény feladatai közé tartozik, hogy megvívják embert próbáló harcukat a téllel, a hóval, a fagygyal, a jéggel. A megelőzés során az utak lefagyása, a havazás megkezdésekor érdesítőanyagot szórnak ki. A folyamatos havazásokkor, a hóviharokkor, a hófúvásokkor éjjel-nappal járják, tisztítják az utakat. Hogy másokon segíthessenek, nemegyszer teszik kockára saját épségüket, biztonságukat. A következő néhány oldalon a közutas dolgozók téli bevetéseiről, küzdelméről láthatók felvételek.

Az úthálózat a gazdaság érrendszere – jöhet akármilyen kemény tél, zimankó, az utakon nem állhat meg az élet. Ezt leírni viszonylag egyszerű, ám a Közútkezelő dolgozói számára a téli hónapokban mindez kemény munkát jelent. Novembertől kezdve bármikor lehet számítani rendkívüli helyzetekre: fagyra, hóra és szélre. Különösen a két utóbbi jelenség keseríthetí meg az utazó és az útfenntartó életét: a laikus nem is gondolná, hogy viszonylag kevés hó is elegendő ahhoz, hogy torlaszokba temesse az útvonalakat. Amikor a rádió felhívásai eltanácsolják az autóvezetőket attól, hogy kimerészkedjenek a hófúvásba, akkor kezdődik az igazgatóság dolgozóinak az igazi férfimunka: megtisztítani az utakat, és kiszabadítani azokat, akik a hóviharban rekedtek. Amit ilyenkor tesznek, azt valóban nem lehet más jelzővel illetni: embert próbáló.

A Közútkezelő kht.-nek egyik legfontosabb feladata, hogy az utak télen járhatóak legyenek hóban és fagyban egyaránt – ahogy szaknyelven nevezik, biztosítani kell a téli útüzemet.

A szakemberek úgy tartják, aki a havazáskor áll neki ennek a munkának, az inkább meg se próbálja. A téli útüzem egyik fontos eleme az előkészítés. A közutasok előtt ismertek a megye hófúvásos területei, ezért aztán ahol lehetséges, kiirtják az oldalnövényzetet, az útmenti bozótos igen erőteljesen hozzájá-



Szinte semmit sem látni a viharos erejű szélben

rul a hótorlaszok kialakulásához. Megyeszerte hófogók kerülnek a veszélyes szakaszok mellé. A jegesedés ellen úgynevezett érdesítő anyagokat – homok, zúzalék, salak –, valamint sót kell beszerezni. Az utóbbit korszerű sótárolókban helyezik el, a vegyszerrel kevert anyagot ma már nem kell darálni felhasználás előtt.

A főutakat és a fontosabb összekötő utakat a kht. gépei teljes hosszon sózzák. Azokat az útvonalakat, amelyeken buszok közlekednek, és nem tartoznak az említett csoportba, az ívekben és az emelkedőkön védekeznek a síkosság ellen. Az úgynevezett fehér utakon csak a havat takarítja a cég. A közlekedők gyakorta



A hótoló mögött már biztonságosabb a közlekedés

összehasonlítják a körülményeket a szomszédos Ausztria útviszonyaival, ám az ottani úthálózat fenntartói kétszer annyi géppel és a magyarországi pénzeknek a négyszeresével rendelkeznek.

A főutak kezelését különösen nagy gonddal végzi a kht.: az úgynevezett alásózást minél előbb igyekeznek elvégezni, nehogy az autók letapossák a havat, hiszen akkor jóval nehezebb az utak tisztítása.

A cég jelenlegi gépállománya a főutak és fontosabb összekötő utak síkosságmentesítésére és az itt végzett hóeltakarításra elegendő. A további feladatokat a kht. bérelt gépekkel oldja meg – a társaság a sajátjával egyező számú külső járművet bérel oly módon, hogy csak a tényleges munkavégzésért fizet. Az autóbuszjáratok útvonalaira különösen felügyel a cég, különösen a késő éjszakai műszakokban dolgozókat szállító buszok „célba juttatása" nagy feladat, kivált erős havazás idején. Télen a kht. még szorosabban együttműködik a rendőrséggel, a katasztrófavédelmi egységekkel, a társvállatokkal, az úthasználókkal, ezenkívül minél frissebb információkkal látja el a médiát.





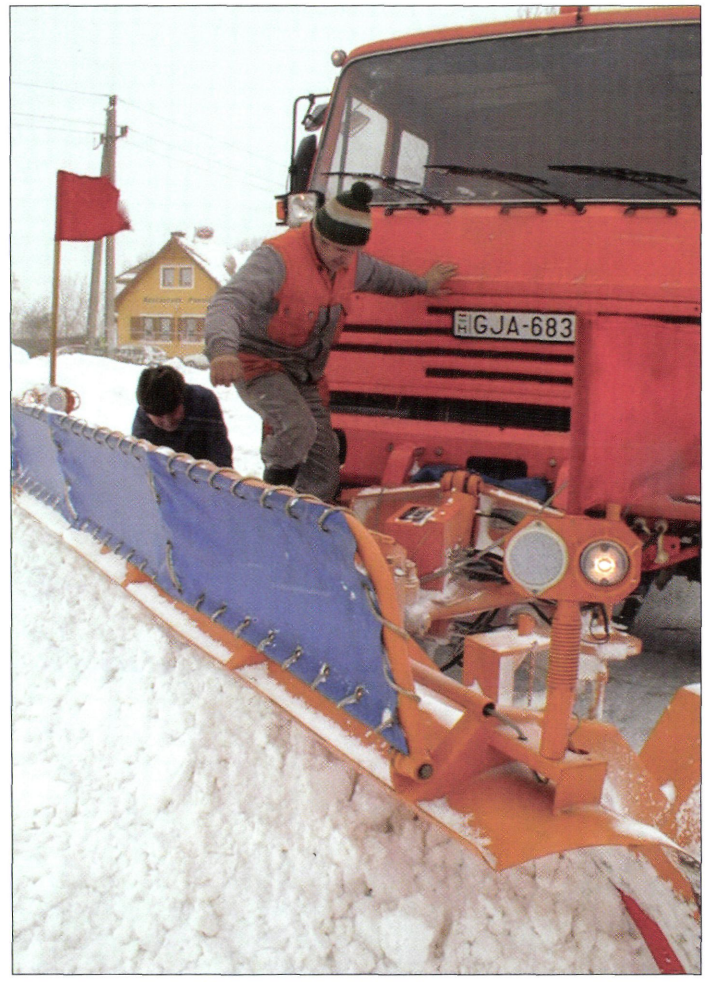
Küzdelem a hó ellen. A szél rakta torlasz Nagysimonyi környékén a járművek tetejéig ért.

Az utazók – a rádiótelefonok elterjedése miatt – gyakran maguk is értesítik az ügyeleteket az utak állapotáról, ám hiba lenne azt gondolni, hogy ez az egyetlen hírforrása a kht.-nak. Munkájukat az utak burkolatába épített érzékelők segítik: a szenzorok adatokat szolgáltat-



nak a szakembereknek, különösen arról, mikor kell lefagyásveszélyre számítani.

A ügyelet a kapott és feldolgozott információkat az ÚTINFORM-nak is továbbadja, így a közlekedők ma már nagyjából tudhatják, milyen állapotok várnak rájuk, ha útra kelnek. Az üzemmérnökségeken az időjárástól függően folyamatos ügyeletet tartanak, ha szükséges, úgy az útfenntartó gépek vezetőit munkahelyi készenlétben rendelik, hogy minél előbb megkezdhessék a munkát, legyen szó sózásról, avagy hóeltakarításról. Mindez időnként óriási erőfeszítéseket követel a dolgozóktól és a vezetőktől egyaránt: bár az utóbbi években ritkák az igazán nagy telek, ám egy-egy erősebb havazás, vagy nagy erejű szél bármikor próbára teheti az utak fenntartóit. A téli útfenntartás nem tartozik az egyszerű munkák közé, a közutasok legnagyobb „ellensége" a hófúvás, ötven kilométeresnél



A hidraulika ellenőrzése Borgátánál a 84-esen





Amit a hótoló félretolt, a szél hamarosan visszahordta



nagyobb szélben például nincs is értelme havat takarítani, hiszen az szinte azonnal visszakerül az utakra. A kht. dolgozói az elmúlt években sokszor kerültek rendkívüli helyzetbe, amikor például beteget szállító mentőautót kellett bekísérniük valamelyik községből Szombathelyre, ám elmondható, minden esetben megállták a helyüket.

A megyében a télen uralkodó északi szél miatt leginkább Szombathely és Sárvár térsége – általában a kelet-nyugat irányú utak esetén – a leginkább hófúvásveszélyes terület. A szakemberek úgy látják, hórácsok kihelyezésével, erdősávok telepítésével csökkenthető a hóakadályok kialakulása. Jelenleg a 88-as főúton telepítenek ilyen sávot a bögötei leágazó és Sárvár között.





A hóeltakarítási munkát bérgépek is segítik

További problémát jelentenek a télen közlekedő járműveknek a lejtős útszakaszok. Az elmúlt esztendőkben számos ilyen veszélyes helyen kiszélesítették az utat, kapaszkodósávot építettek, ezzel javították a forgalombiztonságot. (Például a 86-os főúton Szeletesnél, a 8-ason

Kámnál és Alsóújlaknál.) A tervek szerint 2002-ben újabb kapaszkodósáv készül el Hosszúpereszteg és Szemenye között.

Hóhálót feszítenek ki a hófúvások ellen

A megyeszékhelyen a kht. a kezelésében lévő útjait, azaz a városon átvezető főutakat (11-es Huszár út, Petőfi utca, Rohonci út, Zanati út) megbízási szerződés alapján a Városgazdálkodási Kft. üzemelteti. A kht. szakemberei szinte minden tél előtt a lapokban, televíziós adásokban elmondják, hogy nem csak a



A téli kritikus időkben a rendőrség a forgalomirányításban, a honvédség a mentésben segít

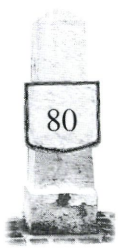


fenntartóknak, hanem az autósoknak is készülniük kell a télre. A téli gumi használata ugyan nem kötelező, de mindenképpen ajánlott, aki pedig hosszabb útra készül tanácsos lapáttal, hólánccal és tartalékbenzinnel is felszerelkeznie. Az úton elakadt járművek mentése alapvetően nem a kht. feladata – mindez természetesen nem jelenti azt, hogy nem segítenek a bajba jutott autóson, ráadásul a hó fogságába zárt autók az út felszabadítását is nehezítik. A szakemberek úgy látják, hogy rendkívüli téli időjárás esetén az utak szakaszos lezárása is jelenthet megoldást – ebben az esetben csakis a hóakadályok felszámolására koncentrálhatnak a kht. gépei.

Az téli útüzemeltetés költségei

A cég egyik legnehezebben tervezhető tevékenysége a téli útüzemeltetés. A legutóbbi, igazán kemény tél bizonyította, hogy a cég gépparkja és dolgozói létszáma nem elegendő rendkívüli időjárás esetén. Ez csak első pillantásra tűnik hibának, hiszen a nyugat-európai gyakorlathoz hasonlóan az útfenntartó cégek általában átlagos télre tervezettek. A kiadásokat viszont jelentősen megnöveli a szigorú tél, ezért a cég a többletköltségekhez szükséges pénzt más munkáktól vonja el.





„A tél meg fog gyötörni, mint máskor, hogyha akar."

MINŐSÉGBIZTOSÍTÁS



A minőségellenőrzés több évtizedes múltra tekint vissza a Közútkezelő Kht.-nál. A hatvanas évek végén, a hetvenes évek elején az úgynevezett nagyüzemi útépítéseknél csak az utólagos minőségellenőrzésre volt mód.

Az utólagos minőségellenőrzést a kivitelező a műszaki ellenőrrel együtt végezte. Később áttértek az építés közbeni folyamatos gyártásellenőrzésre, a különböző rétegeket még az eltakarás előtt minősítették a központi műszaki osztály mérnökei és technikusai.

Az ellenőrzéseket a nyolcvanas–kilencvenes években pontosították, hozzáigazították az országos irányelvekhez. A beépítendő anyagokról előzetes alkalmassági vizsgálat készült, a kivitelező pedig folyamatos minőségellenőrzést végzett, ennek eredményét minőségi dokumentációban kellett összefoglalnia. A Közúti Igazgatóság beruházóként az eredményeket független laboratóriumban végzett mérésekkel ellenőrizte.

Az optimális minőség elérését célzó összehangolt műszaki-gazdasági tevékenységek rendszerét 1993 óta minisztériumi utasítás szabályozza. A rendelkezés egyaránt kiterjed tervezési, előkészítési, kivitelezési és az átvétel során elvégzett munkákra.

Minőség a fenntartásban

A hatvanas és hetvenes években a Közúti Igazgatóság a saját kivitelezésben elvégzett munkáit a geometriai jellemzők mérésével és az előírt anyagfelhasználások ellenőrzésével minősítette. A következő esztendőkben a cég már nagyobb munkákat is vállalt, saját keverőinek és korszerű gépláncainak felhasználásával. Az ellenőrzés saját laboratóriumot működtetett a vállalat a sárvári telepen, itt minősítették a fenntartási munkálatokat. Ezeket a munkákat a '90-es évektől független társaságok végzik, a felületi bevonás ellenőrzése a fenntartási osztály feladata lett.



A Szombathelyi Üzemmérnökségen a minden minőségi igényt kielégítő új sótároló



A minőségbiztosítási rendszer bevezetése

A Közútkezelő Kht. egyre inkább az útfenntartási és üzemeltetési munkákat helyezte előtérbe a kilencvenes évek közepétől. A cég vezetésének igényessége – sajnálatos módon – gyakran beleütközik az anyagi lehetőségek korlátaiba. A kht.-nél úgy látták, hogy ezt az ellentmondást a minőségbiztosítási rendszer alkalmazásával is fel lehet oldani, amely az egész társaság tevékenységét átfogóan szabályozza. A cégnél a minőségügyi rend-



Korszerű telephelyek: balra a Vasvári, lent a Körmendi Üzemmérnökség

szer alkalmazására a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) által kidolgozott ISO 9000 szabványsorozatot találták a legmegfelelőbbnek. Ebből a Magyar Szabványügyi Testület által honosított MSZ EN ISO 9002 jelűt vezették be a közútkezelőnél, amely a Minőségügyi rendszerek, a gyártás, a telepítés és a vevőszolgálat minőségbiztosítás modellje elnevezést viseli.

A kiépítéshez szükség volt egy tanácsadó, illetve a tanúsításhoz pedig egy szakcégre. A kialakítás és bevezetés költségeit pályázatokból fedezte a kht. A felkészítést végző cég, a Controll Rt. és a Közútkezelő 1998 januárjában kezdte meg a rendszer kidolgozását. A kht. vezetése 1998 októberében ítélte bevezetésre alkalmasnak a minőségbiztosítási rendszert.



Az első minősített közutas cég

A rendszer több hónapi működése és többszöri belső és külső audit után 1999 márciusában a Det Norske Veritas Magyarország Kft. (DNV) sikeres tanúsítási eljárást végzett, így a magyarországi közútkezelő kht.-k közül elsőként a szombathelyi cég szerezte meg az ISO 9002 minősítést.

Innét kezdve a vállalat a minőségbizto-

sítási rendszerben szabályzott és ellenőrzött körülmények között nyújtja közúti szolgáltatásait. Előnye, hogy bevezetésével a kht. megítélése jóval kedvezőbb, mint korábban, a megrendelők igényeit hatékonyabban és gyorsabban tudja kielégíteni. A cég versenyképessége jelentősen javult, az elvégzett munka magasabb színvonalú.



Korszerű gépek, megbízható szervizháttérrel

A minőségbiztosításról szóló





okiratot 1999. június 7-én adták át Szombathelyen, ünnepélyes keretek között. Az átadáson részt vett a minisztérium közlekedési helyettes államtitkára, Kazatsay Zoltán, a minisztérium közúti főosztályának vezetője, Regős Szilveszter, több szervezet, valamint a város és a megye vezetői. A tanúsító okiratot Kovács Jenő igazgató vette át Zrupkó Jánostól, a DNV ügyvezető igazgatójától.

A minőségbiztosítási rendszert 2000 tavaszán a DNV az első aktuális auditon megfelelőnek találta. A következő ellenőrzést 2001 júliusában végezték, az auditorok hibát nem találtak, észrevételt nem tettek, a rendszer működését példamutatónak ítélték meg.

A rendszer folyamatos működéséhez elengedhetetlen a belső auditorok kiemelkedő munkája, amelyet a minőségbiztosítási vezető irányít.

A minőségirányítási rendszer

Az eredményesen alkalmazott ISO 9002:1994 szerinti rendszer az új ISO 9000:2000 megjelenésével még egyszer már nem tanúsítható, ezért a magyar MSZ EN ISO 9001:2001 szabvány követelményeinek megfelelő rendszert kell kidolgozni és bevezetni a cégnél.

A korábbi minőségbiztosítási rendszer már csak az új minőségirányítási rend-

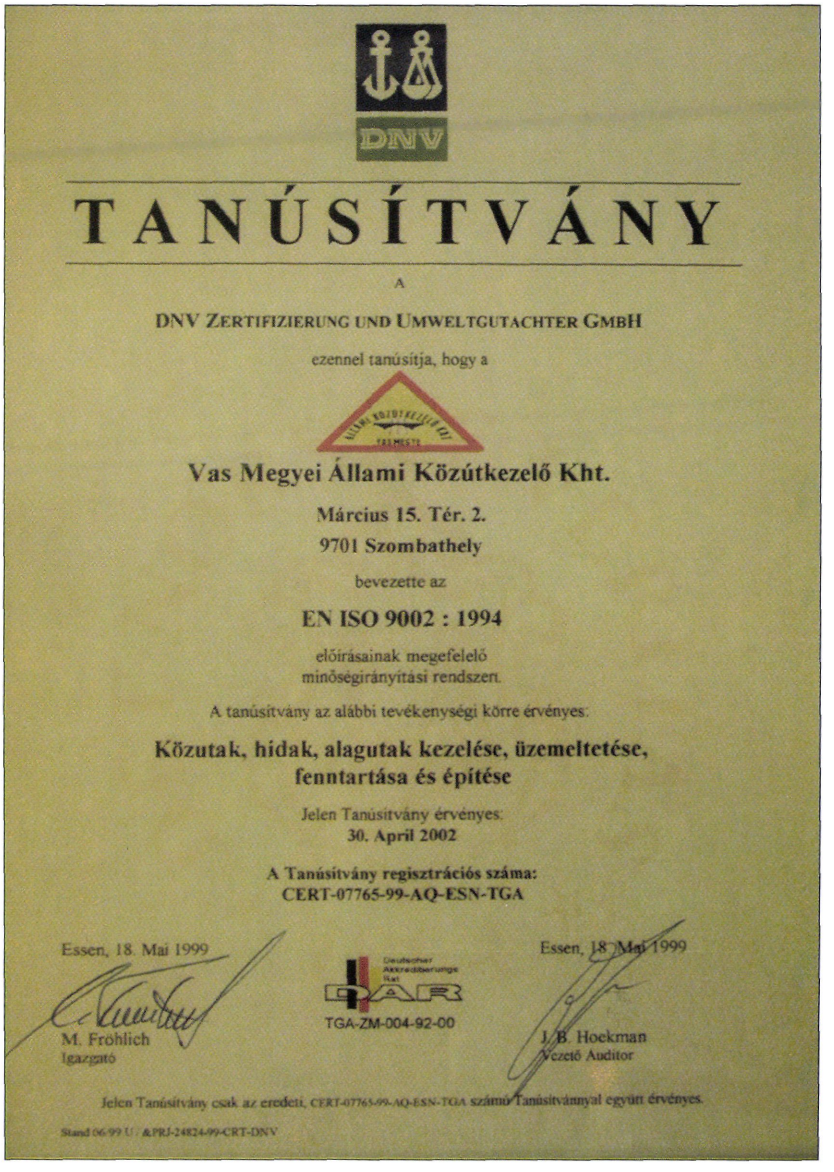
szer részeként értelmezhető, ami nem jelent egyebet, mint összehangolt tevékenységeket a szervezet irányítására és szabályozására a minőség figyelembevételével.

