PEST MEGYEI UTAK

PEST MEGYEI UTAK

A KPM BUDAPESTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

Irta:
MÉSZÁROS JÁNOS

Lektorok:
KAROLINY MÁRTON
TÓTH LÁSZLÓ

A rajzokat készítette:
BOTTA OLIVÉRNÉ
és
MÉSZÁROS JÁNOS

Kiadja a KPM Budapesti Közúti Igazgatósága
Felelős kiadó: Szánthó Péter, az igazgatóság vezetője

TISZTELT OLVASÓ!

Pest megye, a felszabadulás előtt Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye közúti közlekedéséről, közútjairól, azok fejlődéséről összefoglaló adatok nem állnak rendelkezésre. A közlekedési közutak építésével, fenntartásával ma is foglalkozó hatóságok, szervek és szakemberek részére készült ez a monográfia, ami megközelítően sem tartalmazza teljességében azokat a történteket, melyek az eddigi munkákkal a közutak vonatkozásában a jelen állapotot elérték.

Mi a célja, mondhatnám feladata az útépítési és fenntartási hatóságoknak és szerveknek? Az állandóan növekvő közúti gépjárműforgalom részére a követelményeknek megfelelő felületű, szélességű és teherbírású utakat biztosítani, azok állandó fenntartásáról, a közúti jelzések és burkolatjelek szükségszerű megújításáról gondoskodni. Mindezek megvalósításával érhető el a gyors, balesetmentes közúti közlekedés, a közutakon szállított személyek és áruk időbeni helyszínre szállítása.

A közutakkal kapcsolatos teendőket minden megye székhelyén 1958 és 1970 évek között alakult Közúti Igazgatóság-ok és azok külső szervei, az üzemmérnökségek látják el. Hosszú idők munkájának eredménye a jelenlegi szervezet kialakulása, mely biztosítja a feladatok üzemszerű ellátását, a munkák rádiókapcsolattal is történő irányítását.

A jó közutak biztosításához szükséges feladatok ellátása, – kezdve a kézi munkától a kis-, könnyű- és nehézgépesítésig – állandó versenyfutásban vannak a motorizáció rohamos emelkedésével, mely versenyben a motorizáció vezet, mi pedig igyekszünk a közzöttünk lévő távolságot csökkenteni.

A felszabadulás után állandóan növekvő közúti forgalom igényeinek megfelelően szükséges, hogy rövid időn belül szűnjenek meg a 6,0 m-nél keskenyebb burkolatok és legalább 6,0 m szélességre történjék kiépítésük. Ezzel a munkával egyidejűleg számolni kell a súlyban is állandóan növekvő gépkocsiparkkal, ezért gondoskodni kell a burkolatok teherbírásának növeléséről is.

Mindenki beláthatja, hogy ezen törekvések megvalósítása hosszú évekre terjed ki, részben kivitelezési kapacitás, részben pénzügyi kötöttségek miatt.

Az utóbbi évtizedekben már megépült és folyamatosan épülő autópályák és autóutak feltétlenül pozitív hatással lesznek a közúti gépjárműforgalom igényeinek kielégítésére. A közlekedési közutak fejlesztéséről és korszerűsítéséről, valamint a közúti forgalom ilyen rohamos fejlődéséről csak a felszabadulás utáni időkben beszélhetünk.

Jelen monográfia megkísérel néhány adattal képet alkotni arról a hatalmas erőfeszítésekről, melyek a mindenkori szakemberek hivatástudataikból adódtak és adódnak ma is.

Hálás szívvel emlékezem meg azokról az elődökről, akik a felszabadulás után, gépek nélkül, csupán kétkezi munkájukkal és mondhatnám kézi talicskákkal végezték nemes feladatukat, hogy a későbbi fejlődésig átmentsék a háború során teljesen leromlott közutainkat a gépjárműforgalom részére.

Köszönet érte!

Budapest, 1979. augusztus hó.

SZÁNTÓ PÉTER
igazgató

BEVEZETŐ

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya 1976. november 23-án kelt 667.431/1976. sz. rendeletével felhívta a Közúti Igazgatóságokat, hogy megyéik úthálózatának történelmi fejlődéséről készítsenek kiadványt, mivel a fejlődés hosszú időt vett igénybe és a történelmi visszapillantás szétszórtan áll csak rendelkezésre. A kiadvány elkészítéséhez felhasználásra nem kötelező tematikai gondolatokat és felvetéseket is adott.
Pest megye közúti közlekedésének múltját, alapos tanulmány és kutatások alapján is csak közelítően lehet összeállítani, ezért már az adatgyűjtés során sem számítottam a teljességre. Tudvalevően Pest megye – a felszabadulás előtt Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye – területi fejlődése is csak az 1876-ik évi 33. t. c. 1. §-a 17, 18. és 19. pontjai alapján nyert befejezést. A folyamatos területi fejlődés Pilis vármegyével kezdődött, majd ehhez csatlakozott Pest, Solt vármegye, végül a Kiskunság, mely sok vita után olvadt véglegesen a vármegyébe és ekkor lett tulajdonképpen Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye.
A felszabadulás után a megyék határainak megállapításánál Pest megye területileg a régi vármegyéhez visznyítva mintegy felére csökkent, azonban a kiadvány egy részében a felszabadulás előtti vármegyével is foglalkozik.
A kiadvány sok tanulságot tartalmaz egyes idők közlekedésével foglalkozó vezetők elgondolásairól, törekvéseiről, akik mindig keresték azt az utat, ami az adott körülmények és lehetőségek figyelembevételével az előrelépést eredményezte. Már a régmúltban megállapították, hogy a közlekedés csak külön szervezet és hozzáértő vezetők biztosításával fejlődhet, aminek igyekeztek is általában eleget tenni.
A közúti közlekedés szervezett vezetése 1868. évtől az államépítészeti hivatalok megalakulásával vette kezdetét, ami már a XIX. század végén eredményekben is megmutatkozott.
Hosszú éveknek kellett azonban elteniük, hogy a közutak forgalmának és a gépkocsik számának fejlődéséhez szükséges úthálózat álljon rendelkezésre. Ez a fejlődés a felszabadulás után indult meg, mikor is a fenntartók kétkezi munkáját a gépek váltották fel, melyek segítségével lehetőség nyílott a rohamosan fejlődő motorizációval viszonylag lépést tartani. Az utak építésével és fenntartásával foglalkozó szakemberek szemléletének változása, a tanulás és a szakmai továbbképzés lehetősége új erőt adott a munkák végzéséhez, aminek eredményei már a romok eltakarításánál is megmutatkoztak. Egymás után nőtteki ki soraikból élmunkások, kiváló dolgozók, sztahanovisták, akikre a 3 éves helyreállítási feladatok elvégzését követő 5 éves tervekben is lehetett építeni. Odaadó munkájukért hálás köszönetet mondunk.
A kiadvány összeállításához szükséges adatgyűjteményben nagy segítségemre volt a kiskőrösi Közúti Múzeum könyvtára és térképanyaga, könnyítette a munkámat a Múzeum vezetője, Tóth László kollega, aki a kutatási munkákból tevőlegesen is kivette a részét. Hálás köszönet érte!
A kiadvánnyal kapcsolatban szeretném, ha azt az olvasók a tárgyhoz tartozó emlékeikkel, tudásukkal az általam írottakat bővítenék, kiegészítenék, amiért már előre is hálás köszönetemet fejezem ki.
Végül megjegyzem, hogy a kiadványban sok országos rendelet, utasítás, törvény szerepel. Mindezeket tudatosan használtam fel, mivel kötelező jellegűek voltak a megye úthálózatának fejlesztésére vonatkozóan is.
A kiadvány általában a 4. ötéves terv, vagyis 1975. december 31-ig terjedően öleli fel a történteket, azonban elvétve akad a későbbiekben történtekre is hivatkozás.

Budapest, 1978. VIII. hó.

A SZERZŐ

A KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSÁNAK RÖVID TÖRTÉNETE

A forgalomnak és a közlekedésnek legrégibb és legkipróbáltabb útja a szárazföldi út. Ezeken indult meg az ember forgalmi térfoglalása, ezen zajlik le ma is a forgalmi élet legjelentékenyebb része.

A közlekedés legrégibb módja a természet által rendelkezésre bocsátott szárazföldi járható területeknek felhasználása.

A forgalom és közlekedés úgyszólván évezredeken keresztül az emberek által kitaposott földszalagokon, ösvényeken, nagy távolságokban az ún. karaván-utakon zajlott le.

A szállítás emberi, majd később az éghajlatnak megfelelő állati erővel történt. Régente kisebb területen használták a tevét mint az embert, mert a rabszolga a régi időben olcsóbb volt mint a teve.

A közúti személy- és áruforgalom nagyobb arányú fejlődést csak azóta mutathat fel, amióta megfelelő személy- és áruszállításra alkalmas kocsik felett rendelkezik.