Az új szabvány nyolc fontos alapelvet ír elő, amelyeknek a minőségirányítási rendszert alkalmazó szervezetnek meg kell felelnie. Ezek az alábbiak:

- vevőközpontúság
- vezetési kultúra
- munkatársak bevonása
- folyamatszemlélet
- rendszerelmélet az irányításban
- folyamatos fejlődés
- tényeken alapuló döntéshozatal
- kölcsönösen előnyös kapcsolatok a beszállítókkal

Az új szabványnak megfelelően ki kell dolgozni a kht. minőségirányítási rendszerét, ehhez a feladathoz tanácsadó és tanúsító cégre egyaránt szükség van.

(A fejezet Varga Balázs minőségbiztosítási vezető segítségével készült.)



DNV

TANÚSÍTVÁNY

A

DNV ZERTIFIZIERUNG UND UMWELTGUTACHTER GMBH

ezennel tanúsítja, hogy a

Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht.

Március 15. Tér. 2.

9701 Szombathely

bevezette az

EN ISO 9002 : 1994

előírásainak megfelelő
minőségirányítási rendszert.

A tanúsítvány az alábbi tevékenységi körre érvényes:

Közutak, hidak, alagutak kezelése, üzemeltetése, fenntartása és építése

Jelen Tanúsítvány érvényes:
30. April 2002

A Tanúsítvány regisztrációs száma:
CERT-07765-99-AQ-ESN-TGA

Essen, 18. Mai 1999

M. Fröhlich
Igazgató

TGA-ZM-004-92-00

Essen, 18. Mai 1999

J. B. Hoekman
Vezető Auditor

Jelen Tanúsítvány csak az eredeti, CERT-07765-99-AQ-ESN-TGA számú Tanúsítvánnyal együtt érvényes.

Stand 06-99 U / &PRJ-24824-99-CRT-DNV

HIDAK, CSOMÓPONTOK

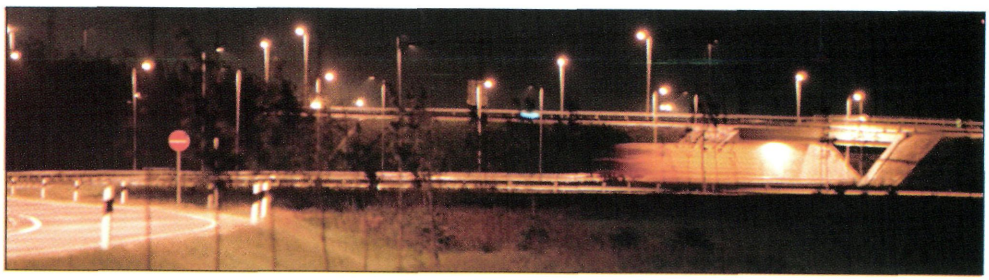






Szombathely–Zanat elkerülő út







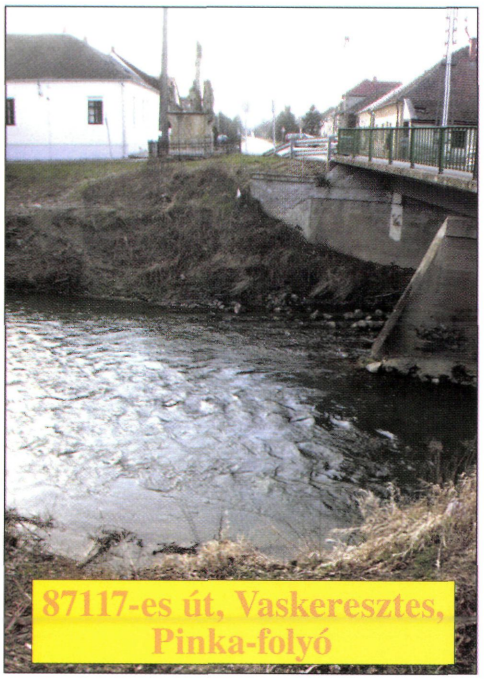
Szombathely–Zanat elkerülő út





A „keleti kapu" az úthasználók nagy többségében elismerést váltott ki. A későbbi fejlesztésnél a repülőtér felé vezető ág átépítés nélkül becsatlakoztatható. A korszerű csomópont megsokszorozta a környéken beruházni szándékozók számát





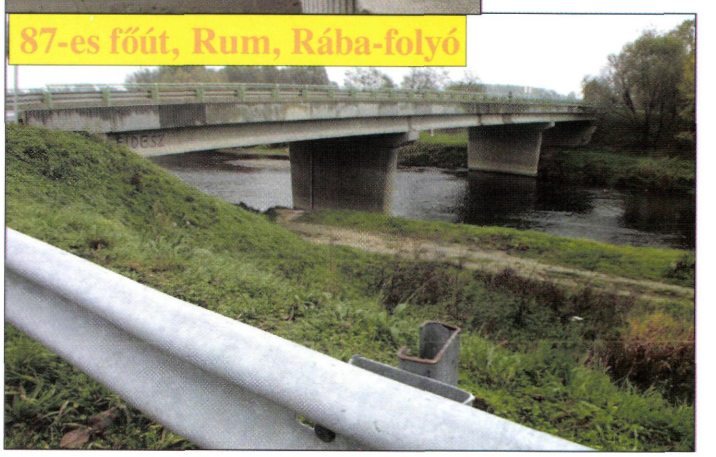
87117-es út, Vaskeresztes, Pinka-folyó

1941-ben építeték a vaskeresztesi vasbeton Pinka-hidat



A századforduló körül épített alépítményeken, 1947-ben acél és vasbeton felszerkezettel épült a rumi Rába-híd. 1981-ben új helyen, előregyártott vasbeton hídgerendákkal és helyszíni vasbetonlemezzel átépítették.



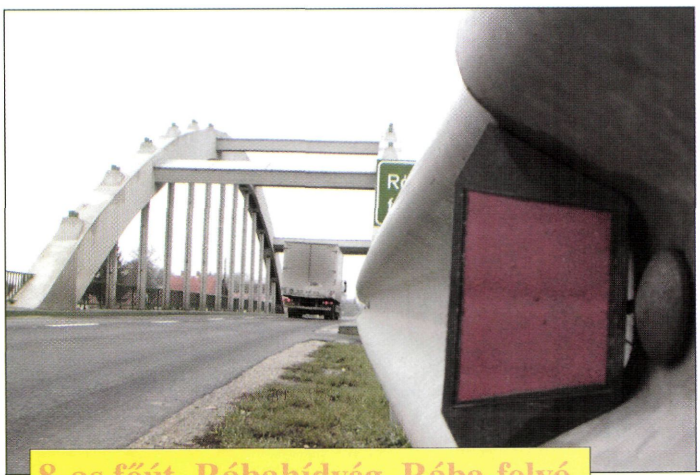


87-es főút, Rum, Rába-folyó



8-as főút, Vasvár, felüljáró

1985-ben új helyen, a meglévő mellett, előregyártott vasbeton hídgerendákkal és helyszíni vabetonlemezzel készült a vasvári felüljáró





8-as főút, Rábahídvég, Rába-folyó



1948-ban merev vasbetétes, vonórudas vasbeton hidat építettek, amelyen 1995-ben teljes erősítést végeztek feszített kábelekkel

A jelenlegi Csecsér-híd régi acéltartóira 1996-ban vasbeton pályalemezt építettek



8441-es út, Sótony, Csecsér-patak



1974-ben építették az ikervári Rába-műcsatorna hídját acéltartókkal és vasbeton pályalemezzel

8441-es út, Ikervár, Rába-műcsatorna



8411-es út, Szergény, Marcal-folyó

A jelenlegi Marcal-híd 1949-ben épült, acéltartókon vasbeton pályalemezzel

A Sorok-patak jelenlegi hídja Sorokpolánynál 1949-ben épült, vasbeton bordás-lemezes



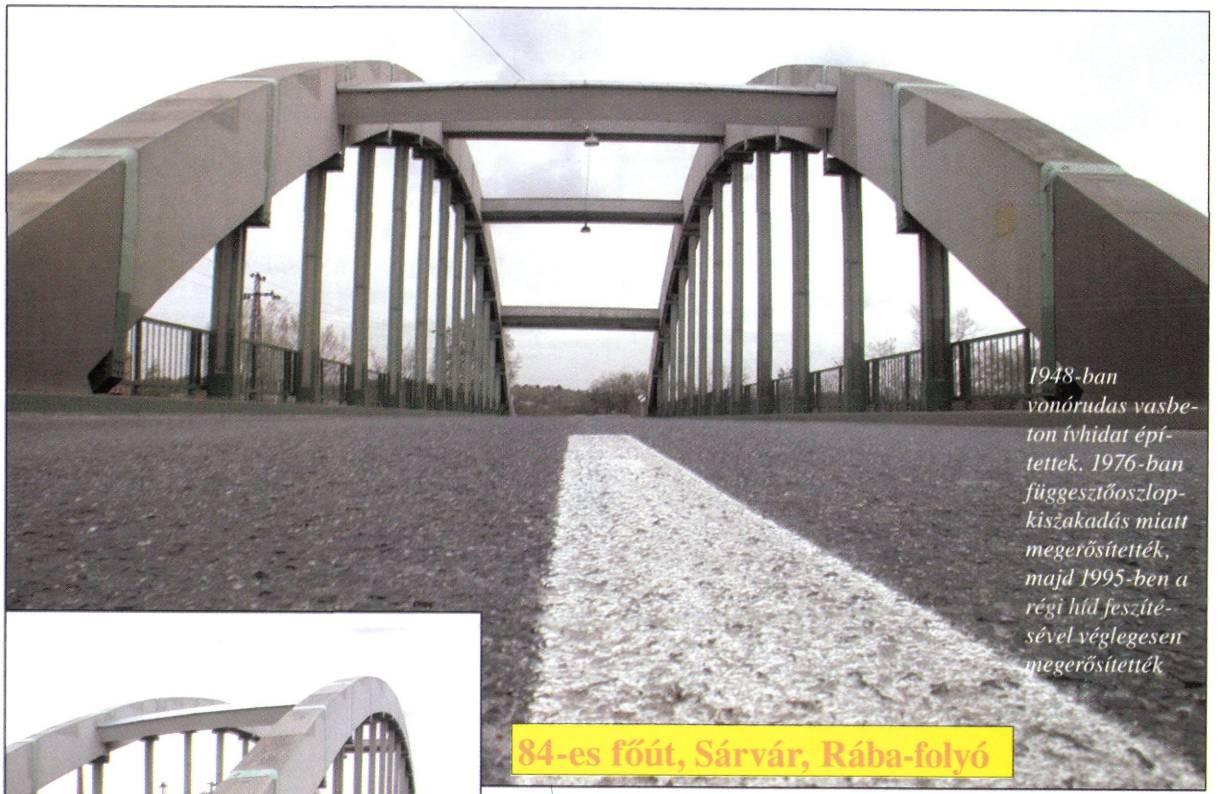
8442-es út, Sorokpolány, Sorok-patak



84-es főút, a sárvári Herpenyő-ártér régi és új hídja

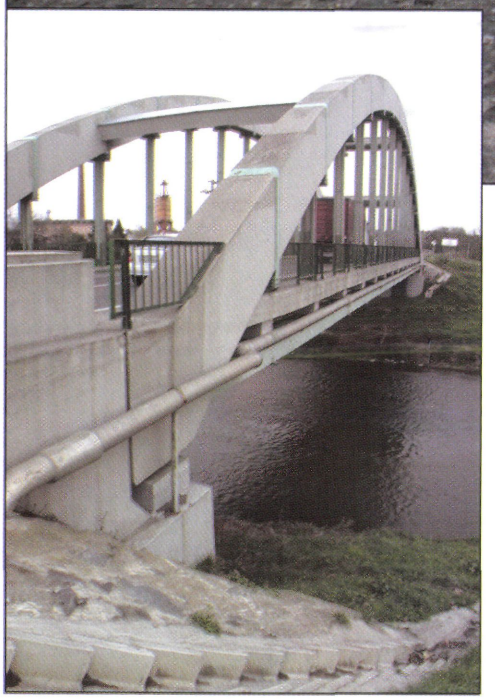
A felhagyott útszakaszon lévő ártéri híd 1960-ban épült, vasbeton boltozatú híd



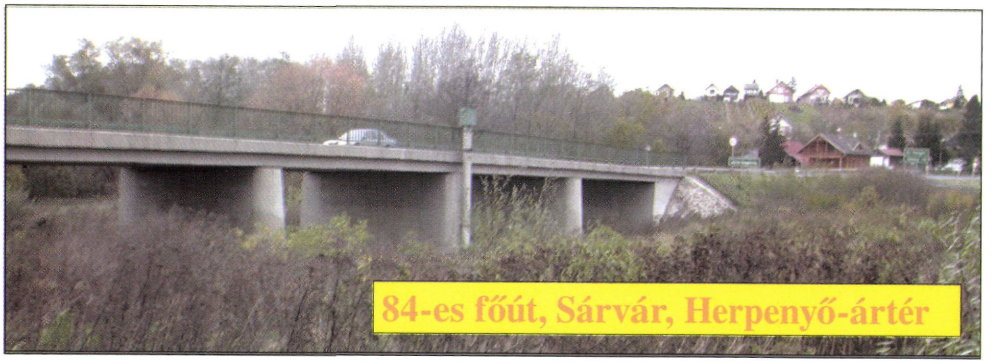


1948-ban vonórudas vasbeton ívhidat építettek. 1976-ban függesztőoszlop-kiszakadás miatt megerősítették, majd 1995-ben a régi híd feszítésével véglegesen megerősítették

84-es főút, Sárvár, Rába-folyó







84-es főút, Sárvár, Herpenyő-ártér



A vasvári főtér felújítása növelte a biztonságot, az esztétikus kialakítás, a környezetbe illesztés jó példa lehet a további hasonló feladatok elvégzéséhez



Az őriszentpéteri körforgalmú csomópontot 2001 októberében adták át



8452-es út, Ostffyasszonyfa, Rába-folyó

Az ostffyasszonyfai Rába-hidat 1966-ban vasbeton ívvel és takaréküreges ártéri hidakkal építették



8-as főút, Vasszentmihály, Vörös-patak

A Vörös-patak hídja 1949-ben épült. A vasbeton kerethidat 2000 évben újították fel.



Körmend körforgalmú csomópont

A körmendi körforgalmú csomópontban napi 15 000 jármű halad át. Az esztétikus növényzet segíti a járművezetőt a sebesség helyes megválasztásában



8-as főút, Rátót felüljáró



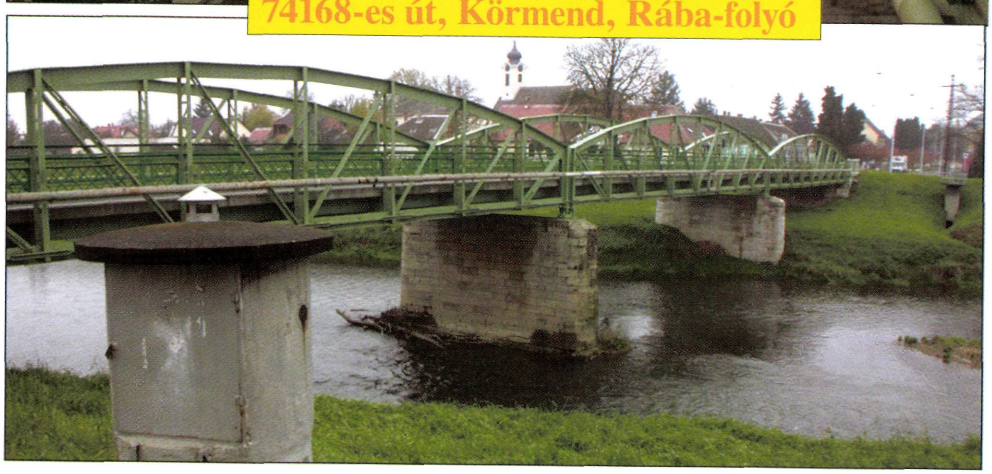
A 8-as főút egyik kritikus pontja a rátóti felüljáró. A főúton a folyamatos fejlesztés a közeljövő feladata.







74168-es út, Körmend, Rába-folyó



1906-ban épült „műszaki emlékű" három nyílású (egyenként 27 méteres), szimmetrikus rácsozású, csonka szegmens alakú szegecselt acél főtartós híd. 2000 évben teljes felújítással új mázolást és korszerű pályát kapott a korábbi acélszerkezet megtartása mellett.

A 88-as főút és a Hunyadi út csatlakozásánál létesített körforgalmú csomópont jól szolgálja az úthasználók biztonságát



Sárvár városközpont





A belvárosi rekonstrukció az önkormányzattal közös finanszírozásban valósult meg



Szentgotthárd városközpont és a kettős körforgalom



Körforgalmú csomópontok Szombathelyen

A szombathelyi körforgalmak jól szolgálják a forgalom ésszerű elosztását a városrészek között, csökkentik a sebességet. A kevesebb konfliktuspont (a keresztezések kiküszöbölése) javítja a biztonságot.
A kör közepébe szilárd tárgy nem kerülhet.









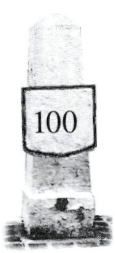


Jánosháza körforgalú csomópont



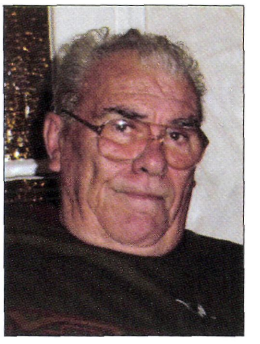
A 84-es főút a nyári hónapokban telített. A kissé szokatlan formájú „körpálya" jól vizsgázott, a kialakított földkúp hatásosan betölti a forgalomcsillapító szerepét.





A Közúti Igazgatóság első főmérnöke

Szép István volt az első alkalmazottja a Szombathelyi Közúti Igazgatóságnak. 1967-ben helyezték Győrből a megyeszékhelyre, az egyetemet végzett mérnök végezte a szervezési feladatok jó részét. Szép Istvánról elmondható, hogy igazi „közutas" családból származik, édesapja útkaparóként dolgozott. Már az egyetemen kiszemelte a Győri Közúti Igazgatóság, az itt szerzett tapasztalatait jól hasznosította későbbi munkahelyén.



Szombathelyről 1976-ban kellett távoznia egy máig tisztázatlan pártügy miatt, ám a szakember igencsak kapós volt: Zalaegerszegre került, később pedig a Magyar Aszfalt Veszprémi Főépítésvezetőségét irányította, egészen nyugdíjazásáig. Jelenleg is Veszprémben él, saját megfogalmazása szerint még azért figyelemmel követi a szakmai kérdéseket, ám nyugdíjasként legtöbb idejét unokáinak szenteli a nyugodt, kiegyensúlyozott, egykori vezető.

– Nem volt sem kereszt-, sem pedig nagyapám – magyarázza áthelyezésének körülményeit –, úgy hiszem, az addigi munkám miatt választottak ki a szombathelyi feladatra. Tetszett Szombathely, korábbi vasi kötődésem is volt, hiszen feleségem vasvári, és a városban eltöltött évek tovább erősítették szimpátiámat. Az akkori igazgatóval, Hafner Istvánnal mi voltunk az első alkalmazottak, nekünk kellett az önálló igazgatóságot megszerveznünk, a megfelelő embereket megkeresni és kiválasztani. Nekem volt már bőven tapasztalatom Győrből, mivel pontosan ismertem, hogyan néz ki a szervezeti felépítése egy ilyen cégnek.

– *Mi volt a legfontosabb szempont az alapok lerakásánál?*

– Igyekeztem szem előtt tartani, hogy minél jobb csapatot gyűjtsünk össze. Nyugodt szívvel mondhatom, hogy ez sikerült is, az egyik legjobb szakmai garnitúra jött össze Szombathelyen, többször nyertünk vetélkedőkön, és számos újítás, új technológia a megyéből indult el. Kitüntetéseket kaptunk, többször elismerték az igazgatóság munkáját. Jó értelemben vett versenyszellemben dolgoztunk, azaz szerettünk volna mindenki fölé kerekedni.

– *Könnyen ment a szervezés?*

– A középvezetőket igyekeztünk jól megfizetni, a fizikai munkásokat, akikkel ők dolgoztak együtt, azokat általában ők választották ki. Azt hiszem, nyugodtan mondhatom, biztos munkahelyet és megélhetést tudtunk nyújtani, az emberek tervezhettek előre. Amikor aztán már a cég maga is vállalkozhatott külső munkákra, akkor az így szerzett pénz egy részét jutalmazásra használtuk fel.

– *Milyen állapotban voltak a megye útjai, amikor az igazgatóság megkezdte a munkáját?*

– Kár lenne szépíteni, borzalmasan elhanyagolták, különösen az alsóbbrendű utakat. Ezen aztán meglehetősen hamar sikerült változtatni, kidolgoztunk egy olyan technológiát ezekre az utakra, amely jóval kisebb költségekkel járt. De ugyanígy említhetném, hogy az aszfalttal történő burkolatmegerősítés módszere is Szombathelyről indult el – ezekre aztán az egész országban felfigyeltek. Általában mindenben megpróbáltunk előbbre lépni, azt hiszem, ez jellemezte az első esztendőket.

– Említene még néhány szombathelyi különlegességet?

– Akkoriban nem igazán használták a burkolatfestést, egyedül a felezővonalat festették fel, roppant nehézkesen. Festőgépeket készítettünk, természetesen a rendelkezésre álló alapanyagokból, a Savaria I., II. és III. modelleket. Az utóbbi, úgy hiszem, néhány helyen még az elmúlt esztendőkben is használatban volt. Mindez úgy történt, hogy összejöttünk az egyik festékgyárral, ahol elmondták, hogy van egy új típusú, gyorsan száradó festék, amit csak nagy nyomással lehet kiszórni. Ehhez kellett egy gépet konstruálni, aminek a lelke egy Zsiguli-motor lett. Aztán ahogy nőttek az igények, úgy változott a kidolgozott módszer. Amikor fényvisszaverő anyag került a festékbe, ismét újítani kellett, elég sokat kísérleteztünk, miként lehet kiszórni a mikroméretű golyócskákat. Később egy svájci úriember felajánlotta az általa forgalmazott, még jobb minőségű útfestéket, amit meg is vásároltunk, természetesen a minisztériumon keresztül. Mivel ez még gyorsabban szilárdult, új gép kellett hozzá, megint kezdődhettek a próbák. Óriási gondot jelentett, hogy a nagy nyomás miatt nagyon hamar elkoptatta a szórófejeket, ezért itt is újítani kényszerültünk. Hosszas keresgélés után Tatabánya mellett találtunk egy üzemet, ahol képesek voltak megfelelő szórófejet gyártani, és miután bevált, a Szombathelyi Igazgatóság gyártatta le mind a tizenkét fejet, és tőlünk kapta meg a többi vállalat. A feletteseinknek rendkívül módon tetszettek ezek a dolgok, különösen az, hogy a dolgozók is aktívan részt vettek az új módszerek kidolgozásában. A sikereket a minisztérium pénzzel is honorálta, ezekből sikerült fejleszteni az igazgatóság gépeit, futotta beruházásokra is, ahogy ma mondanánk.

– Vagyis rövid idő alatt befutott a frissen alakított cég.

– Így is lehet fogalmazni. Az biztos, ha ennyi szerénytelenséget megengednek, éreztem, hogy hol van a pénz, és utána is mentem. Költségvetési szerv lévén függtünk a központi támogatástól, már akkor igyekeztünk más lehetőségeket is keresni. A hetvenes években már végezhettek az igazgatóságok más szervezeteknek, például tanácsoknak, úgynevezett idegen munkát, az ebből befolyó összeg egy része a vállalatnál maradt. Mindenesetre a minisztérium elismerte erőfeszítéseinket, elküldtek Franciaországba tanulmányútra, az ott látott technológiát, az úgynevezett bitumenemulziót itthon is alkalmaztuk.

– A költségvetési pénzeket hogyan használták fel?

– Ahogy emlékszem, húsz-harminc millió forintból gazdálkodhattunk évente, ennek felét burkolatmegerősítésre, a másik felét saját kivitelezésű munkákra használtuk fel.

– Kellett-e, lehetett-e lobbizni akkoriban?

– Ajaj, talán még jobban, mint mostanában. Általában igaz, hogy ki lehetett könyörögni pluszpénzeket, ha valaki ügyesen tudott érvelni. Mivel a politika nem szólt bele annyira a dolgokba, így aki szakmailag meg tudta indokolni a kéréseit, az általában sikerrel járt.

– Mi az a munka, beruházás, amire ma is szívesen emlékszik vissza, és még mindig megdobogtatja a szívét, ha látja?

– A géptelep építése nagyon szép emlék, aztán sokszor gondolok a 86-os főút Körmend és Egyházasrádóc közötti szakaszára. Ennek érdekessége, hogy itt is új technológiát alkalmaztunk, mivel erdőn keresztül vezet az út, a kivágott fák tuskóit benne hagytuk az alapban. Emiatt elég sokat veszekedtünk mind a műszakiakkal, mind a kivitelezővel. Az előbbiek attól tartottak, hogy a fák idővel meggyöngítik az utat, ám én úgy gon-

doltam, inkább erősítik, és idővel mégis gond lesz, akkor ki lehet javítani. De még mindig megnyugodva látom, hogy az út nem igazán akar megmozdulni. A kivitelezőnek azért nem tetszett a megoldás, mert csökkentette a költségeket, ezért pénztől esett el.

– *A közútnál mindig külön fejezet a téli útfenntartás. Ennek fejlődését hogyan látja?*

– Meg kell mondani, igencsak messziről indultunk. Az ötvenes–hatvanas években a községek lakóinak kellett a közutak takarításáról gondoskodni, sok választásuk nem volt, ha ők nem csinálták meg, akkor senki nem végezte el helyettük a munkát. Aztán fokozatosan átvették tőlük a munkát a közutas szervezetek, előbb a ló vontatta hóekét alkalmazták, aztán jöttek a traktorok, a teherautók, végül aztán a speciális hómarók és hóekék. Ha így nézem, igencsak nagy fejlődés ment végbe alig pár évtized alatt. Egykét kemény télre magam is emlékszem, volt olyan eset, hogy a teljes megye megbénult, illetve az is előfordult, hogy a honvédség segítségét kellett kérni. Egyébként a tél mindig kényes kérdés volt a közúton, elég nehéz szakemberként megítélni, hogy melyik volt a legkeményebb, ugyanis sohasem tudhatjuk, mit hoz a soron következő.

– *Említette, hogy szombathelyi karrierjének egy pártügy vetett véget. Meglehetősen furcsa, hogy egy prosperáló vállalat teljes vezetőségét – igazgató, főmérnök, főkönyvelő – egyik napról a másikra leváltják. A kérdés egyszerű: miért?*

– Nincs miért. Csak.

– *Valami bizonyosan volt a háttérben.*

– Koholt vádakat hoztak fel ellenünk, miután lefolytatták a pártvizsgálatot, én már Zalaegerszegen voltam. Egyébként az eljárás során nem sikerült semmi terhelőt megállapítani, de akkor már nem lehetett visszakozni.

– *Hallottam olyan véleményeket, hogy a vezetőség bátran mert vállalkozni, ezzel megelőzték a korukat. Ez pedig nem tetszett sok embernek, meglehetősen sok irigye volt a cégnek és a vezetőknek egyaránt.*

– Nézze, én ezeket nem akartam kimondani. De végignézve az egész eljárást, roppant nevetségesnek tűnik az egész. A cégnek akkoriban szinte minden sikerült, a csapat igazából összetartott, és az akkori párttitkár ezekből valahogyan kimaradt. Ő ezt elpanaszolta a városi vezetésnek, annak pedig több sem kellett, annyit szűrtek le az egészből, hogy a közútnál üldözik a párttitkárt. Gondolom, mondanom sem kell, hogy a pártvezetőknek nem sok közük volt a szakmához, nem érdekelték őket az eredmények, a sikerek. Az biztos, hogy főmérnökként akkoriban többet mertem tenni az átlagosnál, mert éreztem, hogy mind a cégnél, mind pedig a minisztériumban értelmes emberek vannak mögöttem. Az is elképzelhető, hogy a sikerek miatt többet megengedtek nekem, mint a többi főmérnöknek. De azt hiszem, ez még nem ok és alap egy pártvizsgálatra.

– *De végül jól jött ki a változásból.*

– Nyugodt szívvel állíthatom, előnyömre vált, hogy Zalaegerszegre kerültem. A szakma megbecsült, ezt mi sem bizonyítja jobban, hogy onnét pedig Veszprémbe hívtak. A távozásom körülményei ellenére csak szép emlékeim vannak Szombathelyről, ahol igyekeztem azt a munkát folytatni, amit Szombathelyen az elődeim elkezdtek. Még ma is érdekel, hogy mi történik az ottani igazgatóságon, ám mivel Veszprémben élek, inkább az itteniekénél tájékozódom. Nem szakadtam el a régi kollégáktól, de sajnos gyakran már csak egy-egy régi munkatárs, barát temetésén találkozunk.

Progresszív időszak

Szabó Zoltán 1976 őszétől 1987 végéig vezette a Szombathelyi Közúti Igazgatóságot. Ahogy fogalmaz, szerencsés időszakban vette át a céget, az elődök munkáját zavartalanul folytathatta az okleveles gépészmérnökként végzett szakember. A hetvenes évek vége ugyancsak jelentős és progresszív időszak volt a Közúti Igazgatóság életében: többek között ekkor alakult át a megyeszékhely úthálózata az igazgatóság munkájának köszönhetően.



– Amikor átvettem a Közúti Igazgatóságot, nagyon jó körülmények fogadtak. Akár a műszaki, technikai hátteret nézem, akár a gazdasági eredményeket, de említhetném a dolgozói kollektíva képzettségi szintjét is, csak a legjobbakat mondhatom az elődeim munkájáról. Ők olyan céget hoztak létre, hogy az a fejlesztések után az ország legjobb közúti igazgatóságai közé tartozott. Így aztán nem volt nagy művészet folytatni a megkezdett munkát.

– Melyek voltak a legfontosabb feladatai ebben az időszakban a Közúti Igazgatóságnak?

– Az akkori koncepciónak megfelelően a főutak paraméterein igyekeztünk javítani, ezért korszerűsítettük a hálózatot. Az addigi hatméteres burkolatot nyolcméteresre, a nyolcméteres koronát pedig tízméteresre növeltük, és ide tartozik még, hogy a hidakat és átereszeket is igyekeztünk felújítani. Az erőfeszítéseink, nyugodtan mondhatom, sikerrel jártak, a megye főúthálózata a legjobbak közé került, mindenféle szempontból.

– Említsen néhányat a látványos beruházások közül!

– Abban az időben az elkerülő utak számítottak slágernek, mi pedig megpróbáltuk jól kihasználni a lehetőségeket. Az elsők között említeném a kőszegi elkerülőt, addig ugyanis a történelmi belvároson át vezetett a főút, ezt sikerült a város keleti oldalára kivinni, és a nyolc méter széles burkolattal ellátott út, – talán nem hangzik nagyképűségnek, még ma is jól funkcionál. Ugyanígy Körmendnél is rendezni kellett a közlekedési helyzetet, ott egy rendkívül gyenge teherbírású hídon zajlott a forgalom, szintén a város közepén, ezért itt is a teljesen új út építését választottuk. Győrvárnál szintén új szakasz épült, belefogtunk a 8-as rekonstrukciójába Vasvárnál, azaz nyugodtan mondhatom, szakmai szempontból roppant termékeny időszaka volt ez a cégnek.

– Erre az időre esik a szombathelyi közlekedési helyzet rendezése, azaz „kivitték" a város főteréről a főutakat.

– Nem volt egyszerű feladat, hiszen megyei szempontból roppant jelentős főutak érintették a megyeszékhely belvárosát, és ezekkel valamit kezdeni kellett. A munkát a városi tanács koordinálta, az igazgatóság szakemberei végezték a tervezési feladatokat, az új útvonalakról pedig közösen döntöttünk. A büdzsé nagyobb részét a közút állta, a kivitelezésben is részt vettünk, de nagyon jó partnerekre találtunk a zalai és a győri útépítő vállalatban. Az átalakítás eredményes és látványos volt: ekkor lett négysávos a Vörösmarty utca és a jelenlegi Szent Gellért utca, megnyitottuk a Thököly utcát, elkészült a Borostyánkő Áruház melletti csomópont – vagyis ekkor kapta a város a jelenlegi közlekedési „arculatát".

– A sok pozitívum mellett mi volt a legnagyobb gond a '70-es, '80-as években?

– Nem csak az utak, a hidak sem bírták az egyre nagyobb teherforgalmat, közülük egyre több rongálódott meg. A rossz állapotú hidak fenntartása és kezelése jóval többe került, mint a korszerű, jól karbantartott építményeké, ezért úgy tűnhetett, mintha nem lenne az igazgatóság jó gazdája a hidaknak. Erről ugyan szó sem volt, csak jóval nagyobb pénzre lett volna szükség. Ezért is vágtunk bele egy rendkívül komoly hídprogramba, amelynek hetven százalékát meg is valósítottuk. Kettő azonban kimaradt belőle: Rábahidvégnél előkészítettük az új nyomvonalat az új hídnak, és Sárvárnál sem tudtunk új hidat építeni. Külső megerősítéssel azonban sikerült megnövelnünk az élettartamukat és teherbírásukat.

– Kézenfekvő a kérdés: hogyan tudtak pénzeket előteremteni a temérdek beruházásra?

– Nagyon sok múlott azon, miként tudjuk meggyőzni feletteseinket arról, hogy szükségesek a fejlesztések. Nos, elődeink annyira jó munkát végeztek, hogy nem maradt kétség a vezetőkben, a tervezett beruházások valóban nélkülözhetetlenek a megye számára, tehát bírtuk a minisztérium bizalmát. Másrészt gondosan ügyeltünk, hogy sohase keletkezzen pénzmaradvány a cégnél, azaz minden egyes fejlesztési pénzt beépítettünk és felhasználtunk. Az útépítő cégek is bíztak bennünk, sokszor hitelben dolgoztak, ugyanis több igazgatóság nem használta fel a keretét. Ilyenkor a minisztérium mindig körbetelefonálta a megyéket, hogy hol van kifizetetlen munka és átcsoportosította a pénzeket. Nos, mi mindig jelentkeztünk, és bizony az így megszerzett 200-300 millió forint akkoriban nem számított kevésnek.

– Szóval, már akkor sem ártott némi ügyesség.

– Mindig valamilyen gazdaságos megoldáson törtük a fejünket. A fenntartás és üzemeltetés viszonylag sokba került, ezért a cég két saját bányára tett szert, aszfaltkeverő teleppel rendelkezett, önálló gépláncunk is volt. A jó technológia mellett a saját forrásból elkészített anyag számított a legolcsóbbnak, így nemcsak a kátyúzást tudtuk végezni, hanem magunk is készítettünk aszfaltburkolatot. Ez különösen akkor jött jól, amikor már végezhettünk úgymond külső munkákat is – például a községi utak építését. Ma talán úgy fogalmaznánk, vállalkozott a cég, természetesen a korabeli keretek között. Mindez hozzájárult ahhoz, hogy új üzemmérnökségeket építhettünk, korszerűsíthettük a géptelepeket, a szociális épületeket, és még gépek vásárlására is futotta.

– Külön fejezet a vasi és zalai igazgatóság összevonása, amelynek során a központ maradt Vasban, a munkák pedig „átvándoroltak" a szomszéd megyébe.

– Ennél azért árnyaltabb a kép. Diplomatikusan úgy fogalmaznék, hogy Zala akkori politikai és gazdasági vezetése morcosan fogadta, hogy Szombathely lett a központ. A nehézségeket úgy hidaltuk át, hogy tisztességesen fogadtuk a szomszéd megyét, és nagy lehetőségeket biztosítottunk számára. Kétségtelen, hogy nagyobb beruházásokba fogtak annak idején, de végül is az együttműködés nem volt rossz a két megye között. Mindezzel együtt én nyugodt szívvel mentem nyugdíjba, látva, hogy a cég jó irányba halad tovább.

Történelmi időkben

Molnár László Aurél 1987-től 1993-ig vezette a Közúti Igazgatóságot, korábban főmérnökként tevékenykedett ugyanitt. Igazán izgalmas időszakban, a rendszerváltás korában irányította a céget. A nyolcvanas–kilencvenes évek szakmai szempontból is különleges periódusnak számítottak, a gazdasági nehézségek miatt nem jutott mindig kellő figyelem a közutakra, ám a Szombathelyi Igazgatóság azért megpróbált boldogulni.

– Már a nyolcvanas években érezni lehetett, hogy a politika szinte minden területen megszorította a nadrágszíjat a gazdasági válság miatt – idézte vissza a kor hangulatát az egykori igazgató. – Az akkori miniszter például kijelentette, hogy nem akar elkerülő utat látni, mi mégis ekkor álltunk elő a kőszegi új út tervével.

– *Az aktuális széliránnyal szemben ez nem lehetett könnyű feladat.*

– Megkerestem az akkori tanácselnököt, akivel sikerült megegyezni, hogy átvesszük tőle az új elkerülőt. Ő egy szakmai konferencián elmondta, hogy a közúti forgalomnak sikerül az, ami a töröknek nem: lerombolni Kőszeg belvárosát – ugyanis azon keresztül vezetett a főút. A felszólalásnak nagy visszhangja lett, a miniszter megkérdezte, hogy menynyibe kerülne mégis az új elkerülő. 34 milliót számoltunk ki, kaptunk helyette húszat, hogy abból kell megoldanunk. Természetesen nem lett elég, saját erőből kellett előteremteni, a fenntartás rovására – lopni, csalni, hazudni – 14 milliót.

– *Hosszú éveket töltött el a Közúti Igazgatóságon, hogyan látja a cég elmúlt évtizedeit?*

– Ha csak a harmincöt esztendőt nézem,



az felér egy generáció munkáséveivel. Nos, aki a hatvanas években kezdett, az megérte, hogy a 4-5 méter széles utakat először valamilyen fekete burkolattal látták el – ez volt a portalanítási kampány. Aztán következett a szélesítés, megerősítés, korszerűsítés, ez nagyjából ki is töltötte a hetvenes éveket. Ha belegondolunk, nem akármilyen feladatokat kellett elvégezni.