Az útépítés első nyomát az egyiptomiaknál találjuk, de ennek az építésnek csak helyi jelentősége volt. Egyiptomban ugyanis sok kőbánya volt, ezekből szerezték be az egyiptomiak a nagyszabású templom-, piramis- és obeliszképítéseikhez szükséges kőanyagot. A nehéz köveket ökrösszekéren szállították az építés helyére. A nagyméretű és nehéz anyag szállítása az egyszerű korongkerekű járművekkel a rossz utakon nehezen ment, ezért a hatalmas sziklautakon barázdaszerű sínutakat vontak. Ezen az eredményen felbuzdulva a későbbi fáraóknak úgyszólván minden nagyobb építkezéséhez ilyen sínút vezetett. E sínutaknak a nyomai még ma is fellelhetők.

A kultúra legalsó fokán álló emberek korongszerű kocsikat használtak. A legelső küllőskerekű kocsikat az egyiptomiak alkalmazták, de kizárólag hadi célokra.

A görögök főleg a tengeren bonyolították le forgalmi életüket, a szárazföldi utakat elhanyagolták. A vallásos kegyhelyekre az Olimpuszra és Delfibe vezettek az utak, az utakat oly szélesre építették, hogy az áldozatokkal megrakott kocsik is kényelmesen közlekedjenek azon. Rendkívül nagy teljesítmény volt a hajók átvontatása a Korinthoszi öbölből a Szaroni öbölbe, szárazföldön az Iszthmoszi földszoroson keresztül kiépített úton.

A görög utak egészen különleges alkotásúak voltak, a kerék számára szolgáló két bevágásból állottak. Bizonyos távolságokban kitérők voltak. Némely úton több bevágás is volt. A bevágások közötti távolság 1 – 1,6m között változott. Vallási célokon kívül hadi célokra is használták az utakat. A görögök a főniciaiaktól átvett kétkerekű kocsikat használták hadászati és szűkebb körben mozgó személyszállítási célokra.

A római uralom élete a Kr. u. 264–400-ig (pannóniai római időszak) terjedő időszakot öleli fel és közlekedési szempontból való igazi jelentőségét szárazföldi úthálózata adja meg.

A rómaiak az útjaikat lehetőleg gazdaságosan iparkodtak építeni. Nagyobb emelkedéseket lehetőleg kikerülték, viszont súlyt helyeztek a gyors közlekedésre is, ezért lehetőleg egyenes irányban vezették útjaikat. Néhány fontosabb kiépített útvonaluk: az egyik a Via Flamminia. Ez Rómától ágazott ki és Fánó mellett érte el a tengert, s innen a Póhoz vezetett. A másik a Via Cassia volt, amely Rómából Nizzába és innen továbbmenőleg Marseillebe és Arlésba, a Via Appia, mely Nápoly felé vezetett. Dél felé 16 út vezetett. Pannóniában is építettek utakat, Az állami közlekedési szervezet a kurzus publikus volt a római időnek egyik legsajátságosabb és a közlekedés fejlődése szempontjából legértékesebb intézménye. A kurzus publikus a Kr. u. III. és IV. században volt a legszervezettebb színvonalon.

A római utak gondozásáról, fenntartásáról, biztonságáról és kiszolgálásáról az állam gondoskodott. Az utak mentén állomásokat állítottak fel. Az állomások kétfélék voltak, lófelváltó állomások és az utasok meghálására szolgáló állomások.

A rómaiak jelentőségét a közlekedés történetében a szárazföldi utak tőkélyre emelésében találjuk meg, továbbá abban, hogy az útigazgatás és nyilvános közlekedés első szervezeteit ők fektették le. Ezek olyan eredmények, melyeknek a mai közlekedés szemponjából is megvan a nagy jelentőségük, mert hisz a modern közlekedés a rómaiaknak a közlekedés tekintetében elért színvonalára csakis a XIX. század közepén kezd emelkedni, sőt az államoknak és forgalmi szempontból folytonos területeknek igen jelentékeny része ebben a tekintetben ma is a római közlekedési kultúra mögött marad.

Magyarország a római uralom idejében a római forgalommal Aquilea révén állott összeköttetésben. Aquileából az Alpokon át menő út a Szávához is vezetett. Emona (Laibach) Győrrel volt összekötve. Győrből pedig Budára vezetett egy út. A Duna völgye ebben az időben forgalmi jelentőséggel nem birt, inkább hadi szempontból értékelték, amennyiben erős természeti védfalat képezett a római birodalmat körülvevő barbár népekkel szemben.

A római birodalom főbb tartományrészei közül a Balkán államok mutatják a legkevesebb fejlődést forgalmi és közlekedési szempontból. A Balkán ebben az időben zárt forgalmi terület volt és így sem a görög, sem a római forgalmi és közlekedési kultúra nem gyakorolhatott rá erős hatást.

Erdély nagy részének a római uralom idején Dácia volt a neve. Traiánus császár hódította meg a dákoktól. Dáciának hadászati szempontból volt jelentősége a római birodalomra nézve.

Az Északi tenger melletti vidékeknek és Oroszországnak nem volt abban az időben nagyobb forgalmi jelentősége. A rómaiak hatalmukat és gazdasági összeköttetésüket kiterjesztették Ázsiára és Afrikára is. Afrikában Egyiptom is a római birodalom tartománya volt.

A római uralom bukása után a közlekedés a római kor közlekedésével szemben határozott és feltűnő visszafejlődést mutat. Ez a visszafejlődés kortörténeti jelentőséggel birhat egyes államokra nézve. Magyarországot azonban a közlekedés általános történetét tekintve csak egy felszínes, vázlatos kép érdekelheti, ezért elegendő, ha néhány jellemző részletet mondunk el egyes roszágok közlekedési viszonyairól.

Franciaország forgalmi élete – részben a hűbériség kialakulása miatt is – csak néhány vidék belső életére vonatkozik. Nagyobb területeket egybefoglaló forgalmi élete nincs, ezért nagyobb kiterjedésű útjai sincsenek. Lényeges azonban rámutatni a városokban kifejlődő ipar termékeinek értékesítéséből kialakuló kereskedelem megjelenésére.

Németország a múlttal szemben élénk forgalmi életet mutat ugyan, de közlekedési szempontból haladással ezen a területen sem találkozunk. A kifejlett városi élet erős polgárságot nevelt, amely a maga függetlenségét a saját katonai hatalmával biztosítja, s gazdasági és forgalmi életét is önállóan védi.

A Rajna völgyében, a Dunától délre eső területen, és különösen az Északi tenger partján vannak ugyan már virágzó forgalmi gócpontok, de ezek az általános közlekedés szempontjából csak a későbbi századokban jutnak jelentőségre. A szárazföldi utak nem jól épített műutak voltak, hanem inkább rendszeresen kitaposott csapások. A meglévő utak kijavításáról, új utak építéséről, az úthálózat fejlesztéséről gondoskodás nem történt.

Angliának a középkorban még nincs nagyobb jelentősége. Skócia és Irország egyáltalán nem vesznek részt a forgalomban. Anglia inkább a szárazföldi utakra fekteti a fősúlyt anélkül, hogy ebben a tekintetben nagyobb eredményeket érne el. A római utak egyre jobban elpusztulnak, a legtöbb út pedig a XVII. században is teljesen elhanyagolt állapotban van. Skandináviát a normanok merész tengeri útjai teszik híressé. Oroszországot sokáig a tatár uralom tartja lefogva.

A Balkán államok uralmát ebben az időben a görögök, a törökök és részben az arabok tartják kezükben.

Itália a római birodalom bukása után több, gyakran változó uralmú területre szakadt, amelyek önálló életet éltek és több forgalmi központot képező város kifejlődésére vezetnek. Ezek között legfontosabb Velence, mely Amerika felfedezéséig uralkodik a Földközi tenger forgalmán.

Itália az alpesi utak kifejlesztésével, és különösen a Szent-Gotthárd hágónak megnyitásával mindinkább érintkezésbe lép az északi államokkal. Ez időbeli adatokra támaszkodva Velencéből Bécsbe az út 14 napig tartott.

A közlekedés érdekterületének legnagyobb változása Amerikának 1492-ben történt felfedezésével következett be. A gazdasági érdekterületnek ez az elváltozása és a közlekedési utaknak ehhez alkalmazkodó eltolódási folyamata egészen 1819-ig tart, amikor az első gőzhajó az első nyilt tengeren való utat megteszi.

Az az idő, amely Amerika felfedezésétől 1819-ig eltelik, csak a közlekedés forgalmi képét változtatja meg, de közlekedéstechnikai szempontból lényeges haladást alig mutat fel. A közlekedés forgalmi területe azonban igen lényeges és nagy változáson megy át. A hajós a tengeren is biztonságban érzi magát. Birtokában van a látcső, az iránytű és egyáltalán elegendő csillagászati, meteorológiai ismerete van már arra, hogy biztosan, bátran és tudatosan járja az óceánt. Ilyen ismeretekkel már forgalmi területébe vonhatja az ember az Atlanti Óceánt, a Csendes Óceánnak lényeges részét, és az Indiai Óceánt.

Egyes államokban, így Franciaországban és Németországban megtalálható már az első postaszervezet, de csak korlátolt útvonalakra szorítkozik és csak kisebb terjedelemben foglalkozik személy- és áruszállítással.

Mexikóban az aztékoknak az egész országot befoglaló útrendszerük volt. Volt gyorspostájuk. Amerika egyéb vidékein azonban csak a XVII. század végén és a XVIII. században kezdenek úthálózatról gondoskodni. Külön kereskedelmi társaságok alakulnak erre a célra.