– *Többször elhangzott már, hogy Vas megye mindig kitűnt az igazgatóságok közül, különösen azzal, hogy itt már a korukat messze megelőzve mertek vállalkozni a vezetők.*

– Valóban, itt sohasem vártuk a sült galambot, vagy azt, hogy valami az ölünkbe hull. Említhetném a sótárolók ügyét: régebben az udvaron tároltuk a sót, fóliával letakarva. A győriek elkészítették a saját épületüket meglehetősen drágán, nekem viszont eszembe jutottak az őrségi csűrök. Fa bőven volt, versenyt hirdettünk az üzemmérnökségeknek, néhány százezer forintból elkészültek a saját sótárolók – önerőből. Egy szakmai értekezleten ezen a nyíregyházi kolléga vérig sértődött, hogy micsoda dolog, már megint a Dunántúl élvez előnyt, már tárolók is vannak.

– *Szóval nyugaton korábban rájöttek, hogy a sikerhez nem elég ölbe tett kézzel üldögélni.*

– Említette a vállalkozói szemléletet. Nem véletlen, hogy több gép készült Szombathelyen. A festőberendezésekről már bizonyosan esett szó, de saját kivitelezésben készítettünk olyan gépet, amivel

jóval könnyebben, a forgalom akadályozása nélkül tudtuk szélesíteni az útjainkat. A készítők zseniálisan oldottak meg minden lényeges kérdést, évente száz kilométer útszélesítést tudtunk elvégezni vele – bírt volna többet is, ám az anyagi lehetőségeink korlátozottak voltak. Mindig fontosnak tartottuk, hogy jobb körülményeket teremtsünk a dolgozóknak: így építettük át és korszerűsítettük saját erőből az üzemmérnökségeket. Azt már nehéz elképzelni, hogy Vasváron, a téli ügyelet idején húsz ember zsúfolódott be egy kicsi szobába, ahol olyan sűrűn álltak az emeletes ágyak, hogy csak oldalra fordulva lehetett közéjük bemenni. Nos, ilyen állapotokat számoltunk fel, de említhetném azt is, hogy színeket építettünk a gépeknek. És roppant fontos, hogy a dolgozók nem csak munkaköri kötelességüknek tettek eleget, vállalták a pluszmunkákat is.

– Igazán történelmi időkben vezette a céget, végigélte a rendszerváltozást. Visszatekintve hogyan emlékszik vissza erre az időszakra?

– Nagyon érdekes kérdés. A nyolcvanas évekre igaz, hogy egyre kevesebb pénz jutott az utakra, s a hiány meg is látszott az úthálózaton. Komoly tennivalóink voltak, viszont a fenntartási költségekre nem érkezett elegendő összeg. A nyolcvanas évek végét a teljes rendetlenség jellemezte, igazából senki nem törődött az igazgatóságokkal. Éveken keresztül nem kaptunk például eligazítást az áfatörvényről, fogalmunk sem volt, hogyan kezeljük az egyes tételeket. Fura helyzet állt elő, egyszerre kellett volna rendet tenni és demokratizálni. A minisztériumban a vidéki kollégák véleményét nem hallgatták meg. Már ekkor felröppent, hogy gazdasági társasággá kell alakulniuk az igazgatóságoknak, végül ez meglehetősen hosszan elhúzódott, a bizonytalanság nem tett jót senkinek sem. Más szempontból viszont tele voltunk várakozással, hiszen valami új születésének voltunk tanúi.

– És valóra váltak a remények?

– Nos, nem azonnal, hosszú éveknek el kellett telniük. A régi rendszerben viszonylag egyszerűen és átláthatóan működtek a dolgok: a megyei első titkár és a városi tanácselnök szava volt a döntő. Amikor a miniszterhelyettesek végiglátogatták a megyéket, addigra már a közutas szakemberek egyeztettek a helyi hatalommal, így állt össze az igazgatóságok éves programja. Ebben aztán keményen érvényesültek a politikai vezetők érdekei, elképzelései. Ennek vége szakadt, mi pedig igyekeztünk kiépíteni a friss politikai erőkkel a kapcsolatokat, de meg kell mondanom, szakmai szempontból nem sokra mentünk. Pedig már akkor is azt a véleményt képviseltük, hogy a gazdaság fejlődése elképzelhetetlen az infrastruktúra fejlesztése nélkül. Kidolgoztunk egy olyan programot, amelynek nyomán a magyar úthálózat tíz esztendő alatt elérte volna az európai átlagot, azaz a harminc-éves hátrányból behoztunk volna húszat. Ám a nagypolitika sokáig nem volt vevő a programra, még tíz esztendőnek el kellett telnie, hogy változzon a helyzet, a gazdasági vezetés felismerte, hogy nem lehet fejlődni megfelelő infrastruktúra nélkül.

– Mi az, amire igazán szívesen emlékszik vissza a szombathelyi éveiből?

– Talán a hídprogramot emelném ki a sok szakmai emlék közül. A hetvenes évek végén valóságos hídválság söpört végig a megyén, a háborús pusztítások után rohammunkában helyreállították a hidakat, de a második ütem elmaradt, a forgalom pedig közben nőtt. 1976-ban elszakadt a sárvári híd függesztőoszlopa, a 86-os út Csörnöc-hídját egy munkagép döntötte össze. A rumi Rába-híd olyan állapotban volt, hogy a szakvélemény úgy fogalmazott: szigorúan véve a szabályokat, az építmény teherbírása

nulla. Nem véletlenül, amikor alánéztünk, olyan műszaki megoldásokkal találkoztunk, hogy valóban csodának számított, hogy a híd egyáltalán még állt. Ehhez hozzávehetjük, hogy előfordult, Szombathelyre nem lehetett húsz tonnás járművel bemenni, ugyanis az összes hídon súlykorlátozás volt érvényben. Ezek talán érzékeltetik, milyen léptékű munkába fogtunk bele akkor, vagy új hidakat építettünk, vagy pedig a meglévőket sikerült megerősíteni, korszerűsíteni.

– *Érte-e valamilyen kudarc?*

– Olyan, ami miatt igazából szégyenkeznem kellene, nem igazán. De ha már megkérdezte, egy roppant tanulságos történettel találkoztam. Amikor a szombathelyi úthálózatot átalakítottuk, az akkori szemlélettel magától értetődőnek látszott, hogy a Vörösmarty utca kétszer kétsávos lesz. A kilencvenes évek elején aztán egyszer csak kaptam egy telefont arról, hogy az utca lakói blokádot terveznek az elviselhetetlen forgalom miatt. Kimentem a helyszínre, az egyik hölgy megmutatta az utcai szobát, javasolva, hogy egy hétig próbáljak ott aludni, de hát azért nekem is voltak fogalmaim, hogy mivel jár a teherforgalom. Valamilyen megoldást kellett keresnünk, egy lakossági fórumon három órán át álltam a sarat, míg végre kompromisszum született. Az utcát ugye felbontani nem lehetett, a szélső sávokat parkolósávvá alakítottuk, ezzel valamivel távolabb kerültek az autók az épületektől. Utólag persze kiderült, hogy a hetvenes években túlzó forgalomtechnikai megközelítést alkalmaztak, voltaképpen nem is lett volna szükség a négy sávra.

– *Bár elkerült Szombathelyről, a közutas szakmától nem szakadt el, jelenleg a minisztériumban az úthálózatfejlesztési osztályon dolgozik.*

– Igen érdekes a feladatom, a nagy beruházások hatásait elemezzük. Korábban ezt csak forgalmi szempontból nézték, most már más a szemlélet: a közlekedést úgy tekintjük, mint a társadalom és a gazdaság igényét, amelyre valahogyan válaszolni kell. Az M7-es díjasítása kapcsán dolgoztunk ki erre megfelelő tematikát, és ezt alkalmazzuk a tervezett beruházásoknál. Nagyszerű élmény volt látni, hogy a nyereségérdekelt francia autópálya-társaságok ugyanilyen módszerrel elemzik a készülő sztrádák hatásait, különösen az elmaradott térségek felzárkóztatásánál.

– *Nyilván gyakran találkozik megyei fejlesztésekkel is.*

– A sokat emlegetett és Vas megyében nagyon várt M8-as vizsgálata hamarosan befejeződik, és meg kell mondanom, az eredménye összhangban van a helyi igényekkel. Különösen annak fényében, hogy az egyik konferenciára az osztrák és román szakembereket is meghívtuk, akik aztán üdvözölték a kezdeményezést. Ugyanis az M8-as nemcsak egy újabb tengelye lenne Magyarországnak, hanem összekötné Erdélyt Nyugat-Európával, újabb folyosó nyílna a Kelet és a Nyugat között.



A kht. a rendszerváltás után évről-évre igyekezett fejleszteni, bővíteni és korszerűsíteni a megyei úthálózatot. Emellett igyekeztek megszüntetni a balesetveszélyes csomópontokat, a forgalmas főutak kereszteződésében modern körforgalmak épültek. A munkálatokhoz szükséges milliárdok előteremtéséhez központi segítséget is igénybe vettek, sőt többször sikerült PHARE-támogatást elnyerni.

Ahogy már említettük, a vállalat egyik legnagyobb méretű és leglátványosabb beruházása 1991 és 1998 között a megyeszékhely déli és keleti elkerülő szakaszának megépítése volt. Több mint tíz kilométernyi, kiváló minőségű új út készült el, jelentősen csökkentette az addig a város belső részeit terhelő tranzitforgalmat, ám nem szabad arról sem megfeledkezni, hogy javította a helyi közlekedés feltételeit.

A többi munka közül talán az egyik legfontosabb, hogy a megye észak-déli tengelyét jelentő 86-os számú főútra is jelentős összeget költöttek, összesen 63,5 kilométernyi szakaszt korszerűsítettek az úgynevezett rehabilitációs programban.

További kuriózum, hogy Bükön megépült a megye első és az ország második úgynevezett forgalomcsillapított átkelési szakasza – ez is erősítette a település üdülőfalu jellegét. Az önkormányzat talán éppen ezért vállalta a jelentős összegű beruházás költségeinek a felét.

PHARE-pénz a 8-asra

A megye legjelentősebb főútvonalát több részletben újította fel a kht. 1993-ban Rábafüzesnél 2,2 kilométernyi elkerülő rész épült PHARE-forrásból, így a teherforgalom már nem az ott élők életét nehezítette – korábban előfordult, hogy a



Forgalomcsillapító szakasz Bükön

határátkelésre várakozó járművek a településen torlódtak fel. A főutat a kht. a lehetőségeihez mérten több szakaszon korszerűsítette: azaz szélesítette a főutat



Az átalakított szentgotthárdi főtér – a kettős körforgalmú csomópont és az emlékkő

és megerősítette a külsőségi szakaszok burkolatát Körmend és Rábafüzes között. Bár nem a 8-ashoz, de mindenképpen a térségi beruházásokhoz tartozik a szentgotthárdi kettős körforgalom, amely három alsóbbrendű út találkozásánál alakítottak ki. A helyi önkormányzat a teljes korszerűsítés költségeinek a felét állta.

Osztrák–magyar együttműködés

1995 és 1998 között a magyar-osztrák PHARE CBC határmenti együttműködési program keretében a kht. több pályázatot nyújtott be a határmenti térség úthálózatának fejlesztésére. Az Európai unió által jóváhagyott támogatás felhasználását 1997-ben kezdte meg a cég: 1997-ben ebből a forrásból korszerűsítették a bozsoki határátkelőhöz vezető utat. A következő esztendőben ismét egy határállomás felvezető útját fejlesztették Szentpéterfán. Ugyanezen program keretében az egykori vasfüggöny mentén vezető kerékpárút épült a meglévő utak felhasználásával, korszerűsítésével Kőszeg és Szentpéterfa között. A turisztikai látványosságot az egész szakaszon táblák jelzik.



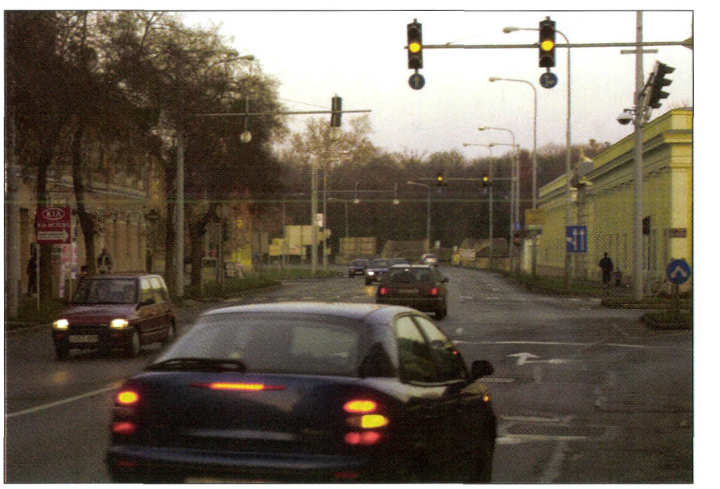
Csomópontok korszerűsítése

A kht. a veszélyesnek bizonyult csomópontok átalakítására és jelzőlámpák telepítésére is több tízmillió forintot költött. Összesen 15 kereszteződés épült át, a három legkritikusabb főútvonal-találkozást (8-as és 84-es, a 84-es és 86-os, 8-as és 86-os) körforgalommá alakították. Talán ennek is köszönhető, hogy a megye baleseti helyzetképe azt mutatta, hogy a járművek számának növekedésével nem arányosan emelkedett a balesetek száma. Az említett veszélyes helyeken évente legalább 1-3 halálos baleset történt, a körforgalmak megépítésével Körmendnél, Hegyfalunál és Jánosházánál a főutak kereszteződésében nem fordult elő személyi sérüléses baleset. A kht-nél a szakemberek ezt tartják a forgalombiztonsági munkájuk legnagyobb eredményének.





Halállal végződött balesetek a 8-as főúton



Jelzőlámpás forgalomirányítás Körmenden

1999 – javított kiadásban a 8-as

1999-ben a megyében az addigiaknál jóval nagyobb összeget, mintegy 1,3 milliárd forintot fordítottak a közutak fejlesztésére. A munkák között változatlanul az első helyen szerepelt a 8-as számú főút folyamatos korszerűsítése. Így sikerült az egyik legelavultabb szakaszt felújítani Kám és Szemenye között, ahol mindössze hat méteres burkolatszélesség mellett jelentős emelkedőt kellett a járműveknek leküzdeniük. Csaknem négy kilométer hosszon a kámi dombon kapaszkodósáv épült, és az út új burkolatot kapott. Ezzel egyidőben Rábahidvégen elkészült a településen átvezető átkelési szakasz felújítására.

Folytatódtak a munkálatok Körmend és Rábafüzes között is, a korábban befejezett szélesítésekhez csatlakozóan Csákánydoroszló és Gasztony között 1,8 kilométer hosszan előzési sáv épült. A kísérleti munkaként létrehozott sáv az országban egyedülálló. A 8-as főúthoz kapcsolodó 7451-es úton, a csákánydoroszlói Rába-hídnál a rendkí-



Előzési sáv a nyolcason Csákánydoroszló és Gasztony között

vül balesetveszélyes útívet korrigálta a kht. A rábafüzesi határátkelőnél a várakozó kamionoknak csaknem egy kilométer hosszan leállósáv épült.

A 8-asnál maradva a további fejlesztések: világbanki támogatással Körmend új és jobban összehangolt jelzőlámpa-rendszert kapott, Vasszentmihálynál pedig a nemesmedvesi leágazót modernizálták.



Zajvédő fal

Északi elkerülő

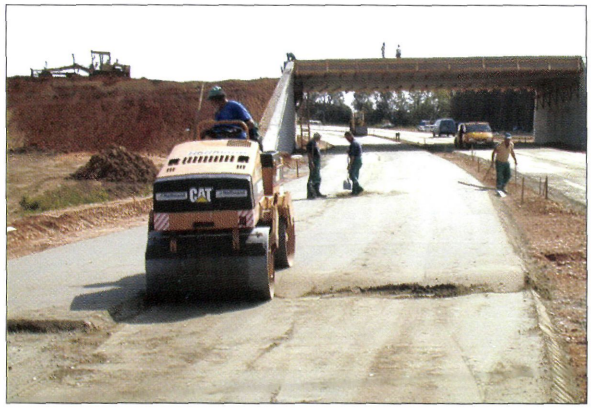
1999-ben folytatódtak a szombathelyi északi elkerülő útszakasz munkálatai, amely majd Szombathelyt az osztrák gyorsforgalmi hálózatba köti be. Ekkor fejeződött be a Szombathely–Zanat elkerülő első üteme, amelyre azért is nagy szükség volt, mivel a nemzetközi úthálózat részét képező tranzitút a településen



Szombathelyen a kámoni és az oladi városrész közötti úthoz hidat építettek

vezetett át, és a városrészen belül már nem lett volna értelme korszerűsíteni. A 2,5 kilométernyi út jelentősen csökkentette a forgalmat, amely napi tízezernél is több járművet jelentett – azaz ennyit kellett elviselni az ottlakóknak.

A szombathelyi északi elkerülő részeként megépült a 86-os főút Zanat II-es üteme, ez lett a város keleti kapuja. Az 1,8 kilométernyi új út érdekessége, részben kétszer kétsávos, valamint keresztezi a villamosított vasútvonalat, és két





Gyorsan, jól szervezetten folytatódott a Zanatot elkerülő út építése

Ha ehhez még hozzávesszük, hogy a járművek tizenkét százalékát a nehézgépek – például kamionok – tették ki, akkor valószínűleg nem kell magyarázni az elkerülő jelentőségét.



2000 – még több pénz

Akár a kht. csúcsévének is nevezhetjük, hiszen összesen 5,3 milliárd forintot lehetett felhasználni a vasi utakra, amire a cég történetében nem volt példa. A Közútkezelő igyekezett is a megszerzett pénzekkel jól sáfárkodni.

felüljárót kellett építeni a modern csomópontban. A hatalmas méretek ellenére a jól szervezett munka mindössze április és november között zajlott, ennyi idő alatt készült el a 2,9 milliárd forintos beruházás.



Új kamionsávot építettek Rábafüzesnél

Megkezdődött a Szombathely–Lukácsháza összekötő út új szakaszának építése a Dolgozók útja és a Szent Imre herceg út között. Az új út fontos hálózati és forgalomelosztó szere-



Épül a Lapincs árapasztó töltés és az új híd Szentgotthárdon

pet tölt be. A munkát a szombathelyi önkormányzat is támogatta. PHARE CBC programból a költségek háromnegyedét sikerült biztosítani. Az 1,8 kilométernyi új út két körforgalommal és zajvédő létesítményekkel több mint egymilliárd forintba került.



Kerékpárutak és korszerűsítés

A korábban már említett, az egykori vasfüggöny mentén vezető kerékpárút további szakaszokkal bővült a Szentpéterfa–Szentgotthárd–Felsőszölnök régióban.

A munka keretében jelentős hosszúsági kis forgalmú és gyenge minőségű alsóbbrendű utat újítottak fel, illetve új részek is készültek. A turistákat itt különböző információs táblák segítik a tájékozódásban.

Vasváron a városközpontot és egyben az útkereszteződést építtette át a kht. az európai normáknak és színvonalnak megfelelően. Az elkészült munkát szakmai körökben kiválónak tartják, mintegy példának szánva arra, miként lehet a városcentrum hagyományos funkcióit összeegyeztetni a modern közlekedési feltételekkel.

A 8-as főúton tovább folytatódott a kapaszkodósávok építése. Alsóújlak és

Vasvár között megkezdődtek a munkálatok, míg Hosszúpereszteg térségében az előkészítés folyt. A két beruházás értéke megközelíti a másfél milliárd forintot.

Szombathelyen a 89-es főút északi elkerülési szakaszának előkészületei zajlottak még ebben az esztendőben.

2001 – a cél Európa

Az esztendő első felében elkészült a Szombathely–Lukácsháza összekötő út várost elkerülő része, ezt júliusban adták át a forgalomnak. A 8-as főút ebben az évben sem maradtak ki a beruházások közül. Az építők befejezték a Vasvár és Alsóújlak közötti kapaszkodósáv első ütemét. Rábafüzesnél a teherforgalom növekedése miatt igencsak rövidnek bizonyult a három évvel korábban átadott leállósáv, ezért további háromszáz méterrel meg kellett toldani. A látszatra apróbb két munka 360 millió forintba került.



Új átkelő

A nemzetközi megállapodás nyomán a magyar–szlovén határon Kétvölgynél új határkelő nyílik, a kht. készíttette el az ehhez vezető új utat, több mint egy kilométer hosszban. A határszakaszt érintő további tervek között szerepel a már működő Felsőszölnök-Magasfok határállomáshoz vezető út korszerűsítése 2002-ben, így ismét megindulhat az autóbusz-közlekedés a két ország között ebben a térségben. Maradva a megye déli részén, a kht-ra további munkák vártak 2001-ben. PHARE-támogatással, a nyugat-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság beruházásában elindult a Lapincs folyó úgynevezett árapasztó vápájának építése. Ehhez kapcsolódva a Szentgotthárd–Rábafüzes összekötő úton új hidat kellett építeni és szélesíteni kellett az utat. A beruházó a vasi közutasokat bízta meg a mérnöki munkák ellátásával.



Szakmai bizottság a magyar–szlovén határon; egy leendő határátkelő tervezése Kétvölgyön

Nagyobb lépésekkel

A kitartó lobbizásnak is köszönhetően 2001-ben újabb, igencsak nagy léptékű munkálatok előkészítései kezdődhettek meg a kht.-nál. Elkészültek a 8-as főút Körmend elkerülő szakaszának, valamint

a 89-es főút Szombathely és az országhatár közötti új részének engedélyezési tervei. Az utóbbinál az országhatár és a bucsui út közt nem igazán jó állapotban lévő útra sikeres PHARE-pályázatot készített a cég. Így az Európai Unió ezt a szakaszt 800 millió forinttal támogatja.

Új út építése szükséges Szombathely és Bucsu között







2000 ÉVI TELJESÍTMÉNYÜNK

I.	*Közútkezelés, üzemeltetés, karbantartás* Bonyolítási díj	1.020,9 millió Ft 42,5 millió Ft **1.063,4 millió Ft**
II.	*Beruházások* - fejlesztési feladatok - út-híd rekonstrukció - fenti feladatokhoz kapcsolódó PHARE CBC - útfelújítási feladatok	 3.709,0 millió Ft 453,0 millió Ft 831,0 millió Ft 262,0 millió Ft **5.255,0 millió Ft**
III.	*Karbantartás külső vállalkozókkal*	**217,0 millió Ft**
IV.	*Vállalkozási munkáink*	**329,1 millió Ft**
V.	*Magyar-szlovén vasút úthelyreállításai*	**510,0 millió Ft**
VI.	*Beruházási munkák, valamint az önkormányzati pályázati feladatok bonyolítási díja* - mérnököknek nyújtott szolgáltatások - egyéb külső bonyolítások	 53,3 millió Ft 48,0 millió Ft 1,2 millió Ft **102,5 millió Ft**
VII.	*Közút nem közlekedés célú igénybevétele miatti árbevétel* Közművek után útigénybevételi díj Közművek után burkolathelyreállítások Burkolatfestési munkák bonyolítási díja	 25,0 millió Ft 13,1 millió Ft 93,0 millió Ft 2,9 millió Ft **134,0 millió Ft**
VIII.	*Eszköz- és telepfejlesztés* - gép- és járműbeszerzések - ingatlan fejlesztés - egyéb (számítógép, stb.) *Ebből saját erő, ami az I. és IV. pontok alatti összegekben szerepel*	 191,1millió Ft 144,0 millió Ft 14,0 millió Ft **349,1 millió Ft** **- 217,9 millió Ft** **131,2 millió Ft**
IX.	*Hóvédő erdősáv* 88. sz. főút	 **40,0 millió Ft**
MINDÖSSZESEN:	7.782,2 millió Ft (bruttó)	

TUDOMÁNYOS MUNKA

A Vas megyei Állami Közútkezelő Kht. vezetői és dolgozói egyaránt fontosnak tartják a minőségi munkát – ezt a működő minőségbiztosítási rendszer is bizonyítja. Mindehhez megfelelő képzettségű munkatársakra is szükség van, ezért a cég aktívan közreműködött a kilencvenes évek közepén beindult közutas szakmunkásképzésben. Egyrészt a mérnökök, üzemmérnökség-vezetők maguk is oktattak, közreműködtek jegyzetek, segédanyagok írásában, másfelől temérdek dolgozót is beiskolázott a cég, 1998 és 2001 között összesen százhuszan szereztek szakképesítést az addig betanított és segédmunkásként, illetve csak gépkocsivezetői képzettséggel rendelkezők közül.



Soproni Útügyi Napok 1999

Külön említést érdemel, hogy a műszaki felsőfokú végzettséggel rendelkezők száma a cég összlétszámához viszonyítva a legtöbb az országban. Folyamatos a szakmérnökképzés, illetve a kht. munkatársai egyre nagyobb számban vesznek részt a műszaki ellenőri képzésben.

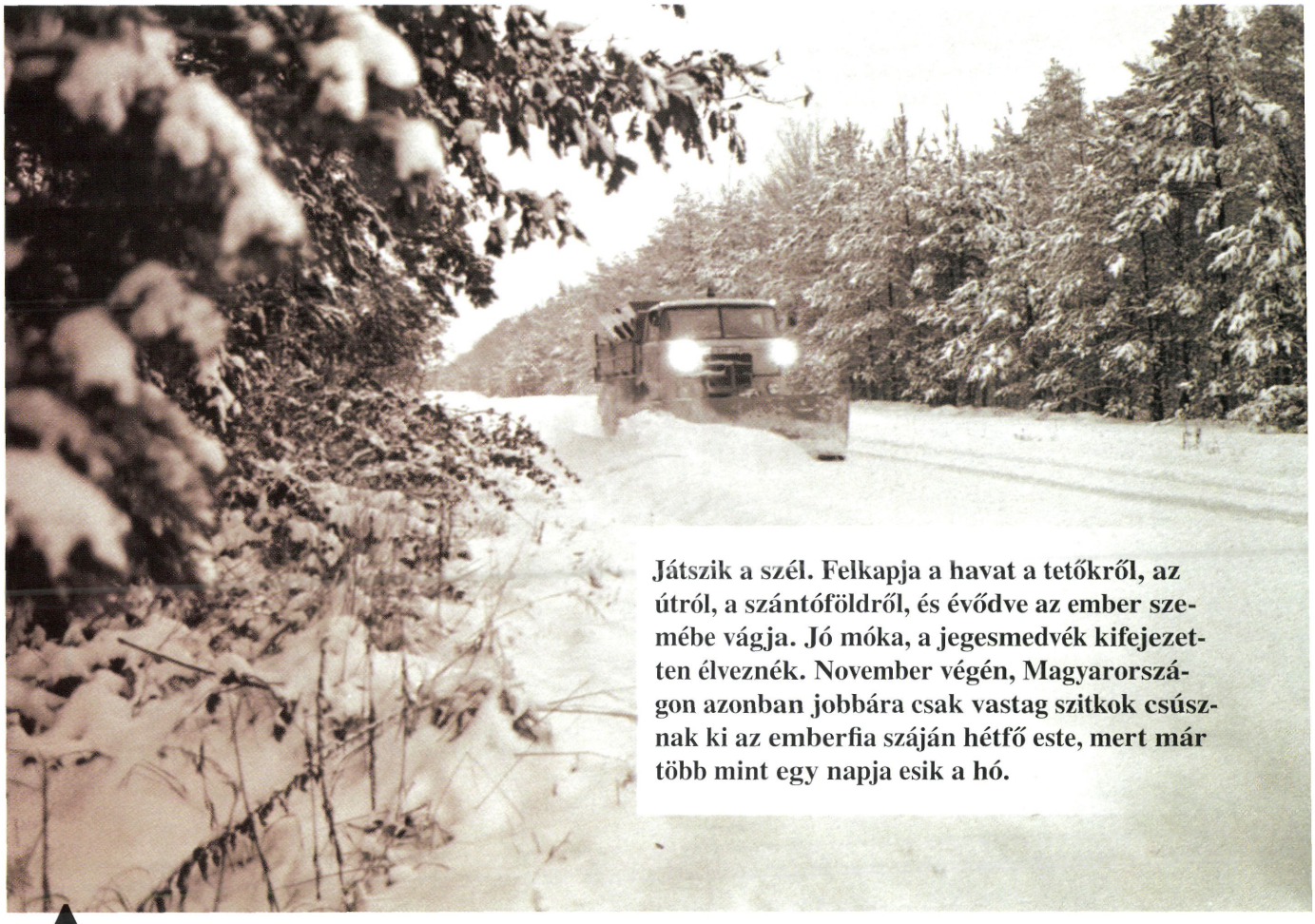


Tihanyi Útügyi Napok 2000

A szakmai és tudományos munka is gazdagítja a cég életét: a vezetők közül többen aktív munkát fejtenek ki a Közlekedéstudományi Egyesületben, illetve a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségében, ezzel is növelve a kht. országos és helyi elismertségét. Rendeztek már a megyében Útügyi Napokat, több konferenciát, szakmai tanácskozást a kht. szervezésében. A felsőoktatásban is közreműködnek a cég irányítói részint oktatóként, részint pedig diplomamunkákhoz adnak segítséget, illetve az elkészült dolgozatokat véleményezik.

A kht. vezetői a tanácskozásokon való részvétel mellett rendszeresen publikálnak folyóiratokban, így például a Közlekedési-és Mélyépítési Tudományos Szemlében, illetve a szintén rangos Közút című havilapban is.

ESTE A HÓKOTRÓKNÁL



Játszik a szél. Felkapja a havat a tetőkről, az útról, a szántóföldről, és évődve az ember szemébe vágja. Jó móka, a jegesmedvék kifejezetten élveznék. November végén, Magyarországon azonban jobbára csak vastag szitkok csúsznak ki az emberfia száján hétfő este, mert már több mint egy napja esik a hó.

A közúti igazgatóság Szombathelyi Üzemmérnökségének ügyeletese, Csiszár Ferenc két URH-hívás között mondja, hogy majdnem „helyzet" van. A hó folyamatosan szakad, tizenhét gép és három irányítókocsi járja az utakat, három-négy óránként tudnak egy-egy fordulót tenni az üzemmérnökségre jutó négyszáz kilométernyi szakaszon. Munkájuknak néha nincs látszata, mert a gyorsan hulló utánpótlás és a szél jótékonyan betakarja a gépek nyomát. Ennek ellenére nagyobb gond nincs, a főutak járhatóak.

Az ügyeleteseknek is és az utakat tisztítóknak is a legnagyobb problémájuk a szél. Feltámad, vagy nem támad? – hangzik a kérdés. Este hét óra tájban egyre több hívás szól arról, hogy alaposan hordja a havat. Még győzik a hóekével felszerelt autók és gréderek, de ha megerősödik a szél, akkor a hófúvásra kiváló porhóból rövid idő alatt csinos kis torlaszokat tudna építeni.

Egyelőre nem épít, így a harckocsi motorokkal felszerelt hómaróknak nem kell kimozdulni. Az ügyeletesnek bőven van gondja. Sében ömlik a víz a főútra egy eltörött cső miatt, az üzemmérnökség egyik Skoda teherautója Salköveskút után becsúszott az árokba, az ott álló gépek nem tudják kihúzni, az egyik vállalkozótól bérelt gépből Zanat előtt kifogyott az üzemanyag, végezetül az egyik saját teherautó ekéje is felmondja a szolgálatot.

Ezért egy autó gázolajat visz a leállt teherautóhoz, a rakoncátlankodó ekével

beérkező kocsit azonnal megjavítják, és indulunk vele kihúzni a Skodát.

A kocsi sofőrje, Molnár Ferenc, 1978 óta dolgozik a „Közúton". Ahogy gördülünk kifelé a városból az acélmonstrum orrára szerelt ekével, elmeséli, hányféle gépen dolgozott már. A boldog emlékezetű Csepelt emlegeti, aminek szellős volt a kabinja. És azt a telet, amikor Kőszegfalvára ment volna a tévések előtt az asszonyfarsangra, de a falu határában megfogta a hó, és egy napig tartott, amíg sikerült felmenteni. Úgyhogy a mostani időjárás még az elviselhető kategóriába tartozik.



Hóekével az utak kiszabadításáért a hó fogságából



Az URH-rádión folyamatos a forgalom, kisebb zűrök vannak, általában keresztben álló teherautók miatt, de közel sincs akkora zűrzavar, mint amikor néhány éve még a hómarók is beálltak, mert mögöttük percek alatt eltűnt a hófúvásban a kiszabadított út.

A ferdén álló tolólap félrevágja a havat, ám az úton levő jéggel nem bír. Ferenc azt mondja, ezzel a vasekével még istenes, de az Ifák a gumiekékkel nem igazán tudnak teljesíteni. A szerkezet magyar gyártmány, néha nem tudja félresodorni a havat az út szélére, akkor jön a gubanc.

Mint például Vasasszonyfa és Salköveskút között a keskeny úton. Bőven van rajta hó, az első kanyarban szépen beáll egyenesre az eke, és a farok csóválja a



kutyát effektus alapján a feltorlódott hó lágyan tessékeli a teherautót az árok felé.

Ferencen nem lehet kifogni, kiveszi a gépet a szorult helyzetből, és megyünk tovább.

Út, árok sehol nem látszik, csak egy kocsinyom. Ferenc azzal vigasztal, ne aggódjak, ő tudja, hol kell menni, dolgozott az út építésénél, a jobb oldali árok kisebb. Tél előtt kihelyeznek karókat olyan helyekre, ahol nincsenek útjelzők, de sokszor felelőtlen egyének kiszedik, elhordják, ők meg vezethetnek érzésből.



Egyszárnyú LIAZ hóeke az Órég fenyői között



Az árokba csúszott Skoda majdnem az oldalára dőlve hasal egy fa alatt. A faluszélen rondán fúj a szél, vízszintesen esik a hó, jut belőle mindenhova. A sofőrök megszórják az utat zúzalékkal, a vastag vontatókötelet pedig ráakasztják Ferenc autójára. Bőg mindkét motor, olyan az egész, mintha őslények vívnának gigászi küzdelmet. A Skoda nehezen mozdul, majdnem belerántja a másik kocsit is az árokba. A helyzetet a sodrony oldja meg, nagy szikrázás közepette elszakad. Gazdája szomorúan nézi.

– Pedig két liter bort adtam érte.

Nincs más hátra, mint megvárni, amíg megérkezik Szombathelyről a szovjet



Munkagépek a havas, latyakos utakon

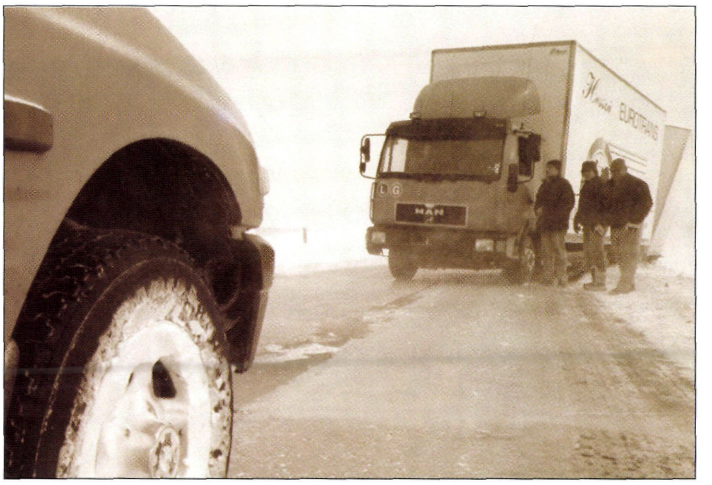
harckocsikötél, amire még a boldog békeidők besegítő munkái alatt tettek szert a közutasok a laktanyában. Addig is megyünk néhány kört a falvakban, Ferenc pedig arról mesél, hogy aki a céghez jön, az vagy egy éven belül elmegy, vagy végleg ottragad. Mert kell ehhez a munkához jó adag kalandvágy is.

A béketáborbeli acélsodronnyal pillanatok alatt kirántja Ferenc a Skodát. Sokat számít, hogy nem kellett otthagyni reggelig, addig is dolgozhat az utakon.

Még egy körünk van. Elindulunk Acsádon keresztül Csepregre, majd Szombathelyre a behavazott falvakon át. A hó biztos ami biztos alapon még jobban rákezdi, mire Söptére érünk, alig látszik, hogy errefelé indultunk el. Az URH-nak is megcsappan a forgalma tizenegy után, pár óra szünet következik, leállnak a gépek. Hajnalban újra indulnak a buszok előtt, mert az úton menni kell.

*

A riport Szombathely környékén és az Őrségben készült a '90-es évek elején.

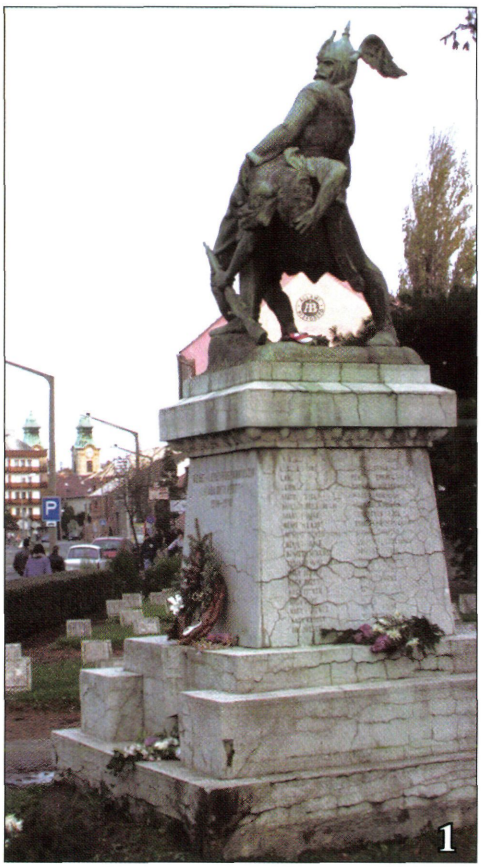


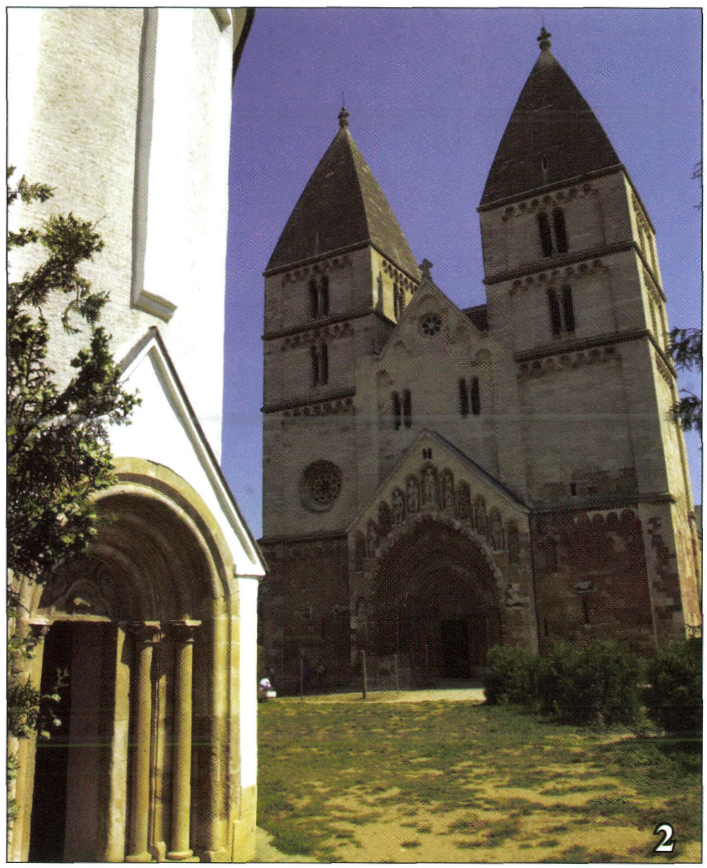


Embert és gépet teszi próbára a kemény tél

KULTURÁLIS EMLÉKEK

A kocsival utazó gyakran nem is sejti, hogy az útmenti települések rengeteg történelmi és kulturális emléket rejtenek. Vas megye históriája ugyanis igen gazdag, több évszázados várak, kastélyok, templomok mesélnek a régmúlt időről. Fényképes összeállításunkban a teljesség igénye nélkül bemutatunk néhány figyelemre méltó emléket.