A mongolok, uralmuk utolsó éveiben az általuk alapított úthálózatot úgyszólván teljesen megsemmisítették.

1689-ben Kína és Oroszország között egyezmény jött létre a két állam határainak megállapítása tekintetében, de csak a XVIII. század elején engedi meg Kína, hogy minden harmadik évben egy kereskedelmi karaván látogasson el Pekingbe.

Európa városi élete és nagyobb forgalmi gócpontjai a XVI. században fejlődik ki. Magyarországon városi központok nemigen fejlődnek. A török uralom és a folytonos belső viszályok a városi fejlődés kialakulásának útját állják.

Európa szárazföldi úthálózatának járhatóvá tételére kevés történik. Úgyszólván a XVIII. század közepéig az utak ugyanolyan elhanyagolt állapotban maradtak, mint amilyenek a század elején voltak. Franciaországban az első kövezett utat 1556-ban építették Páris és Orleans között. Nagyobb arányú útfejlesztés azonban csak a XVII. század végén veszi kezdetét. A XVII. században a postát magánfeleknek is megnyitják, de csak levélposta és személyszállításra. 1705-ben külön postaszolgálatot rendeznek be áruszállításra, ami a kereskedelmi forgalom fejlesztésére nézve igen nagy hatással volt. A postai szervezet kapcsán mind az uralkodók, mind a közigazgatási területek az útfenntartásról és javításról állandóan gondoskodnak.

Angliában a XVII. században teljesen elhanyagoltak voltak még az utak. Javításuk csak a XVIII. században kezdődött, amikor Mac Ádám az útépítés új rendszerét feltalálja. Dacára a rossz utaknak, már 1658-ban jártak személyomnibuszok Londonból más városokba. London és Oxford között 1668-ban közlekedett az első gyorskocsi.

Az országutakon egészen a XVII. századig, sőt a legtöbb országban a XIX. század elejéig csak a kereskedelmi forgalmat bonyolították le. Ezek az utak a személyforgalomra, rossz állapotuk miatt nem voltak alkalmasak. Aki utazni akart, lóra szállott. Még teherkocsik is csak akkor indulhattak útnak, ha elég embert vittek magukkal, hogy útközben a kátyúban megrekedő kocsit emelőrudakkal kisegíthessék.

Mac Ádám angol mérnök útépítési rendszere megadja az utaknak azt a szilárd alapot és ellenálló képességet, amely az utakat egyrészt az időjárás viszontagságaival, másrészt a nagy forgalom által okozott elhasználódással szemben ellenállóvá tette.

Magyarországon az utak még a XIX. század elején is sok helyen a járhatatlanságig elhanyagoltak voltak. Az ország északi, keleti és nyugati részein volt néhány jó út, mert ott az építési anyag hozzáférhetősége miatt az utak építéséhez követ és kavicsot használtak, de az Alföldön ahol se kő, se kavics nem volt, az utak úgyszólván járhatatlanok maradtak.

A gyáripar terjedése nyomán bekövetkező gazdasági és forgalmi átalakulások világszerte megindították az útépítést és a közúti kocsiközlekedést, mint a forgalom lebonyolításának egyetlen eszközét. Az államok lázasan, egymással versengve törekszenek a megnövekedett forgalomnak megfelelő közúti hálózatot berendezni, a közúti közlekedést megszervezni. Az útépítésnek ebben a lázas évtizedeiben tűnik fel a legmodernebb közlekedési eszköz, a vasút.

A vasút megjelenésével az útépítésben pár évtizeden keresztül bizonyos visszaesés, hanyatlás mutatkozik. Az országutak szerepét a távolsági forgalomban megszűntnek hiszik, annak a helyi forgalomban való nagy jelentőségét pedig nem ismerték még fel. Ezért aztán a régi nagy útvonalak, melyek országokat kötöttek össze egymással, elnéptelenedtek. Sőt egyes területeken, így pl. Brazíliában előfordult az is, hogy a régi utakat szétrombolták csak azért, hogy a vasút hódító útjából minden akadályt elhárítsanak. Később belátják, hogy a vasúthoz vezető forgalomnak jól épített útvonalakra van szüksége, mert egyébként az áru vasúthoz való szállításának és a vasúttól való elvitelének a költségei oly magasak, hogy teljesen lerontháthatják a vasúti fuvarozás által nyújtott árelőnyöket. Így azátn a folyamat fordított lett. A vasút kívánta meg az útépítést. Sok országban, így Spanyolországban és Görögországban éppen a vasút építése nyitotta meg a tervszerű útépítést. Megállapították, hogy más az utak jelentősége és más a vasúté. Sőt megállapították, hogy kisebb távolságokban a kocsiközlekedés eredményesen versenyezhet a vasúti szállítással.

Csak a XVIII. században kezdenek az útépítésre és útfenntartásra nagyobb gondot fordítani. Az útépítésnek és útfenntartásnak indító okait hadászati szempontok adták meg. Ugyancsak a XVIII. század kezdetén lépnek forgalomba a személy- és áruforgalom céljára szolgáló kocsik, és erre az időre esik az első postakocsi közlekedése is.

Az útépítés nagyszabású fellendülését a XIX. században már nem lehetett megállítani. Az ipari forgalommal együtt járó gazdasági forradalom a nagy arányokat öltő termelésnek megfelelő forgalmi szervezetet követel.

A közúti közlekedés fejlődését jelenti magának a közúti fuvarozásnak a szervezése. A távolsági forgalomnak is megvan a maga szervezete a postai fuvarozásban, de ennek működésével nem foglalkozva, csak a városok belső forgalmában találkozunk közúti közlekedési szervezettel – a bérfuvarozásban.

Az utak építésében, fenntartásában és szervezetében általában a XIX. század végétől, a közúti gépkocsi megjelenésétől történt és történik folyamatos fejlődés. A forgalomnak és a terhelésnek megfelelően a közutak építésénél folyamatos változás történik az utak szélességében, anyagában, a burkolatok vastagságában, mindenkor a fejlődő és folyton változó követelményeknek megfelelően.

AZ ÚTHÁLÓZAT FEJLŐDÉSE AZ ÓKORTÓL A RÓMAI BIRODALOM BUKÁSÁIG

Az útépítés első maradványai hazánk területén időszámításunk első századából valók. Traianus császár (i.u. 98–117) korában Pannóniában, a későbbi Magyarország területén, már több római alapítású nagyobb város volt. Magyaróvár, Tata, Szekszárd, Tolna, Sárkeresztúr, Győr, Óbuda, Sárvár, Ószőny, Kőszeg, Bicske, Székesfehérvár, Dunaújváros, Szigetvár, Keszthely, Eszék, Ódombóvár, Szombathely, Sopron, Pécs, Zimony, Szegvár, Szentendre. Ezek a városok egyúttal kormányzósági székhelyek, vagy a légió táborhelyei is voltak és így egymással, továbbá Rómával való összeköttetésük fenntartása érdekében megfelelő utakat kellett építeni. Pest megye területén kevés volt a rómaiak által épített út.

A rómaiak előtt a Dunántúlon a kelták, Erdélyben pedig a dákok alkottak olyan népközösséget, amelyek gazdasági életéhez és háborús célokra már közlekedési utakra szükség volt.

A római birodalom gazdasági élete i.e. 300-tól i.u. 400-ig teljesedett ki. A rómaiak tudvalevőleg a Földközi tenger szétszórt államait a római birodalom bukásáig egy egységes birodalmi szervezetbe foglalták össze, melynek központja Közép-Itália, s különösen Róma volt.

A rómaiak forgalmi élete egészen más volt mint a görögöké és az etruszkoké. A görögök és az etruszkok Itáliában főleg külső kereskedelmet folytattak, a rómaiak ezzel szemben főleg a tartományaik között való forgalmi és kereskedelmi összeköttetéseket istápolták és fejlesztették. Róma fekvése különösen alkalmas volt arra, hogy világkereskedelmi központtá legyen.

Róma forgalmi területe igen nagykiterjedésű volt. A nagykiterjedésű római birodalmat, annak szerteágazó tartományait közigazgatásilag és hadászatilag szervezetten együtt-tartani nehéz feladat volt, amelynek ellátására főleg az összes országrészekkel való gyors és közvetlen érintkezésre volt szükség. Ebből a közigazgatási és hadászati érintkezés céljából volt szüksége Rómának kifejlett, tökéletes úthálózatra.

A rómaiak úgyszólván utolérhetetlen műszaki tökélylyel építették szárazföldi útjaikat. A birodalmon belüli forgalom döntő részét mégis a hajózás vitte. A kikötőket az érintett szárazföldd el úthálózat kötötte össze. A római utak szélessége 14–15 láb volt. Szilárd építkezéseik miatt úgyszólván elpusztíthatatlanok voltak. Századok hosszú sora alatt megtartották épségüket és még ma is a rómaiak által lefektetett nyomokon vezet igen sok olaszországi és egyéb országbeli út. A római utak vonalvezetését elsősorban a katonai megfontolások irányították, ezért a szorosokat lehetőség szerint elkerülték és egyenes vonalban vezették az utakat a gerincvonalak tetején, hogy így a környék felett uralkodó helyzetben minden meglepetéstől mentesek legyenek. Szívesen alkalmazták ezért a töltéseket is. Magassági értelemben 10%-ig terjedő emelkedők is előfordultak. A kikerülhetetlen mocsaras, nedves helyeket feltöltötték, esetleg dorongokkal a patakokon és folyókon kisebb gázlókat készítettek. A nagyobb folyók és völgyek áthidalására kőboltos hidakat építettek.