***1. kép**: I. világháborús emlékmű Celldömölkön*
***2. kép**: Árpád-kori művészetünk Európa-szerte ismert értéke a jáki katolikus templom*
***3. kép:** Batthyány-kastély Csákánydoroszlón*





***1. kép**: Batthyány Lajos szobra Ikerváron*
***2. kép**: I. világháborús emlékmű Jánosházán*
***3. kép**: Berzsenyi Dániel szülőháza Egyházashetyén*







***1. kép**: Berzsenyi-kastélyKemenessömjénben*
***2. kép**: Nádasdy-vár Sárváron*
***3. kép**: Batthyány-kastély Körmenden*







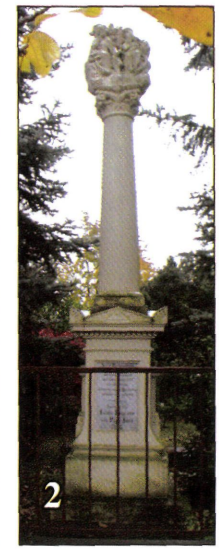






***1. kép**: az Őrállók emlékműve Őriszentpéteren*
***2. kép**: a rábahidvégi Mária-szobor*
***3. kép**: a nádasdi 800 éves templom és tere*
***4. kép**: Nepomuki Szent János szobra Körmenden*
***5. kép**: Felsőbüki Nagy- kastély Rábapatyon*









***1. kép**: a sitkei I. és II. világháborús emlékpark*
***2. kép**: a Szentháromság- szobor Rumban*
***3. kép**: a rátóti Széll-kastély*
***4. kép**: Pityerszer*





***1. kép**: a váti Szentkút-kápolna*
***2. kép**: III. Béla szobra Szentgotthárdon*
***3. kép:** a Karácsony-kastély Vönöckön*



Az Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. is igyekezett méltó módon megemlékezni a magyar államiság ezer esztendős fennállásáról, éppen ezért több helyütt emlékhelyeket alakított ki a beruházásaihoz kapcsolódva. Ebben a fejezetben a millennium előtt tisztelgő alkotásokat – amelyeket az utazó gyakran talán észre sem vesz – gyűjtöttük össze.

A jakabházi emléktábla

A 8-as számú főút korszerűsítése során állítottak emléket a jakabházi Zichy-kastélynak. Az impozáns épületet 1852-ben Zichy Hermann emelte, majd a következő évtizedekben több tulajdonosa is volt – például Wickenburg István, gróf Hadik Béláné. A kastélyt 1939-ban utolsó birtokosa, Unger Ferenc lebontatta. Az épületre ma nagyméretű, fényképes tábla emlékezik, amit 2000. június 12-én ünnepélyes keretek között avatott fel Kazatsay Zoltán helyettes államtitkár. Az igényes kivitelű történelmi emlékeztető az egykori kastélyépület előtt, az útmentén áll, és hazánk államiságának ezeréves évfordulóját hirdeti.



A vasvári Széchenyi szobor

Vasvár főterén egy főút és egy összekötő út fut össze. A csomópont korábban sok gondot okozott a település lakóinak, és kialakítása sem volt méltó egy város centrumához. A Vas Megyei Közútkezelő kitartó lobbizásának köszönhetően sikerült megfelelő anyagi segítségre szert tenni. A támogatás megszerzésében elévelülhetetlen érdemei vannak Regős Szilveszternek, a KöVíM főosztályvezetőjének. Így lehetővé vált a vasvári csomópont és a hozzátartozó Fő tér átépítése – ugyancsak a millennium tiszteletére. A tér új díszburkolatot kapott, a központot pedig a város egy díszkúttal tette még impozánsabbá.



Gróf Széchenyi István mellszobra Vasváron és az avatás pillanatai

A kht. – amely a KöVíM megbízásából az átépítést lebonyolította – még hangsúlyosabbá szerette volna tenni, hogy a csomópont megújításában a közutasok – minisztériumi kollégák, dolgozók, vezetők – is részt vettek. Mindez természetesen összekapcsolódott a hagyományok, a magyar múlt tiszteletével, éppen ezért a cég a Fő tér avatására gróf Széchenyi István mellszobrát ajándékozta a városnak. Széchenyiről, „a legnagyobb magyarról", a reformkori politikai mozgalmak egyik elindítójáról ma már csak kevesen tudják, hogy az első magyar független kormány közlekedési minisztere volt, és gazdasági jellegű írásaiban többször kiemelte az úthálózat fontosságát is. Azt tartotta, az utak állapota vagy gátja, vagy segítője a nemzet gyarapodásának és növekedésének.



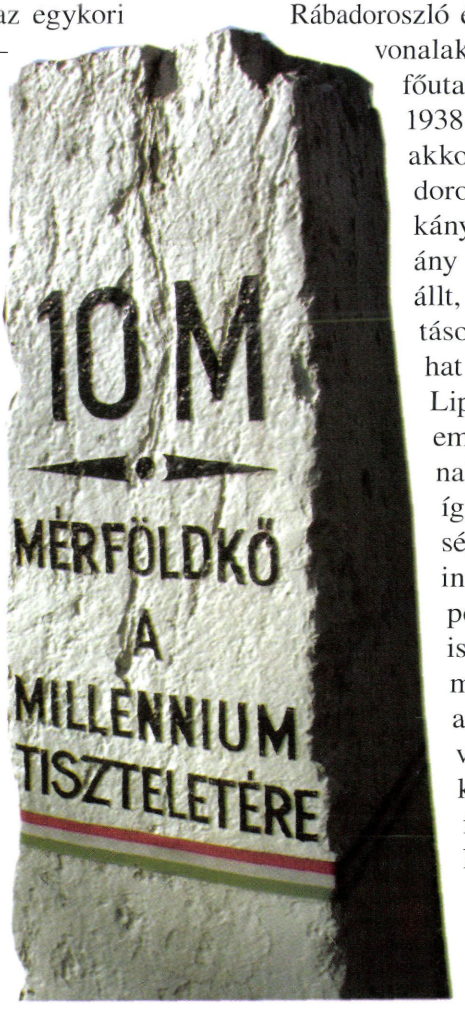
A mellszobrot Tóth Emőke zsennyei szobrászművésznő készítette. A bronzalak közel másfélméteres sötétszürke márvány talapzatra került, amelynek elülső oldalán ez áll: gróf Széchenyi István 1791-1860. A hátoldal vésete: Szeretett hazánk, Magyarország fennállásának 1000. évfordulója alkalmából állította ezen emlékművet a Vas megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság 2000. augusztus 20.

Az ünnepélyes avatót 2000 augusztus 20-án tartották, a szobrot Sztojanovits Iván a KöVíM helyettes államtitkára és Holnapy László a KöVíM minisztériumi tanácsosa közreműködésével leplezték le.



A csákánydoroszlói mérföldkő

A jelenleg a falu központjában álló mérföldkő története meglehetősen ködös. Ami bizonyos, hogy az egykori Budapest–Tapolca–Sümeg–Vasvár–Grác főútvonal mellett állt, az egyik csákánydoroszlói ház előtt – Körmendi út 74. Az 1930-as években más nyomvonalra került az út, – ekkor épült meg a mai 8-as főút – a magyar és a stájer fővárost összekötő út, az akkori építők pedig elfeledkeztek a kőről. Több mint hatvan év után fedezték fel újra, a Vas Megyei Közútkezelő, mint „útügyi" emléket felújíttatta, majd pedig a millennium tiszteletére áthelyezte a község központjába, ahol 2000. augusztus 21-én avatták fel.



Az adatok szerint a mérföldkő eredeti helyén futó út mellett csak az 1900-as évek elején épültek házak, addig Rábadoroszló és Nagycsákány határvonalaként emlegették a főutat. A két községet 1938-ban egyesítették, akkor kapta a Csákánydoroszló nevet. Nagycsákány egyébként a Batthyány grófok tulajdonában állt, így a levéltári kutatásokhoz támpontot nyújthat ez a tény. Az 1851-es Lipszky-féle térképen az említett Buda-Grác útvonal keresztezi Csákányt, így minden valószínűség szerint a mérföldkő innét származik, ám pontos „életkora" nem ismert. Méretei, formája és anyaga azonos azzal, ami Rábahidvégen állt, de a csákánydoroszlói az út felőli oldalán nem kapott vastagabb habarcs réteget. Vésett vagy festett nyomokat pedig egyáltalán nem fedeztek fel rajta.



Millenniumi emlékoszlop Magyarszombatfán

Példaértékű kezdeményezés és döntés volt a Vas Megyei Közútkezelő Közhasznú Társaság igazgatója részéről, hogy emléket állított a magyar államiság 1000. évfordulóján – nyilatkozta Magyarszombatfa polgármestere a 2000. október 5-i avatáson. Országgyűlési képviselők, megyei intézmények, szervezetek vezető képviselői, a magyarszombatfai lakosok jelenlétében ünnepélyes külsőségek között avatta fel Kovács Jenő, a kht. igazgatója a magyar államiság ezer esztendeje tiszteletére, a magyar–szlovén határtól karnyújtásnyira emelt emlékoszlopot és emléktáblát.

Az emlékoszlop a magyar–szlovén országhatárnál, a 7451-es jelű Magyarszombatfa–csákánydoroszlói összekötő út 0+000 km szelvényében áll és Csinger Péter szombathelyi vállalkozó alkotása.

A 7451-es jelű út az egykori észak-déli összeköttetés szerves részét képezte, a Bécs–Sopron–Szombathely–Muraszombat–adriai tengerpart útvonal egyik szakasza volt. 1947-ig, a magyar-jugoszláv határ lezárásáig ez jelentette az említett kapcsolatot. Része és egyik leágazása az úgynevezett Borostyánkő-útnak (Szombathely–Körmend–Zalalövő-Rédics.)

Ma is ez a legrövidebb út Szombathely és Muraszombat között. 1947-től 1997. augusztus 24-ig a Magyarszombatfa területén lévő szakasz használaton kívül volt. Felújítását 1997 nyarán a Vas Megyei Közútkezelő Kht. végezte, a cég a tervezésben és a kivitelezésben egyaránt részt vett.

A második világháború végéig ezen az útvonalon lehetett elérni a járási székhelynek számító Muraszombatot, a település a Kerkáig nyúló terület közigazgatási központja volt egykoron.

1997-től, ötven évvel a bezárás után Magyarszombatfa és Pártosfalva között ismét megnyílt a határ, az átkelőhelyet a két ország polgárai használhatják. A forgalom ismét ezen a történelmi úton halad, összeköti az egymástól elválasztott magyar falvakat, megteremtve köztük a kapcsolatot.

Nepomuki Szent János szobra

A kilencvenes évek második felében a Vas megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság a magyar–osztrák PHARE CBC program keretében pályázatot nyújtott be a Szombathely–Lukácsháza összekötő út Szombathely–Olad–Kámon közötti szakaszának elkészítésére.

A több éven át tartó előkészítő munka után az útszakasz kivitelezését 2000 áprilisában kezdte meg a MOTA Hungária Rt. vezette MOTA Hungária Rt.–Hídépítő Rt.–Magyar Aszfalt Kft. konzorcium.

Már az előkészítés során, de különösen a kivitelezés idején az érdeklődés középpontjában állt a kámoni városrészben a Szent Imre herceg utca és a Muskátli utca kereszteződésében álló úgynevezett lengyel kápolna sorsa. Az épületet ugyanis az először tervezett T alakú csomópont, valamint a későbbiekben elkészített körforgalom megépítése során el kellett bontani.



A veszteség ellensúlyozására a korábban elhanyagolt környéket az építők rendbe tették: a csomópont közvetlen környezete rendezett és esztétikus lett. Kiépültek a gyalogjárdák, kerékpárutak, az útszegélyen kívül facsemetéket, tujákat ültettek, és jelentős területet füvesítettek.

A kápolna elbontásával a tér elveszítette szakrális jellegét, ennek visszaállítására ajándékozta a MOTA Hungárai Rt. és a Vas Megyei Állami Közútkezelő kht. a kámoniaknak Nepomuki Szent Jánosnak szobrát. A védőszent az egymás iránti türelmet, békességet hirdeti a városrész lakóinak.

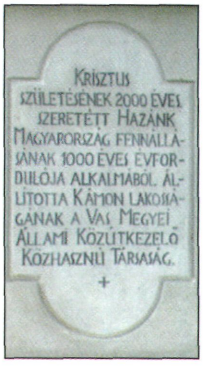


Az életnagyságú kőszobrot Kovács István miskolci szobrász és restaurátor készítette. A szobor a talpazattal 2001. év szeptemberére készült el, felállítási helye addigra elnyerte rendezett, esztétikus és parkosított formáját.

A talpazatba az alábbi szöveget vésték:

„Krisztus születésének 2000 éves, szeretett Hazánk Magyarország fennállásának 1000 éves évfordulója alkalmából állította Kámon lakosságának a Vas Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság.

Nepomuki Szent János emlékműve Szombathelyen



A szobrot 2001. szeptember 16-án szentelték fel, a kámoni városrész Mária-búcsúja alkalmából. Bár az időjárás nem kedvezett az avatásnak, az eső ellenére több százan vettek részt az ünnepségen. A köszöntők után a szobrot dr. Konkoly István szombathelyi megyéspüspök, Tombor Sándor a KöVíM közigazgatási államtitkára és Holnapy László főosztályvezető jelenlétében leplezték le.



A Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. dolgozói a napi kemény munka mellett szabadidejükben szakítanak arra is időt, hogy közösen kiránduljanak, sportoljanak. A kirándulók előszeretettel látogatnak Erdélybe, ahol régi történelmi emlékhelyeket keresnek fel és emlékeznek a múltra, irodalmunk, történelmünk nagyjaira.

Magyarságtudat és szakmaiság: a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. munkatársai az elmúlt esztendőkben többször felkeresték Erdélyt. A kirándulások kettős céllal bírtak: megismerni az egykoron Magyarországhoz tartozó országrészt, másfelől pedig szakmai szem-



***1. kép**: Vasi közútkezelők az árvízi hajós – Wesselényi Miklós – zilahi szobránál. Vajon tudják-e a románok, hogy a múlt század elején ő szabadította fel jobbágyait először – természetesen a román jobbágyokat is.*
***2. kép**: Az aradi tizenháromból tizenegy nyugvóhelyén álló emlékmű előtt.*
***3. kép**: Erdély a Király-hágó környékén.*







pontok is vezették a szervezőket. A cég dolgozói kiemelkedő lelkesedéssel jelentkeztek az utakra, amelyek során nem csak a történelmi emlékhelyeket látogatták meg, hanem a közlekedési emlékeket

is – az utóbbiakból bőven akad arrafelé is. Tegyük hozzá rögtön, jobbára azokból az időkből, amikor még Erdély magyar fennhatóság alá tartozott.

Így például autóbuszoztak a Duna menti, évezredes útvonalon, Széchenyire emlékezve megtekintették a szabályozott Vaskaput. Az Érchegységben a szerpentinutakat tanulmányozták, de érdekes és néha szomorú tapasztalatokat szereztek az egykoron fejlett, ámde igencsak elhanyagolt állapotban lévő vasúthálózatról is. Erdély szárnyvonalai ugyanis az utóbbi időben érdekes változásokon mentek keresztül: a sínek ugyan még







***1. kép**: Técsőt összekötő híd torzója.*
***2. kép**: erdélyi virágok.*
***3. kép**: A Tisza bal partján Romániában, Kistécsőn, kiránduló vasi közutasok – mögöttük a kárpátaljai Técső városa – avagy hogyan lehet kettészakítani egy várost.*



Sütő András szülőházánál a mezőségi Pusztakamaráson

megvannak, de a pályáról itt-ott már hiányzik valami – például egy híd.

Sport

A társaság vezetése örömmel támogatja a dolgozók sportolását, és az utóbbi időben egyre több szabadidős esemény megszervezésében vett részt a cég. Nem véletlenül igénylik a kht. munkatársai a segítséget: a közutas cégek rendszeresen vetélkednek különböző sportágakban – szervezett formában. A Vas megyeiek hagyományosan sakkban, teniszben, tekében és kispályás futballban indulnak.

Sakk

Az első közutas sakkversenyt közel húsz esztendővel ezelőtt Aggteleken rendezték, és a torna népszerűsége azóta is töretlen. Általában késő ősszel szervezik a rendezvényt, amelyen egyéni és csapatbajnoki címért versengenek a résztvevők. Korábban dobogós helyek is jutottak a vasi csapatnak, de pár éve az eredmények ugyan tisztesnek mondhatóak, de kétségtelenül szerényebbek. Nacsa József csapatkapitány szerint a fő gond, hogy a régi csapattagok kiöregedtek, a fiatalokat pedig inkább a mozgalmasabb sportágak vonzzák. A tavalyi esztendő egyik nagy eredménye, hogy sikerül „elcsábítani" az egyik fiatal mérnököt a csapatba, és az ő segítségének is köszönhető az ötödik hely.

Tenisz

A Közúti Főosztály 1992-ben írta ki először a versenyt a tenisz vándorserlegért, ennek elnyeréséért a közútkezelők csapatai versenyezhetnek. A kht. három éve nevezi be indulóit, ám a népes és igen erős mezőnyben nem sok esélyük van a csapattagoknak – ezért is értékes Somogyi Miklós hetedik helye. A sportág ismerői szerint az eredményeket erősen javítaná néhány hölgyversenyző beállítása.

Teke



A kht. dolgozóinak kedvenc sportja a teke. A kiemelkedő teljesítményre képes női és férfi csapat.

Túlzás nélkül állítható, hogy a kht. legnépszerűbb sportága, a cég dolgozói számtalan dobogós helyezéssel büszkélkedhetnek. A férfiak összeszokott és eredményes csapatot alkotnak, és már régóta a legjobbak között van-nak. A 2001-es bajnokságon különösen kiemelkedően teljesítettek. A csapat nagy küzdelemben megnyerte az összetett versenyt, amihez két versenyző kiváló eredménnyel járult hozzá: Joó László az egyéni összetett, Szekér János pedig az egyéni tarolásban végzett az első helyen. (Mindenképpen el kell mondani, hogy a többi csapattárs kitűnő egyéni szereplése is kellett a sikerhez.) A női csapat is részt vesz már a versenyeken, a hölgyek a megfelelő rutin megszerzése után szintén megcélozhatják az élmezőnyt.

Kispályás futball

A 2001-es, Baján megrendezett III. közutas Kispályás Labdarúgó bajnokságon a kht. lelkes csapata igen jól szerepelt: a hősies küzdelemben a negyedik helyen végeztek. A csapat tagjai arról számoltak be, hogy a jövőben szeretnének a tekézőkhöz hasonlóan jól szerepelni.



A kht. lelkes foci-csapata

Az Európai Unió és a történelmi gyökerek

Kovács Jenővel, a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. igazgatójával a régió és a megyeszékhely közlekedési helyzetét, történelmi hagyományait és a jövőbeni lehetőségeit tekintettük át.

– Hogyan lehetne meghatározni Szombathely és a megye történelmi szerepét a közlekedésben?

– Nagyon régről indítanám okfejtésemet, – a történelmi Magyarország legfejlettebb részei, Erdély és a Dunántúl a Római Birodalomhoz tartoztak, nem véletlen, hogy ezek később is jelentős szerepet játszottak hazánk életében. Szerencsés véletlen, hogy nagyobbrészt megúsztuk a török hódoltságot is. Az Árpád-kori térképeken látszik, hogy a Kárpátok nagyobb hágóin mindenhol kereskedelmi utak vezettek, és Magyarországot három, roppant fontos gazdasági útvonal szelte át. Érdekes módon ezekről a folyosókról ma is sok szó esik, gondoljunk csak az Adria–Kijev tengelyre, a Német-római Birodalom és a Bizánci Császárság között, a Duna mentén vezető útra, illetve az észak–déli tengelyre, amely a középkorban is érintette Savariát. Jól látható Fehérvár központi szerepe ez időből, hiszen hosszú ideig az ország fővárosa volt, illetve a keresztes hadjáratok és zarándokutak útvonalán feküdt, és nyilvánvalóan profitált is azokból. Az akkori világkereskedelem ezen útvonalai a Dunántúlon át vezettek, ami azért is fontos, mert Magyarország a 15. század végéig Európa, az akkori világ leggazdagabb államai közé tartozott. Véleményem szerint nagyon erős az összefüggés a világgazdasági helyzet, illetve egy ország gazdasága között: az utaknak pedig azért van jelentőségük, mert a gazdaság vérkeringését szolgálják, vagyis elengedhetetlenek a fellendüléshez.



Kovács Jenő, a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. igazgatója

Kettéosztott Európa

– Az ország azonban hosszú időre kikerült az európai kereskedelem véráramlásából.

– Két történelmi eseménysorozat, a török terjeszkedése és Amerika felfedezése alaposan átalakította a világgazdaságot, és ezzel megrázta a térség, valamint Magyarország gazdasági helyzetét – hazánkat ráadásul már az első tényező is erősen sújtotta. A török megjelenésével lezárultak Európa dél és délkelet felé vezető útvonalai, Nyugat-Európa figyelme a veszélyes térségek helyett az Újvilág, és főleg annak aranya felé fordult. Délről és keletről hosszú évszázado-

kon át nem árucikkek és karavánok, hanem hadseregek érkeztek, ebbe beleértem még 1956-ot is. A világkereskedelem még az elmúlt évtizedekben is a középkori útvonalakkal. Az egyesült Európa végre ismét kereskedni akar Kelettel, és ehhez, mint ahogy azt már említettem, elengedhetetlenek a jó minőségű utak. Hazánk is ennek szellemében kezdte meg vasúti és közúti fejlesztéseit. Itt azonban rögtön felmerül egy jelentős probléma. Hiába jelölték a Trieszt–Kijev tengelyt, illetve a Németország és Törökország közötti folyosót, ha a Budapestről keletre eső országok politikai és gazdasági helyzete még nem stabil.



Közép- és Dél-Európa egy része korabeli térképen

más útvonalakon zajlott, a kettéosztott Európa keleti fele meglehetősen szélárnyékba került, gazdasági értelemben is. Mondhatjuk, hogy az 1500-as évektől kezdve Magyarország hosszú ideig nem volt fontos senkinek.

– *Mennyiben változott a helyzet napjainkban?*

– Ha megmutatom a Korfun 1993-ban kijelölt európai folyosókat, akkor látszik, hogy azok szinte teljesen megegyeznek

Nem vagyunk tranzitország

– Ami nyilván azt jelenti, hogy Magyarország szerepe felértékelődött.

– Az egyik közlekedési szaklapban nagyon fontos és sokak számára meglepő elemzés jelent meg a külföldi teherforgalomról. Ennek a legfontosabb megállapítása, hogy az ország északnyugati részén Rajkától Letenyéig nagyobb a ki- és belépő teherforgalom, mint az ország összes többi határátkelőjén.

– Azaz Európának még mindig kicsit veszélyes kelet és dél, ahol nemrég háborúk dúltak.

– Én úgy fogalmaznék, hogy ez a kevésbé ismert tény azt jelenti, hogy hazánk még nem tranzitország, ahogy azt sokan gondolják és hirdetik, hanem célállomás. A fejlesztések szempontjából mindez azért érdekes, mert az európai folyosókra a Nyugatnak mindenképpen szüksége van, de szerintem jóval előbbre gondolkodnak. Nem véletlenül épült meg a Hegyeshalom–Budapest közötti modern folyosó közúton és vasúton egyaránt. Azonban a keleti ágak jóval később lesznek terheltek, főleg a kijevi vonal egyelőre nem takar sem gazdasági sem szállítási szükségletet.



Régi térkép a 18.századból még az eredeti magyar címerrel



Mindez számomra optimista előretervezésnek tűnik. Az elemzés adatai azt mutatják, hogy az autópályát Polgár után még nem kellene folytatni, hiszen Nyíregyháza és Polgár között a teherforgalom alacsony – ez akkor is tény, ha ezért az ország keleti részében sokan megkövezznének. Ismerve hazánk teherbíróképességét, az elkövetkezendő tíz esztendőben mindent el kellene követni a nyugati határok és Budapest minél jobb összekötésére, hiszen az Európai Unióban szinte kötelező a fejlett úthálózat. A még mindig képlékeny balkáni helyzet és Ukrajna gazdasági mutatói is azt indokolnák, hogy először a nyugati kapcsolat legyen megfelelő, és csak a második lépcsőben kellene nekifogni a keleti kapcsolatot kiépíteni. Úgy látom, nagyon szép és politikailag eladható az ötös folyosó, de ez ma még inkább gazdasági vágyálom, mint napi realitás.

A Lapincs egykori határpatak a mai ausztriai Alhónál



Történelmi gyökerek

– Vas megye közlekedése hogyan illeszkedik, illetve hogyan kapcsolódott korábban az európai hálózatba?

– Az Alpokról keletre az észak–déli forgalom Szombathelyen keresztül vezetett évszázadokon, évezredeken át. Ezt időnként megállították, megzavarták határok, szögesdrótok, amelyek azonban fokozatosan eltűnnek. A szerepe az EU-csatlakozás után értékelődik fel igazán, hisz a lengyel és a balti régiók Szombathelyen keresztül érhetik el az Adriát, az olasz tartományok pedig keresik majd az északi kapcsolatokat. Ma ezt az észak–déli folyosót, amit Borostyánkő-útnak is neveztek, jelenleg 86-os útnak hívják Magyarországon. Mindenképpen úgy kellene fejleszteni, hogy legalább településeket elkerülő főút legyen belőle. Az észak–déli tengelyhez Szombathelyen át egy leágazóval Bucsun keresztül megteremthető az autópálya-csatlakozás. A megyeszékhely többi történelmi útját áttekintve látható, hogy a városból három irányba vezettek nagy forgalmú utak, éppen ezért kijelenthető, hogy a keleti kereskedelem sohasem volt jellemző a városra. Ezt az évszázados állapotot az első vasútépítések is hűen tükrözték, a Bécs–Fiume vasútvonal első szakasza a Bécs–Sopron–Szombathely–Nagy- kanizsa vonalon készült. Ahogy akkoriban a vasútépítés, úgy a közeljövőben az utak fejlesztése hozhat a vasi megyeszékhelynek fejlődést.



Pártosfalvi (jelenleg Szlovénia) látkép. Az út a magyar–szlovén határátkelőhöz kígyózik

– Nézzük meg a közúti forgalom jelenlegi állapotát, illetve a fejlődés lehetséges irányait!

– Vegyük először az úgynevezett magyar–magyar kapcsolatot. Itt a képlet egyszerű, fontosabb belföldi átmenő forgalom nincs a megyén belül. A Győr–Zalaegerszeg, illetve a Sopron–Pécs irány érinti a megyét, de egyik sem meghatározó a forgalom szempontjából. Ha a magyar–külföldi viszonyrendszert



Kamionmérleg a bucsui határátkelőn

nézzük, akkor már más a helyzet. Első helyen szerepel a 8-as számú főútvonal, amely ma a legrövidebb kapcsolat Budapest és Dél-Európa között. Számottevő



Kamionsor a rábafüzesi határátkelőn

főleg nyáron az Adria – Felvidék vonal. Szintén erősnek mondható Balaton és Nyugat-Európa kapcsolata, akár Sopronon, akár Kőszegen, vagy Rábafüzesen keresztül. A nagysága azonban idényjellegű, és átlagos értelemben nem magas. Ha azonban a külföld–külföld kapcsolatot elemezzük, akkor rögtön azt mutatják az adatok, hogy az évezredes folyosó, amelyet Borostyánkő útként emlegetnek, ma is nagyon aktív, Lengyelországról vezet az Adriára, Pozsony érintésével. Ezt a nyári szezonban az üdülési utasforgalom is erősen használja. Ami még itt említhető, az a keletről nyugatra irányuló teherforgalom, a kamionok leginkább a 8-as utat használják, de a nagyságrendjük kisebb mint az észak–déli irány. A negyedik aspektus a Vas megye–magyar kapcsolat. Itt elsősorban a Trianonban megcsonkított megye és a főváros összeköttetésére kell gondolni, amely ma még nem a legjobb. Egyrészt az említett észak–déli folyosó Szombathely és Csorna között nem korszerű, de ugyanez a helyzet a 8-as főúttal is. A megyének tulajdonképpen az lenne az érdeke, hogy a meglévő autópályákat minél jobb körülmények között érje el, akár gyorsforgalmi úttal, akár valamilyen más megoldással. Az ötödik kapcsolatpárnál, Vas megye és a külföld vonalnál látni kell, hogy Ausztria és vele együtt Burgenland tartomány teljesen másképpen kezelte

Hegyeshalmot és Sopront, mint az összes többi határátkelőt, ugyanis a forgalom jó része ezeken a kapukon keresztül bonyolódott. Vagyis Bécs elsősorban ezekre koncentrált, csak az utóbbi években változott meg a helyzet, ám addig áttételesen rettentően sok kárt okoztak Vas megyének azzal, hogy a délkeleti projektek nem voltak a napirenden. Korábban is többször tárgyaltam az osztrák illetékesekkel, így jól ismertem az akkori érveiket. Ők elsősorban egy Ausztriát nem érintő, Budapest–Pozsony–Prága vonalon vezető autópálya megépítését szorgalmazták, nyilván azért, hogy a tranzitforgalom kikerülje az országukat. Másrészt az volt az érdekük, hogy minél előbb megépüljön a Budapest–Trieszt sztráda, ami pedig a déli forgalmat „vette volna le" az útjaikról.

Gyorsforgalmi utak nyugatról

– Miért változott meg a koncepciójuk?

– Azt kell mondanom, korábban az adatok is alátámasztották érveiket, elég, ha csak a határokon átlépő gépjárműszámot nézzük. A '90-es évek elejéig a két kisebb átkelőn, Bucsun és Kőszegen napi 2000, illetve az utóbbin még ennél is kevesebb átlépő járművet regisztráltak. A kétezres szám sem Nyugat-Európában, sem pedig Magyarországon nem számottevő, ami annyit jelent, nem igazán lehet gyorsforgalmi, vagy éppen új út mellett érvelni. Maradt Rábafüzes, ahol napi négyezer jármű fordult meg, ez már jóval nagyobb szám. Viszont itt is az a helyzet, hogy a burgenlandi kollégáknak más volt a koncepciójuk: ők igazából a szlovén autópályában bíztak. A változást elsősorban a bővítés hozta, nyilvánvaló lett, hogy Európa határa előbb-utóbb keletebbre kerül, ez pedig újabb piacokat hoz magával. Azonfelül a határok eltű-



Kamionok, teherautók a 8-as főúton



Forgalomcsillapító sziget a sárvári főutcán. A körforgalom javította a kereszteződés áteresztőképességét, de szükséges megépíteni a várost elkerülő utat, mert nagy az átmenő kamionforgalom.



nésével előbb-utóbb visszaállnak a természetes történelmi egységek. Nyilvánvalóan ezt ismerték fel Bécsben, hiszen egyre jobban közelítenek felénk a gyorsforgalmi utak: Bucsunál és Kőszegnél pár éven belül elérik az országot.

– *Fejtse ki kicsit bővebben az elemzéseket, milyen trendeket lát a közutak fejlesztésében?*

– Ha a megyét érintő külföldi forgalmat nézem, ma még nem jó a helyzet, hiszen a nyugati régiót kivéve nem sokaknak áll érdekében akár az észak–déli (86-os), akár a kelet–nyugati (8-as) folyosó fejlesztése. A Rajkán vagy Vámosszabadiban belépő teherforgalom a megyén dübörög keresztül, ugyanez a helyzet a kelet felől érkező teherautókkal, vagy a délről nyugatra igyekvő személyforgalommal, a Nyugat-Európában dolgozó vendégmunkásokkal. Sajnos, a forgalom nagy részét nem az EU-országok járművei adják, hanem a tőlünk keletre fekvő országok használják útjainkat, így az uniónak a megye tervezett fejlesztései egyáltalán nem fontosak. Ha Lengyelország belép az egyesült Európába, akkor Brüsszel rögtön felértékeli az észak–déli tengelyt, hogy minél hamarabb elérjék a cégek, vállalkozók az Adriát, erre azonban még várni kell.

Megyei fejlesztések

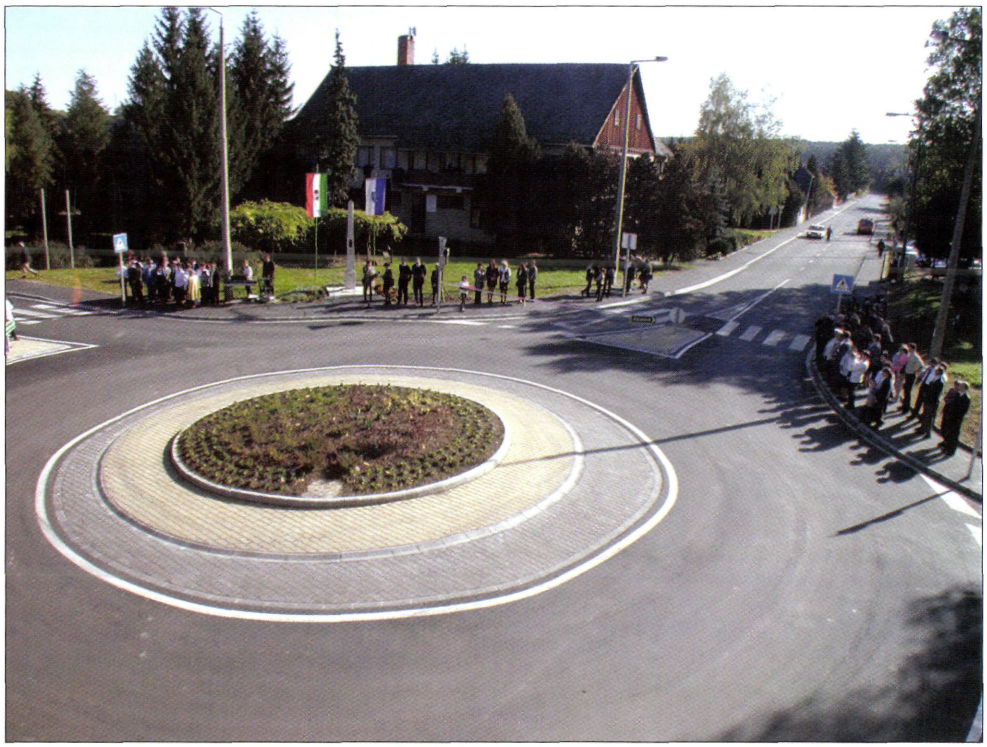
– Ha már európai léptékkel nem túl biztató a helyzet, akkor nézzük meg, a megye közlekedésében milyen fejlődés várható?

– Az egyik legfontosabb feladat a megye városai közötti közlekedési lehetőségek fejlesztése. Számos várost – Csepreg, Celldömölk, Őriszentpéter – elkerülik a főutak, ezeket a településeket valahogyan be kell kapcsolni a főúthálózatba. Ez nem gyorsforgalmi utak építését jelenti, hanem a meglévő hálózat korszerűsítését, szélesítését, az ívek korrigálását. Fontos megemlíteni, hogy az ipari területeken (Sárvár, Szentgotthárd) mindenképpen fejleszteni kell az úthálózatot, ugyanis a kamionok forgalma valósággal rázúdult az ottani utakra, ráadásul olyan helyeken, ahol korábban alig jártak teherautók. További elképzeléseink közé tartozik, hogy mindenképpen folytatni kívánjuk a jellegtelen kisvárosi főterek átépítését, mint például Celldömölk, Körmend.

Trianon után

– Az egyik legfontosabb kérdés „közutas" szempontból is az Európai Unió. A megye nyugat felé vezető úthálózatát viszont Trianon erősen megnyirbálta.

– Ha az Európai Unióról beszélünk, vissza kell kanyarodnunk a Kárpát-medence hagyományaihoz: ebben a térségben a határok hagyományosan átjárhatóak voltak, az utak jó ideig nem vették figyelembe a térképen megrajzolt határvonalakat. Trianon huszonnyolc évig semmiféle problémát nem okozott, hiába szakították el a megye jelentős területeit, a közlekedési kapcsolatok megmaradtak. Azaz az emberek ugyanúgy utaztak a Kőszeg–Sopron vasútvonalon, mint addig, de említhetném azt is, hogy tizenhárom közúti határátkelő kötötte össze a három



Őriszentpéteren 2001. október 23-án adták át a körforgalmú csomópontot



A Lapincs Pásztorfalva és Burgau mellett. A határfolyó Trianon után ma Burgenland és Stájerország határán folyik

országot. Egyedül a Répcevis–Locsmánd vasútvonal szűnt meg a helyi gazdák ellenállása miatt, vagyis bár a megye kettészakadt, a gazdasági-kulturális központ változatlanul Szombathely maradt. A nagy törést 1948 hozta, a vasfüggöny valóban kettészelte a térséget, az addig összetartozó területeket hermetikusan elzárta egymástól. Rábafüzes kivételével nem maradt osztrák–magyar határátkelő, csakis a szerencsének és a hagyománynak köszönhetően hagyták meg ezt az egyet is. Egészen a nyolcvanas évek végéig alig volt forgalom errefelé, napi kétezer átlépő járművet regisztráltak akkoriban – csak összehasonlításképpen, manapság Bucsunál ugyanez a szám négyezer körül van.