Az utak burkolatának teljes vastagsága 1,00 – 1,25 m volt és több különböző vastagságú – mészkőhabarcscsal kiöntött – kőrétegből állott.

A rendelkezésre álló irodalom alapján, a későbbi Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye területén az alábbi utak voltak:

1. Bécsből Győrön, Szőnyön, Dorogon és Solymáron át Aquincumba;
2. Aquincumból Adonyon, Pakson, Tolnán, Bátán, Eszéken, Vinkorcin, Mitrovicán és Zimonyon át dél felé;
3. Tátról Esztergomon, Leányfalun és Szentendrén át Aquincumba;
4. Egyes adatok szerint Aquincumból Szolnokon át Dáciába, valamint Intercisa- (dunapentele)-ből ugyancsak Dáciába kereskedelmi út (ösvény) vezetett a Barbarikumon keresztül. Ezek nem voltak kiépített utak.

A római törvények az utakat két nagy csoportba osztották:

I. Közhasználatú utak, melyek lehettek:
   a) hadi utak
   b) közönséges országutak, ezek keskenyebbre épültek mint a hadi utak.

II. Magánutak, melyeket csak engedélyezettek használhattak.

A közhasználatú utakat három osztályba sorolták:

1. Birodalmi utak, melyek az egész imperiumra terjedtek ki.

2. Köz- vagy keresztutak, melyek rendszerint a birodalmi utakból ágaztak ki és valamely városban vagy faluban végződtek.
3. Mellékutak, melyek a birodalmi vagy keresztutakból ágaztak ki és a mezőre vagy erdőbe vezettek.

A keresztutak a birodalmi utaknál keskenyebbek, a mellékutak pedig még keskenyebbek voltak.

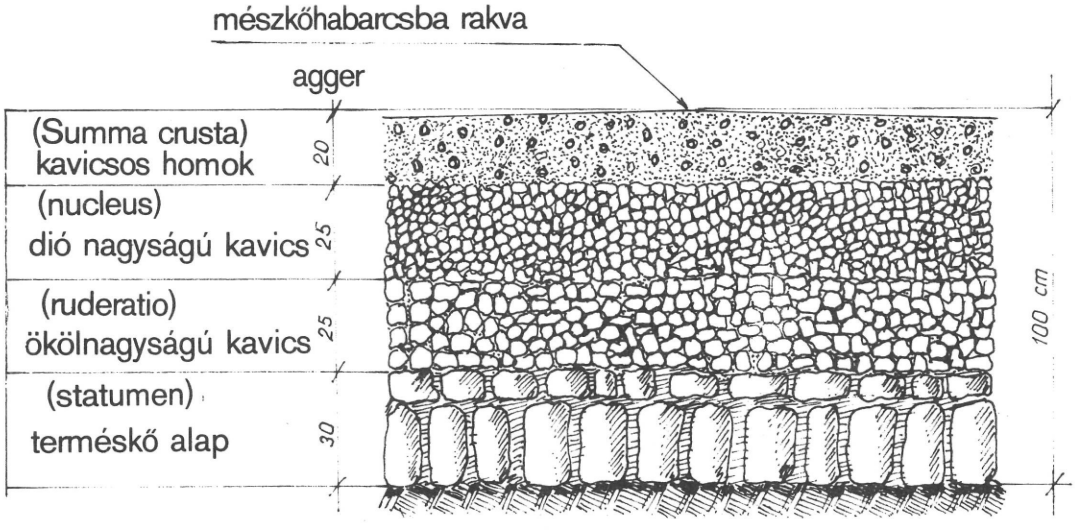
Az utak építése mellett azok fenntartásáról is gondoskodtak. Az utak felügyeletét az arra kinevezett curátorok végezték. A curátori kinevezés nagy megtiszteltetés volt, arra csak olyan embereket neveztek ki, akik a köz érdekében kifejtett munkásságukkal ezt a megtiszteltetést kiérdemelték. A helyi jelentőségű utak feletti felügyeletet a consulok és tribunok tartották.

Az állami közlekedési szervezet a kurzus publikus volt a római időnek egyik legsajátosabb és a közlekedés fejlődése szempontjából legértékesebb intézménye. A Kr.u. III. és IV. században volt a legszervezettebb színvonalon. A római utak elsősorban hadászati és közigazgatási célokat szolgálván, az utak gondozásáról, biztonságáról és kiszolgálásáról az állam gondoskodott.

A római birodalom bukásával a kulturális és gazdasági élet a volt Pannónia területén is fokozatosan hanyatlott, az úthálózat is tönkrement. A lakosság a mind jobban gödrösödő és így közlekedésre egyre alkalmatlanabb utakat elkerülte, köveit egyéb célokra elhordta és visszatért a terepen ill. földutakon való közlekedésre. A római utakat belepte a por, lassan még az emlékük is feledésbe ment.

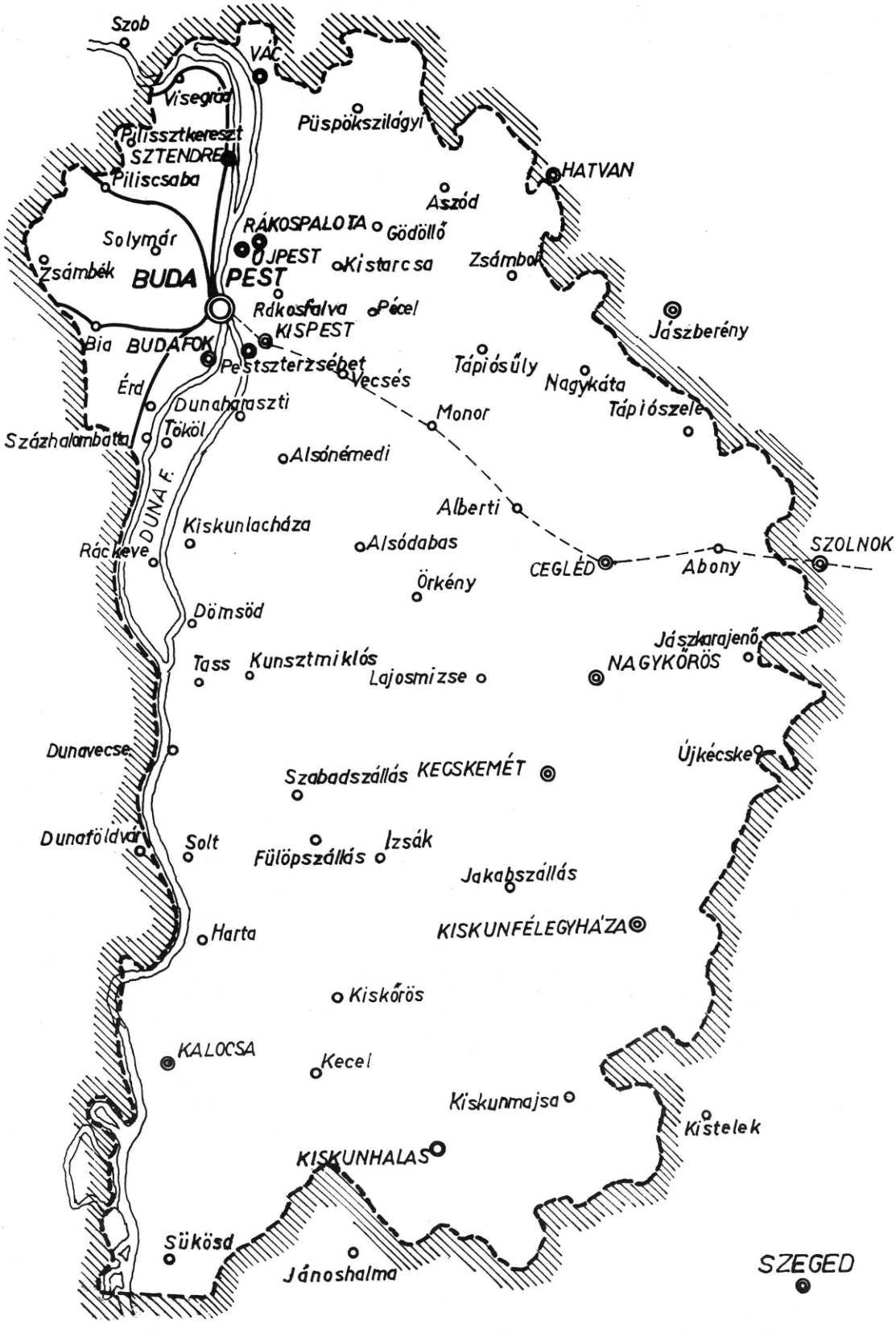
A népvándorlás azután a római utaknak jóformán minden nyomát megsemmisítette és csak az újabbkori ásatások alkalmával bukkannak fel helyenként maradványaik, gyakran több métert meghaladó mélységből.

A RÓMAI KORI UTAK BURKOLATSZERKEZETE



Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

RÓMAI BIRODALOM ALATTI ÚTHÁLÓZAT



Hanzély János 1960.

A HONFOGLALÁSTÓL A XIII. SZÁZADIG

A történelem szinterére lépett új népek a közlekedési kérdésekre nem fordítottak figyelmet, az utak és járművek építése tekintetében messze a rómaiak mögött maradtak.

A honfoglalási magyarság már csak elvétve használta a római utaknak egyes még megmaradó szakaszait.

A magyar állami élet legrégibb dokumentuma megemlékezik Székesfehérvárról, mint központból kiinduló két hadiútról, az egyik a Balaton északi, a másik a déli partján haladt és azután egyesülve Segesden át elérte a Drávát, onnan a Kaprina völgyön át Zágrábig vezetett. Itt a szávai Királyrévnél a túlsó parton folytatódva, a boszniai Bihácsnál érte el a Kiskapellát. Ezek az utak, – amikor a XI. század végén László király a horvát földet is birtokba vette, – biztosították az összeköttetést az anyaország és a horvát terület között. Egy harmadik hadiút Budáról Szolnokon át Debrecenbe vezetett. Ezeket az utakat hadiutaknak nevezték, de természetesen nyitva állt a békés forgalomnak is (magna via regis Colomanis). Látható tehát, hogy a magyar honfoglaláskor is szerepük volt az utaknak. Anonymus, Béla király névtelen jegyzője (XII. század közepe) krónikájában feljegyezte, hogy Halics részére – akinél a honfoglalók bejövetelük előtt utoljára megpihentek – kétezer nyilast és háromezer parasztot bocsátott a honfoglalók rendelkezésére, hogy azok utat készítsenek a Havas erdőn keresztül Ung határáig.

A nagy hadiutakon kívül Kálmán király (1095–1116) országutakat is épített Somogyban és a Boszna vize közelében. Még a XII. században is Kálmán király utaknak nevezték ezeket az országutakat.

A XII. század második felében egyre több új telep és község létesült, ami az úthálózat lassú kialakulását eredményezte. A történelem megemlékezik vásáros és sajtos vagy sós utakról. Ez utóbbiak onnan nyerték nevüket, hogy a lakosság rajtuk szállította Erdély főraktáraiból a szükséges sót. Szeged és Szolnok voltak a sószállítások központjai.

III. Béla király (1173–1196), mikor Frigyes német császár 100.000 emberével Magyarországon átvonult a Szentföldre, jókarba helyeztette a hadsereg útirányába eső utakat és hidakat.

Feljegyzések szerint Budáról 5 főút indult ki, éspedig Miskolc, Szolnok, Szeged, Vác és Esztergom irányába, valamint egy feltételezett út volt Vác és Aszód között.

Megállapítható, hogy már a honfoglalás korában az ország területén kiépített úthálózat volt. A honfoglalók a közlekedési kérdésekkel nem nagyon foglalkoztak, így az utak építése és fenntartása messze a római utak mögött volt. A legsűrűbb úthálózat Pannónia területén volt, amit még a rómaiak építettek.

Dácia területén is több út volt. Ezek között a legnevezetesebb a dáciai hadjárat céljaira épült ún. Traján út, mely a romániai Craiováról a Kazán szoroson keresztül Belgrádba vezetett. Az út a Duna jobb partján épült és részben szilába volt vágva, részben fa- vagy kőkonzolokra támaszkodott.

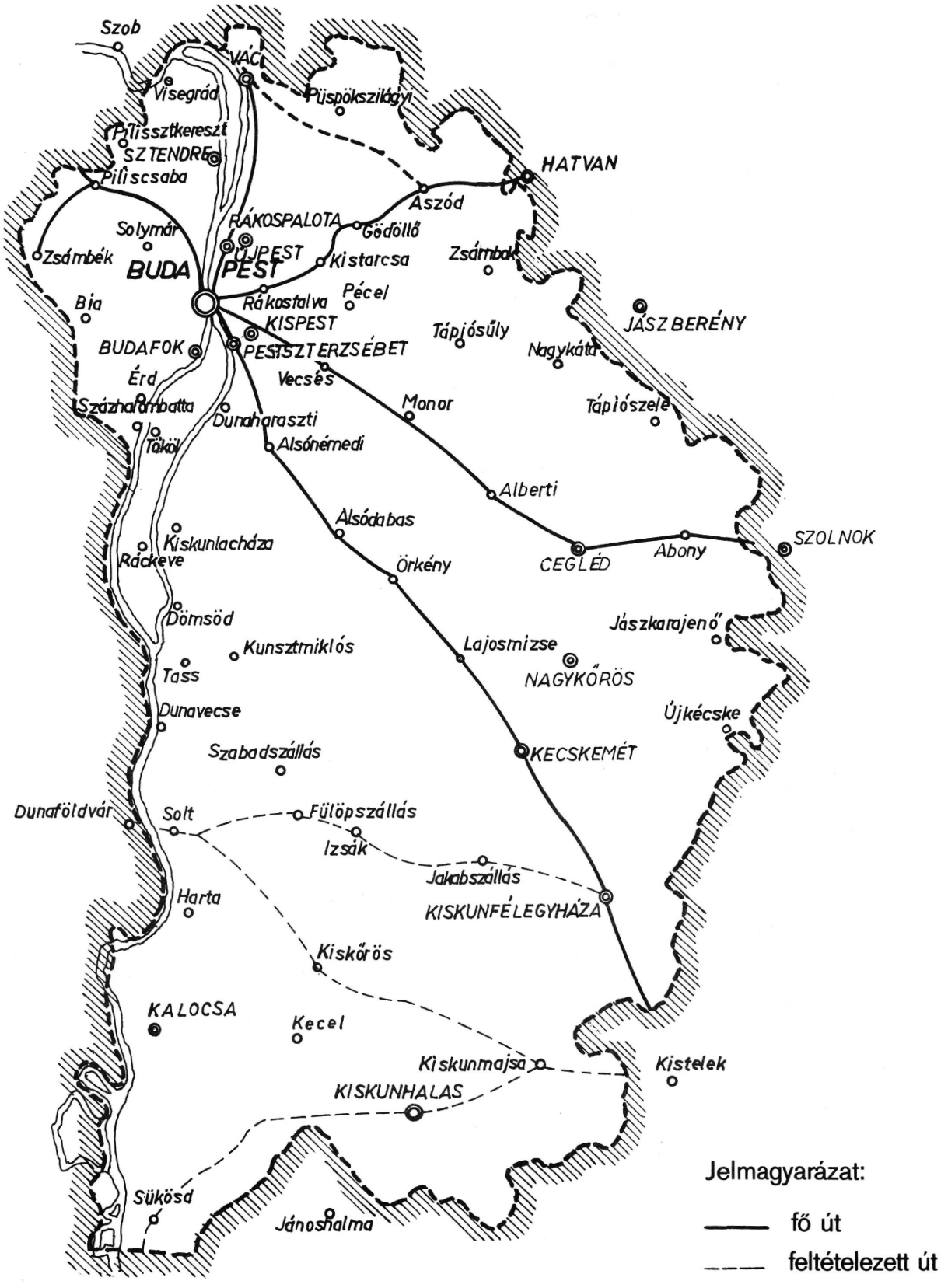
A császár emlékére készült hirdetőtábla és a konzolok elhelyezésére szolgáló lyukak ma is láthatók. Ennek az útnak Pannónia területén folytatása volt Eszéken és Varasdon át Pettauba és Belgrádból elágazása volt a Balkán félszigetre Nis felé.

A Római Birodalom bukásával az ország területén a kultúrált élet folyamatos hanyatlása állott be és ezzel az úthálózat fokozatos tönkremenetele. A lakosság a mind jobban kátyusodó és lassanként közlekedésre alkalmatlanná váló utakat elkerülte és visszatért a terepen való közlekedésre.

Meg kell azonban említeni, hogy az ország egyes részeiben voltak már jobbkarban lévő utak, mert a németországi kereskedők Halicsból hazánkon át szállították árucikkeiket. Esztergomnál értek a Dunához, amely a sok forgalmi akadály mellett is kezdett a nyugati árucserében előtérbe lépni.