Zsákban a város

– *Szombathelynek mit hozott a változás?*

– Kizárólag rosszat, leginkább ez a város sínylette meg a vasfüggönyt. Egyrészt elvesztette térségi szerepét, közlekedési szempontból „zsákba" került. Másrészt ne felejtsük el, hogy a határsáv miatt a nyugati rész Budapesttől is elszigetelődött, gondoljunk csak arra, hogy Szentgotthárdra és Kőszegre valóságos kaland volt bejutni. Mindez azt jelentette, hogy a hatvanas évekig alig-alig beszélhetünk közúti közlekedésről. Innét ered az a szakmai szlogen, hogy Vas megyében a legkisebb a forgalom. Ami ugyan nem igaz ebben a formájában, de az kétségtelen, hogy az alsóbbrendű utak forgalmát tekintve az utolsóelőttiek vagyunk – ám ez annak is „köszönhető", hogy meg-





Forgalmas kereszteződések Szombathely belvárosában

lehetősen sűrű az úthálózat. A főutakon viszont egyáltalán nem igaz a fenti tétel: a nagyobb utak forgalma az utóbbi években jelentősen megnőtt.

– Mikor került ki a vasi megyeszékhely az említett „zsákból"?

– Ismét a nagypolitikát kell megnéznünk: a hatvanas évek végén és a hetvenes években Magyarország igyekezett nyitni a Nyugat felé. Ekkor kaptuk vissza a koronát, a külpolitika sem kizárólag Moszkvára ügyelt, és közel harminc év szünet után ismét elindult valami. 1976-ban megnyílt a bucsui határátkelő, ez kétségtelen nagy és pozitív változást jelentett Szombathelynek, de az őrvidéki magyaroknak is, ismét felkereshették az anyaországot. Előtte még 1968-ban a rédicsi és a kőszegi határállomást adták át, majd a bucsuival egy időben Bajánsenyén is megnyílt az átkelő. Nehogy azt gondolja valaki, hogy tévedek: Jugoszlávia akkor inkább tartozott Nyugathoz, mint Kelethez.



Teherautók minden mennyiségben

– Említette, hogy a hatvanas évekig alig-alig volt közúti forgalom, aztán fokozatosan emelkedett.

– Két nagyobb tényezőre hívnám fel a figyelmet. Egyrészt megtelepedtek a megyében a nagy cégek, s az ezekhez kapcsolódó forgalom sajnálatos módon a közutakra koncentrálódik, noha a



megye vasúti hálózata sem rossz. Még egy jelentős emelkedést regisztráltunk: 1990-től '92-ig jelentősen megugrott a személyforgalom is. Ez már nem a nagy bevásárlóutak időszaka, ekkor körülnéztek a magyarok Európában. Lehet, hogy csak Bécsig jutottak el, de érezhető volt az utak forgalmán, hogy nem csak a megyéből, hanem az ország más részeiből is többen igyekeztek nyugat felé,

Nagy ütemben folyik az autóút építése Ausztriában a bucsui határállomás irányába



három év alatt megduplázódott a személyforgalom, azután pedig nagyjából a mai szintre állt be.

– A határok megnyitása milyen problémákkal járt?

– Többször elhangzott már a beszélgetés során, most is csak ismételni tudom magam, hogy az európai tendenciáknak megfelelően ugrásszerűen megnőtt a kamionforgalom. Ezt még egy nálunk gazdagabb országban sem tudták volna követni. A '80-as évek visszaesése olyan problémákat vet fel, amelyekkel naponta kell megküzdenünk. Ha pedig az Európai Unió tagjai leszünk, akkor a teherforgalom



tovább növekedhet, ugyanis a gazdaságban egyre erősebbek a beszállító iparban dolgozók, azaz például a gépkocsigyártásban egyre több elemet készítenek „külső" cégek, ezek pedig közúton szállítanak a központba. Másrészt az európai ember roppant mobillá vált, elég egy-egy tévéfelvételt megnézni, mi zajlik az európai autópályákon szabadságolások idején. Amit pedig nem elég hangsúlyozni: hazánk jó ideig célország lesz, a tranzitforgalom kelet felé egyelőre nem erős, és ez a helyzet nem is változik jó darabig. Záhonynál például alacsonyabb a teherforgalom, mint Bucsunál, pedig a két határátkelő méreteit és jelentőségét talán nem is szabadna összehasonlítani.

Kelet–nyugati folyosók

– Szó esett már az osztrákok szemléletváltásáról. Ők is felismerték, hogy a hagyományos észak–déli folyosók mellett szükség van a minél jobb kelet-nyugati összeköttetésre?

– Az ő adataik azt mutatják, hogy a Salzburgnál belépő és a Hegyeshalomnál kilépő forgalom között nincs akkora különbség, mint mondjuk nálunk Hegyeshalom és Záhony között. Ebből azt szűrték le, hogy a hagyományosan telített, és a mi mércénkkel valóban nagy forgalmú utak (például Brenner-autópálya) mellett szükség van további, jó keleti utakra. Nálunk ehhez hasonlóan kiváló minőségű utakkal kellene csatlakozni, hogy a bejövőknek legyen kedvük továbbhaladni, a gazdaságilag jelenleg kevésbé frekventált országrészek felé.

– Erre a célra kitűnően megfelelne a 8-as főút, amelynek fejlesztéséről már többször szó esett.

– A tervek szerint először településeket elkerülő, a vasutat felüljáróval keresztező, biztonságos csomópontokkal ellátott főúttá kellene alakulnia, ám a fejlesztések első köréből sajnos kimaradt. A kilencvenes évekig alig fordítottak rá figyelmet, most pedig a forgalom többet igényelne, mint amennyit végül sikerül rákölteni. Nem került bele az úgynevezett TINA-hálózatba sem, azaz kiemelt európai folyosókon felüli, fontosnak ítélt utak között sem szerepelt. Nem tudni, hogy a térség miért maradt ki, illetve miért került be például a Kassa–Nagyvárad tengely, amelynek forgalma például töredéke a Rajka–Rédics vonalnak.



Határ menti csodás táj – a Pinka völgye

– Lehet-e még lobbizni a megyét érintő fejlesztések mellett?

– Lobbizni mindig lehet és gyakran érdemes is. Nem véletlen, hogy számos konferencián felvetődött már, hogy az észak–déli tengelynek, illetve a 8-as és a 4-es vonalán létrehozandó kelet–nyugati folyosónak mindenképpen be kell kerülnie a fontosnak ítélt TINA útvonalak közé.

Belső utak

– Ha az európai kapcsolatról beszélünk, igencsak lényeges kérdés a határátkelők ügye.

– A kilencvenes évek nagy eredménye, hogy már kilenc állandó határátkelő van megyénkben, több mint a román–magyar határon. A közúton tehát nem múlt semmi, mi igyekeztünk megtenni a magunkét az összeköttetések kiépítésével.

– Van viszont egy érdekes vetülete a határkérdésnek: ha az unió tagjai leszünk, akkor a határ eltűnik, és visszaállnak a vasfüggönnyel elszakított kapcsolatok. Megvannak még egyáltalán a településeket egykor összekötő utak?

– Ez nagyon érdekes kérdés, hogyan lesznek ismét belső utak az elvágott összeköttetésekből. Nos, felmértük a nyugatra vezető utakat. Volt, ahol már a nyomvonalat sem találtuk meg, egyszerűen megszűnt a kapcsolat, mint például Vaskeresztesnél és Nemesmedvesnél. Az utak fele körülbelül kavicsos és földes formában megvan, burkolatmegerősítés után akár meg is indulhat rajtuk a forgalom. Az Európai Unió egyik legalapvetőbb törvénye, hogy a polgárok belső mozgását nem lehet akadályozni, ehhez pedig elengedhetetlenek az utak. Külön keret a határ által elszakított összeköttetés újraindítására nincs, úgy gondolom, a csatlakozás utáni első feladatok egyike ez lesz.

Autóút a magyar határhoz közel, Alsóőr térségében



Határtalan Európa

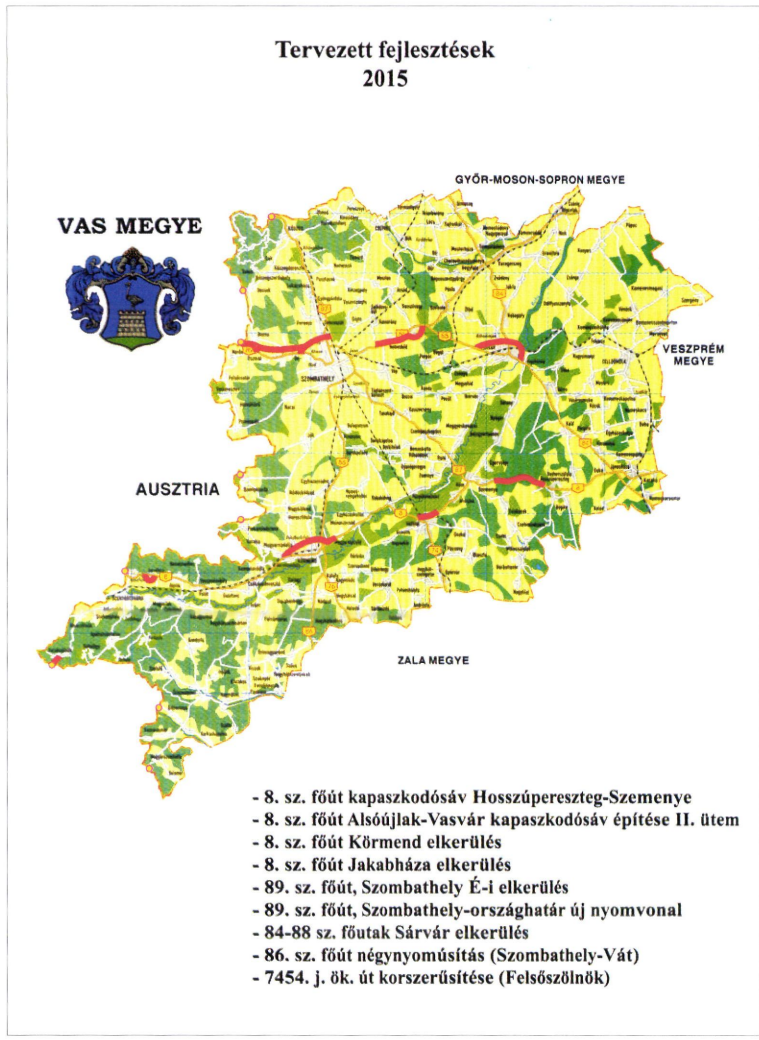
– Mindenesetre tudati váltásra is szükség lesz, hiszen számos generáció úgy nőtt fel, hogy a határ valami sérthetetlen és állandó dolog.

– Bizonyosan, hiszen a határok eltűnnek, nehéz lesz megmagyarázni az embereknek, hogy miért kell körbekerülni a világot, ha a szomszéd faluba át akarnak menni. Különösen igaz Vas megyében a Pinka völgyére, ahol a főút hol belép

az országba, hol pedig elhagyja azt. A csatlakozás után ez a megfogalmazás már érvényét veszti – az út lesz ismét a lényeg.

– Mit gondol, tíz esztendő múlva milyen gondokkal kell szembenéznie annak, aki Vas megyében a közutakért felel majd?

– Nehéz, de egyben érdekes kérdés: ha azt nézem, hogy Ausztria is az elmúlt tíz évben fejlesztette keleti határai mentén az úthálózatot, akkor nem nehéz meghatározni a feladatokat, amelyek ránk is várnak. Az országnak adnia kell arra, hogy az osztrák oldal jó minőségű útjai magyar területen ugyanolyan minőségben folytatódjanak. Egyszerűen nem is szabadna feltűnnie, hogy milyen területen vezet az út, egységes képet kell majd mutatnia. Nem kis feladat ez, az ország és a nyugati régió hosszú időre kiesett az európai vérkeringésből, most pedig óriási erőfeszítések kellenek ahhoz, hogy visszakerüljünk oda. Én úgy hiszem, ha a nagypolitika nem szól bele a történésekbe, akkor a történelmi régióban – aminek része Vas megye is – előbb-utóbb visszaállnak a természetes állapotok. A több mint ezeréves kapcsolatok a határok eltűnése után megtalálják a régi medrüket, éppen ezért én úgy gondolom, hogy tíz esztendő múlva ezekről a visszaállt, újraéledt kötelékekről, ezek folyományairól, hatásairól – és remélhetően minél jobb útjairól beszélhetünk majd.



A Vas megyei úthálózat fejlesztésének terve

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik bármilyen módon segítséget nyújtottak a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. elmúlt harmincöt esztendejét bemutató könyv elkészítésében – ötletekkel, adatokkal, történetekkel, régi fényképekkel.
Külön mondunk köszönetet a következő személyeknek:

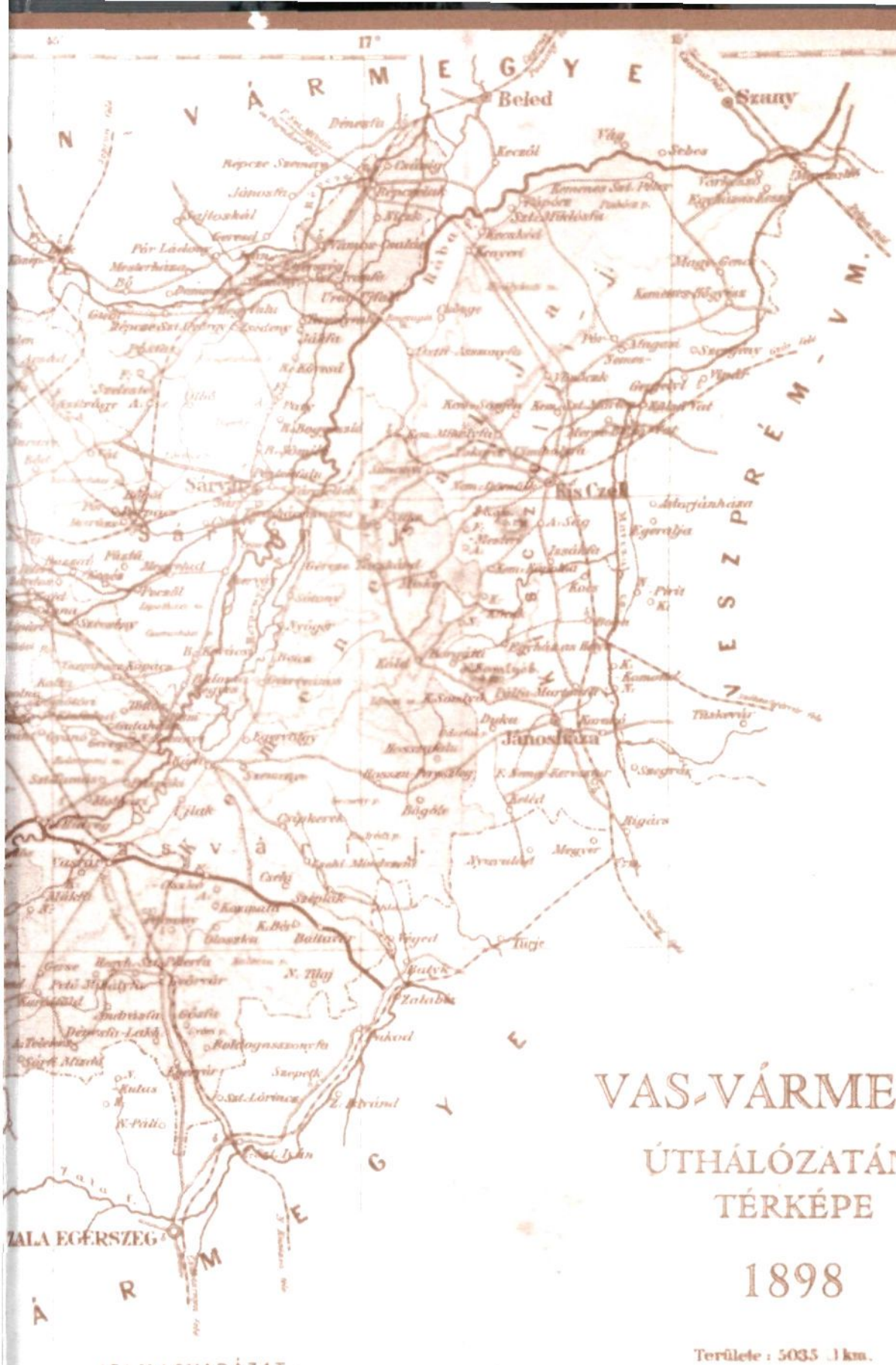
Dr. Fónagy János
Manninger Jenő
Tombor Sándor
Boros István
Mátrai Ilona
Holnapy László
Regős Szilveszter
Csordás Csaba
Tímár József
Törőcsik Frigyes
Schulz Margit
Farkas Fatima
Szabó Zoltán
Szép István
Molnár László Aurél
Janzsó István
Born Imre
Kusztor Sándor
Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága – Dr. Horváth Sándor

valamint
a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. vezetésének
és valamennyi dolgozójának.

Tartalom

Köszöntő – *Dr. Fónagy János* 3
Előszó – *Kovács Jenő* 5
Az út kezdetén 7
Az önálló szervezet 19
Napjaink útjain 33
Bemutatkozás 43
Vélemények, gondolatok 69
(Dr. Manninger Jenő, Tombor Sándor, Holnapy László)
Küzdelem a hó ellen 75
Minőségbiztosítás 81
Hidak, csomópontok 87
Egykori vezetők 101
(Szép István, Szabó Zoltán, Molnár László Aurél)
Fejlesztések 109
Tudományos munka 118
Este a hókotróknál 119
Kulturális emlékek 125
Millenniumi emlékhelyek 131
Kirándulás, sport 137
Út Európába 143


ALSÓ-AUSZTRIA
SOPRO
STÁJERORSZÁG
ZALA
KÖSZEG
Csepreg
Pinkafő
Felső-Ór
Hartberg
Burgau
Fürstenfeld
Szt. Gotthard
Fehring
Szentgotthardi-j.
Rohonez
SZOMBATHELY
Körmend
RADKERSBURG
Untergries
Radein



VAS-VÁRMEGYE
ÚTHÁLÓZATÁNAK TÉRKÉPE
1898

Területe : 5035 □km.
Lélekszáma : 390.371.
Várm. székhely: Szombathely r. t. v.

Mérték 1 : 385.000.

Rövidítések:

A.	·	Alsó
F.	·	Felső
K.	·	Kis
N.	·	Nagy
M.	·	Mura
R.	·	Rába
S.	·	Sorkd
V.	·	Vas
Z.	·	Zala
f.	·	fából
j.	·	járás
p.	·	puszta
h.	·	hegy
ház.	·	háza
Szt.	·	Szent
Nem.	·	Nemes
Ném.	·	Német
Kem.	·	Kemenes
Magy.	·	Magyar
Horv.	·	Horvát
Egyh.	·	Egyházas
Hh.	·	Hegyhát

M. j. - Muraszombati járás

JELMAGYARÁZAT:

- Nagyközség
- Kisközség
- Puszta
- Állami határ
- Országos "
- Megyei "
- Járási "
- Városi "
- Állami út
- Megyei "
- Vicinális út
- Községi út
- Vaspálya
- Tervezett vasút
- Vasuti állomás
- Magasságok méterekben.


KRISZTUS
SZÜLETÉSÉNEK 2000 ÉVES,
SZERETETT HAZÁNK
MAGYARORSZÁG FENNÁLLÁSÁNAK 1000 ÉVES ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL ÁLLÍTOTTA KÁMON LAKOSSÁGÁNAK A VAS MEGYEI
ÁLLAMI KÖZÚTKEZELŐ
KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG.
+