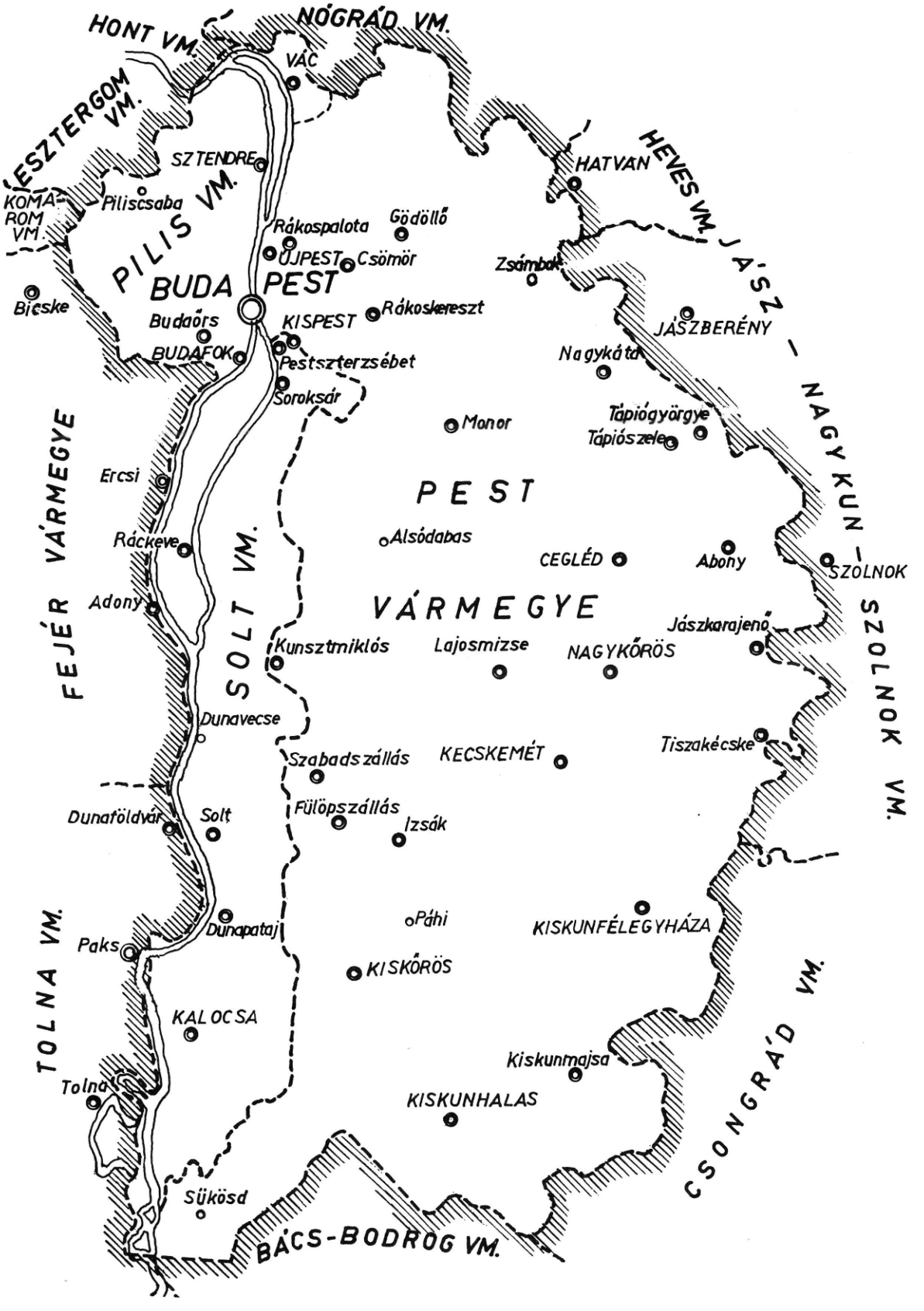
Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

HONFOGLALÁSKORI FŐKÖZLEDÉSI ÚTHÁLÓZAT



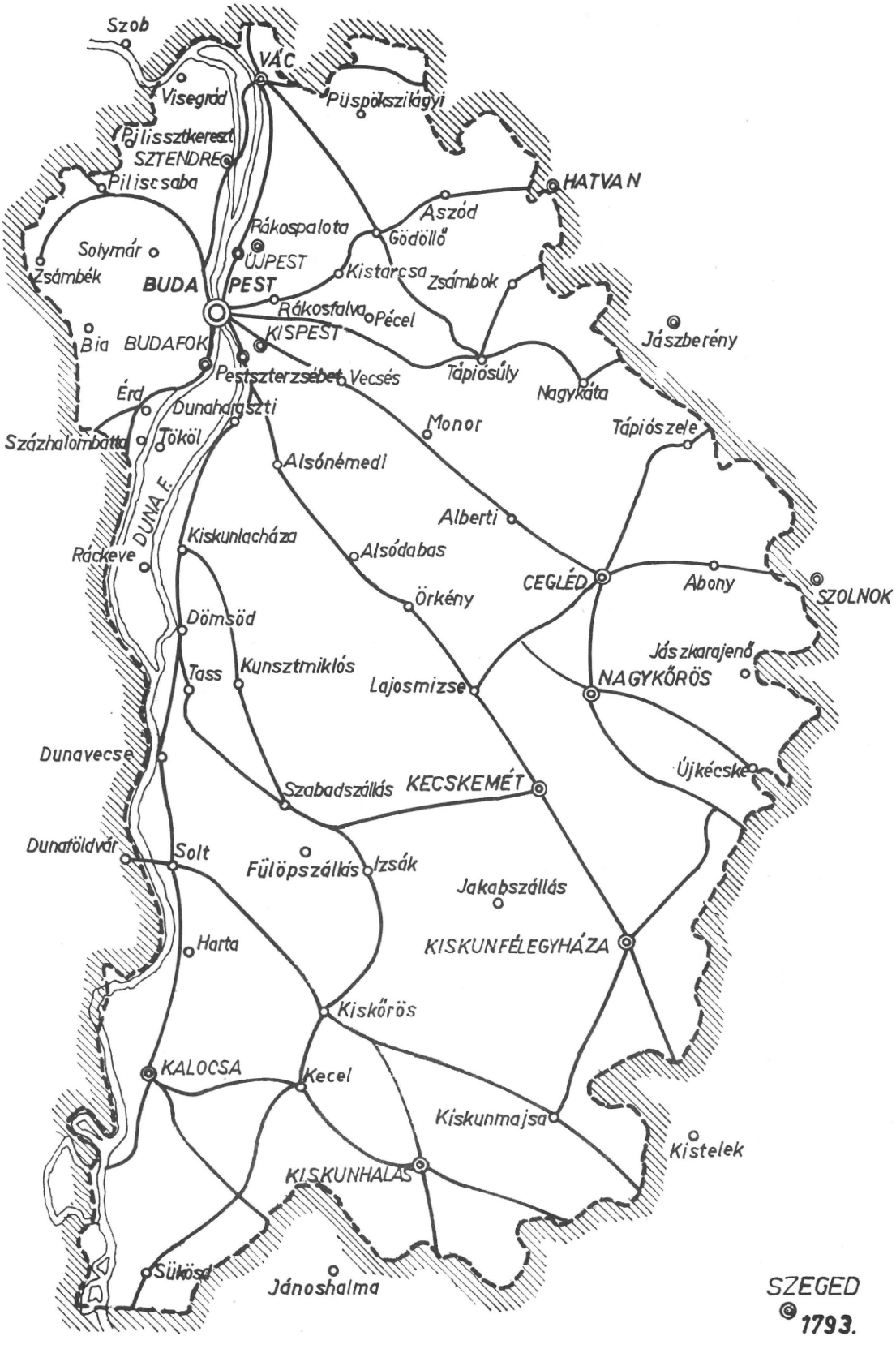
Hanzély János 1960.

Pest – Pilis – Solt Kiskun vármegye
VÁRMEGYÉI 1300-1400.



Dr. Borovszky Samu 1910.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye
ÚTHÁLÓZAT 1793.

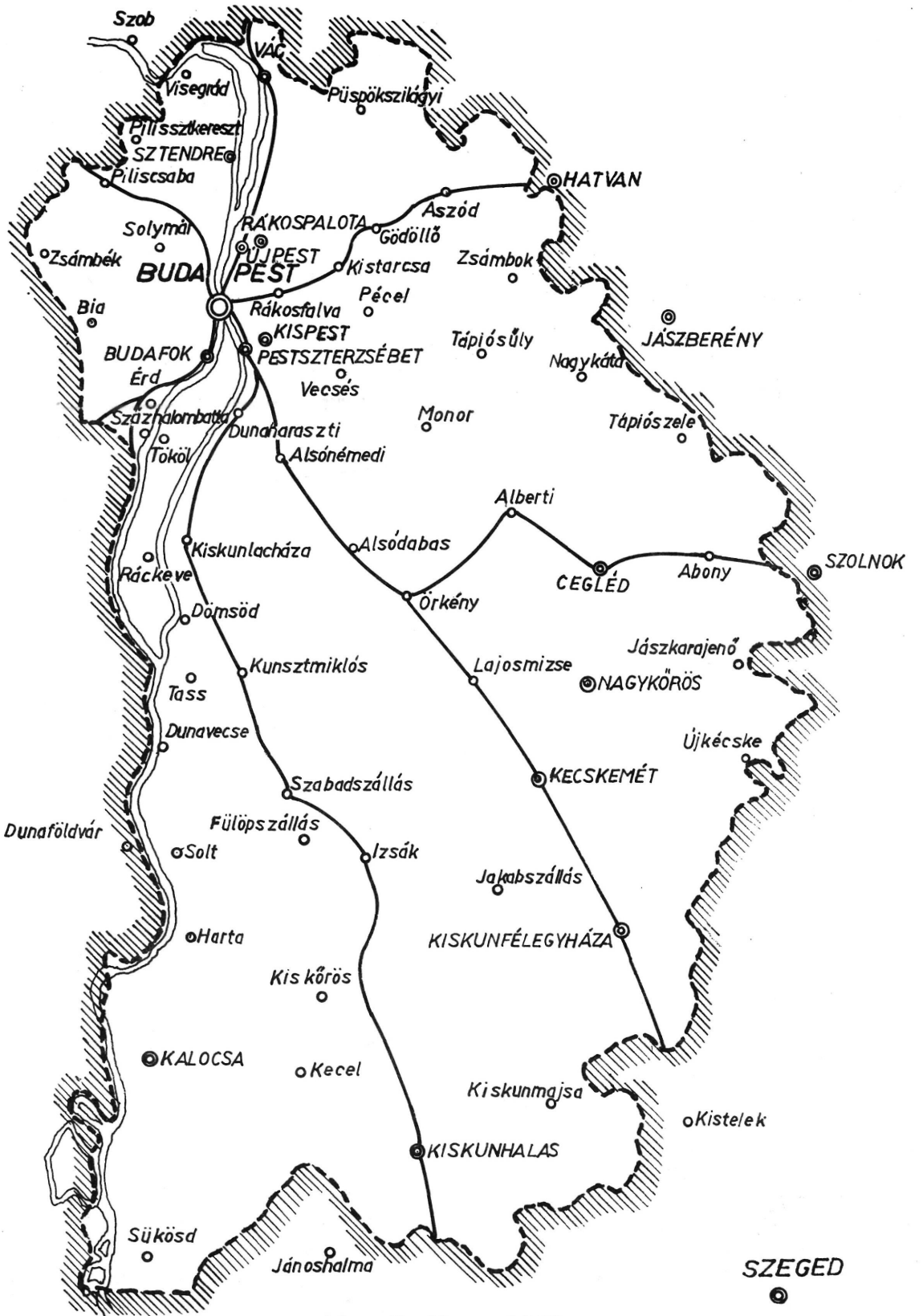


Balla Antal: Pest Pilis és Solt vm. úthálózata 1793.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

ÚTHÁLÓZAT 1810.

Csak főbb útvonalak



Hanzély János 1960.

KERESKEDELMI UTAK A XIII. ÉS XIV. SZÁZADBAN A TÖRTÉNELMI PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYÉBEN

A XIII. században különös jelentőséggel birt a kereskedelmi útvonalak biztosítása, védelme és ezek vámjainak pontos szabályozása. A XIII. századból már feljegyzések vannak arról, hogy az 1239, 1291 és az 1292. években a hidakon és kompokon a földesúrnak vámszedési jogát szabályozták. Ebből kitűnőleg a folyókon, nyilvántartott és szervezett átkelőhelyeknek kellett lenni és ezekhez az átkelőhelyekhez út is vezetett. A külföldi és külföldre járó magyar kereskedőket kötelezték a kereskedelmi utak használatára, mert a kereskedelmi forgalmat a saját javára adóztató közhatalom csak ezen úton járó kereskedők áruit tudta megfelelően ellenőrizni. Az „ál-utak"-nak nevezett többi útvonalon közlekedő kereskedőket – mint nyugaton is – az áruk elkobzásával büntették. Tehát abban az időben úthasználati kényszer volt.

Az útvonalak és a vámok szabályozásával egyidejűleg szabályozták a kereskedelmi gócpontok árumegállapító jogát. Árumegállapító jogot kapott Pestújvár (későbbi Budavár), Győr, Nagyszombat, Pozsony és Kassa.

Az útvámokat a nemeseknek meg kellett fizetni a törvényes vámhelyeken, de az általános úthasználati kényszer már rájuk nem vonatkozott, így módjukban volt a vámhelyeket elkerülni.

Róbert Károly által 1335-ben Visegrádon tartott ún. „Fejedelmek kongresszusának" főtémái a Magyar-, Cseh- és Lengyelország közötti kereskedelmi utak biztonságát szolgáló intézkedések voltak. Ebben az időben tehát már élénk kereskedelmi forgalom volt nevezett országok között. A Buda-szegedi út volt egyik főutvonala a kereskedésnek. Csánki Dezső írja 1880-ban kelt tanulmányában: „Kelet felől Szeben és Brassó városából indultak ki útvonalak, éspedig Magyarország belsejébe, rendszerint két irányban. Az egyik a Meszesen keresztül Várad felé vezetett, a másik pedig Gyulafehérvár, Déva, Vajdahunyad és innen a Maros mentén Szeged és Buda felé."

Makkai László írja Pest megye műemlékei című kötete I. példányában: „Pest megye balparti részének a XIV. századi úthálózatát könnyen felismerhetően Buda és Pest ellenállhatatlan vonzása formálta ki."

Míg Buda a nyugati és hazai ipar cikkeinek elosztója volt az ország keleti része felé, addig Pest nagyarányú állatvásárai az alföldi állattenyésztés legfőbb piacát jelentették. A XIV. és XV. század forrásaiból kilenc fontos balparti útvonalat (via magna, via publika) lehet kielemezni, mely sugárszerűen ágazik szét Pestről a természetes központból. Kettő közülük a Dunaparton vezet Vác ill. Kalocsa felé, a harmadik, melyet Kun útnak neveztek, Alsónémedin és Bugyin át visz a kun szállásokhoz, a negyedik a „szegedi út" Gyál, Ócsa, Dabas érintésével nyilván Kecskeméten át halad Szeged felé, az ötödiket „Kőrösi" útnak említik, ez Pakony–Pótharaszt–Vacs vonalán tart Nagykőrösnek, a hatodik a „Tiszai út", amely nagyjából azonos a Budapest–Cegléd–Szolnok közötti mai országúttal. Nehezebb kinyomozni a hetedik, Buda–Bicske–kecskeméti út pontos vonalát, de valószínű, hogy Bicske és Buda között Tápiószecsőt és Pécelt is érintette, azaz Rákos és Tápió völgyeinek természetes irányát követte. A nyolcadik a „Hatvani út" iránya Kerepes–Gödöllő–Besnyő–Bag–Tura, tehát ez is egy mai fontos útvonal őse. A kilencedik útvonalnak csak Galgamácsáig ismerjük egyes szakaszait, valószínű azonban, hogy a Galga völgyén haladt tovább észak felé. Ezeknek az útvonalaknak mentén alakultak ki a vásáros helyek, mégpedig legkorábban és súlyponttal azon a vidéken, melyen át a tiszai révektől a legrövidebb úton lehetett felhajtani a csordákat és a méneseket a pesti vásárra.

Majdnem egyidőben tűnik fel mint „oppidum" „polgári" lakossággal (cives et hospites) Cegléd és Nagykőrös. Még a XIV. század felé mezővárossá fejlődött a „Kőrösi út" vonalán fekvő Vacs és Pótharaszt. A XV. század elején Tápiószecső, a század közepén pedig Bicske és Tura egészítette ki a sort. Ebben az időben keletkezett Ráckeve, melyet I. Ulászló alapított 1440-ben a Szent Ábrahám-monostor elhagyott területén, a török elől Keve várából és környékéről menekülő szerbek számára.

A XVI. század elején végül Tököl is mezővárossá nőtte ki magát.

A XIV. és XV. században nagy számban épültek meg egyes vidéki központokba (Debrecen, Kassa, Nagyvárad, Nyitra és Székesfehérvár) vezető utak és szaporodtak a nagyobb városokat közvetlenül összekötő utak is. A középkori magyar utakat nem burkolták, járófelületüket helyi anyagból (föld vagy kavics) készítették, így az utak használhatósága a talaj minősé-

gétől és az időjárástól függött. Ebben az időben a legtöbb országban, így hazánkban is az országutakon túlnyomórészben kereskedelmi forgalmat bonyolítottak le, mert az utak rossz állapotuk miatt személyforgalomra alig voltak alkalmasak. A személyközlekedésben pedig nem is az utak állapota játszotta a fontosabb szerepet, hanem azok a rendi és rangi különbségek, melyek évszázadokkal ezelőtt az embereket foglalkoztatták. A kocsiba fogott lovak száma korlátozott jogot jelentett, s így a befogott lovak számából lehetett megállapítani, hogy a tulajdonos milyen rangú. Mindezek vonatkoztak Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye területére is.

Az úthálózat fenntartása robotmunkával történt. Ebben a korban egyébként a magyar útállapotok sem voltak rosszabbak mint az átlagos európai utak, mert máshol is hasonló rendszerrel építették és tartották fenn azokat.

Kalocsa 1009-től érseki székhely és a tárgyalt korban fontos dunai kereskedőváros volt. Várát Róbert Károly építette.

Pest megye műemlékeiben olvashatunk az ún. Kun útról, amely Alsónémedin, Bugyin át vitt a kun szállásokhoz. Ezt az utat egy 1386. évi oklevél „Via Kunuth"-nak nevezi. Említést tesz ez az írás a Buda–pakony–pótharaszt–kőrösi útról, melynek meghosszabbítása Csongrád felé mutat, de feltehetően kapcsolata volt az ugi tiszai átkelőhellyel is.

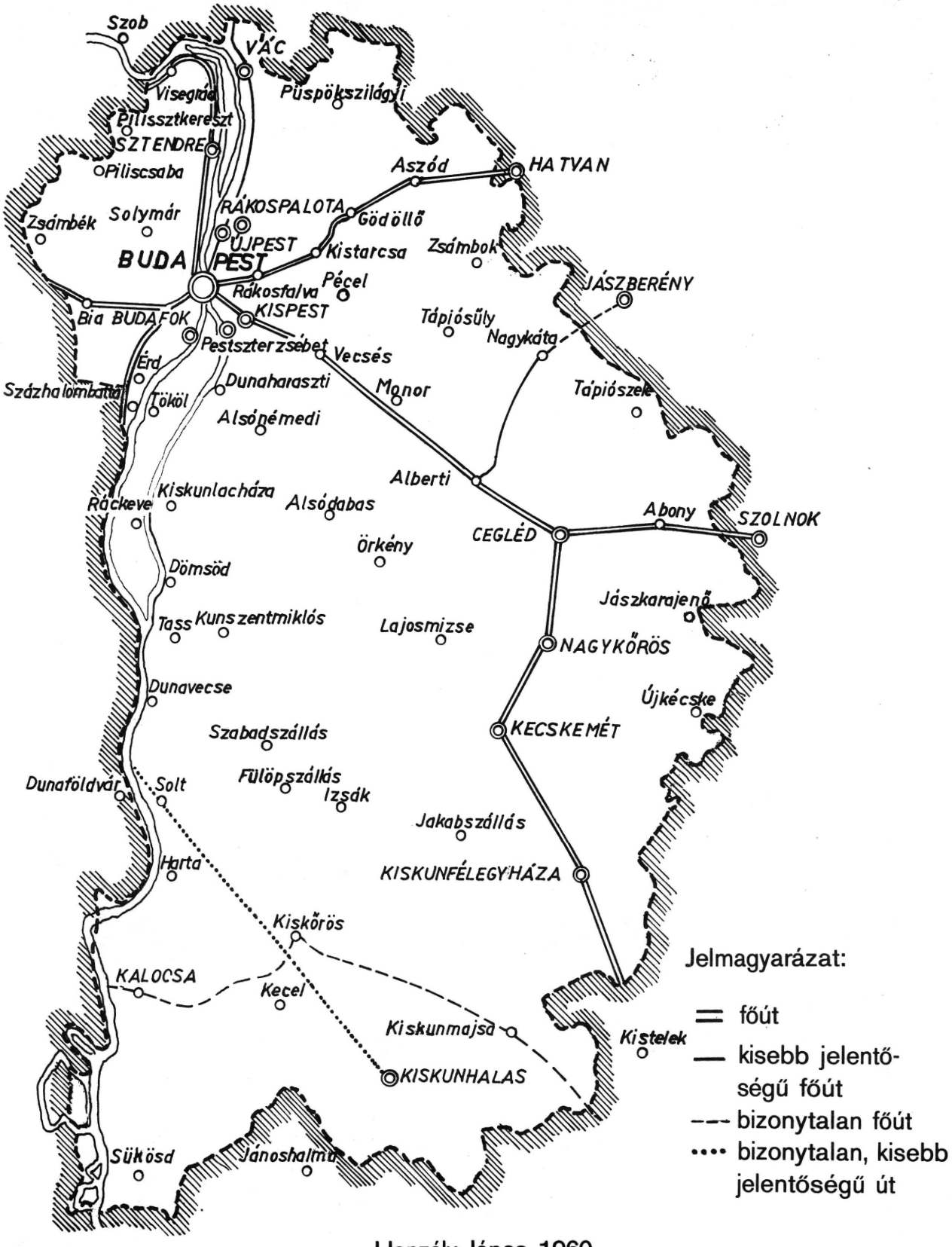
A forgalom növekedése miatt Zsigmond király 1410 körül állandó, részben cölöpökön, részben nagy hajókon fekvő hidat veretett a Dunán. Mátyás király (1458–1940) az egykori feljegyzések szerint az utak építése és fenntartása, valamint a folyókon való átkelési lehetőségek biztosítása iránt intézkedéseket tett, hogy állandó hadseregét a lehető leggyorsabban oda vethesse, ahol a szükség kívánta. Ezért jó utakat is építtetett. Mátyás korabali történelem emlékezik meg a Kormárom megyei Kocs községről, ahol a szekérgyártás korát meghaladó tökéletességgel folyt.

A XIV. és XV. század úthálózata már erősen hasonlított a mai úthálózathoz. Az úthálózat kialakulását részben a földrajzi adottságok, részben a szomszédos országokkal kialakult gazdasági kapcsolatok és poltikai érdekek befolyásolták.

Magyarországon keresztül több kereskedelmi útvonal vezetett a szomszédos államokba. Ilyen út volt Budáról Bécsbe, Brünnbe és Prágába, Pestről Kassán át Breslauba, Pestről Szolnokon, Brassón át Romániába, Budáról Dunaföldváron át Eszékre.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

JELENTŐSEBB KERESKEDELMI UTAK A XIV.-XV. SZÁZADBAN.



Hanzély János 1960.

PEST MEGYE ÚTHÁLÓZATI TÉRKÉPE A XIV. SZÁZADBÓL

Városok:

MAROS
VISEGRÁD
VÁC
KEVE

Mezővárosok

Börzsöny
Verőce
Zsámbék
Tököl
Tura
Szecső
Bicske
Cegléd
Vacs
Kőrös
Pótharaszt

Jelmagyarázat:

—— útvonal
● falu
○ mezőváros
◎ város
∠∠∠∠ megyehatár
• • • • • főházi határ
Duna folyó

UTAK A TÖRÖK HÓDOLTSÁG KORÁBAN

Már a Mohács utáni negyedszázad viharai megtizedelték a megye lakosságát, s a pusztulást tetőzte a török megszállás. Az első rémület hatása alatt nem csupán a nemesek, hanem a parasztok is tömegesen menekültek el a falvakból, s aligha tértek vissza. Már a Mohácsot követő első hadjárat során 200 ezer rabot hajtottak el a törökök. A magyar adóösszeírások és a török defterek egymást kiegészítő adataiból kiderül, hogy a XVI. század közepén a Pest megyei falvak egész sora áll lakatlanul. A legszomorúbb képet a hajdani Pest megye mutatja. A balparton még súlyosabb a helyzet. Itt is a fontosabb hadiutak mentén néptelenedtek el a falvak, a legtöbb a Csepel szigettel szemben eső partvonulaton, továbbá nagy félkörben Pest közvetlen környékén és a Pest–hatvani út mentén. Ettől az útvonaltól északra viszont minden középkori falu megmaradt, a megye déli és keleti vidékén pedig csak szórványos volt a pusztulás. Bármilyen nagy is volt tehát abszolút számokban a balpart vesztesége (163 helységből 43), még mindig nem közelíti meg Pilis megye romlását. A honti részeken és a két szigeten pedig még ennél is kedvezőbbek az arányok (41 faluból megmaradt 34). Eltűnik a megyéből természetesen az arisztokrácia is, mely azelőtt sem lakott itt állandóan. Parasztok, kisnemesek, mezővárosi polgárok és a szolgálatukban álló új, a reformáció talaján kisarjadt értelmiség (prédikátorok, jegyzők) alkották a török uralom alatt Pest megye magyar népességét.

A XVI. századi török uralomra az a jellemző, hogy az élet minden vonatkozásában erőteljesen és közvetlenül belenyúlt a magyar lakosság életébe. Ez mutatkozik meg a bíráskodás mellett a gazdasági vonalon is.

A falvakban a szpáhi közvetlenül szedte be a feudális szolgáltatásokat, melyek egyébként lényegileg a magyar földesúri követelésekkel voltak azonosak, megkövetelte azonkívül a robotot is, ami részben a természetbeni jövedelmek beszállításából és a ház körüli munkákból állott.

Ibrahim nagyvezér 1527-ben Szapolyai János magyar király követeinek kijelentette, hogy Magyarország nem János királyé, de nem is Ferdinánd osztrák hercegé, hanem a szultáné. Török törvény szerint úgymond a szultáné mindaz a föld, melyet lova patkója tapodott, s melyen fejét nyugalomra hajtá. Márpedig a fényes győzelem után a szultán végigvonult Magyarországon, járt és meghált Budán. A kard jogán tehát az ország a szultáné.

A régi török államszervezet az egyik legérdekesebb emberi alkotás volt. Ha modern fogalmakat alkalmazunk meghatározására, úgy azt szocialista ízű egyeduralomnak mondhatjuk. Minden a nagyúré, a szultáné és a szultán minden. Ő a török jog forrása: élet, halál tulajdon korlátlan ura. Ezt a török államszervezetet a maga egész ridegségében, s a vele járó egész közigazgatási apparátussal átültették a szultánok a meghódított magyar részekre is. A hódoltsággal a hódolt részeken egycsapásra megszünt a magyar alkotmány, megszünt minden történelmi hagyomány, minden köz- és magánjogi berendezés és az új rendnek hagyott helyet.

1526. szeptember 19-én készült el a Dunán vert híd, melyen a török seregnek át kellett szállni. A balparton azután a szultán kétfelé osztotta seregét, az egyik az ő személyes vezetése alatt a Duna balpartján vonult a Bácskába, a másik Ibrahim nagyvezérrel az élen a Tisza jobb partján haladt. Természetes, hogy a garázda török csapatok a vármegye egész testén végiggázoltak, s azt jóformán letarolták.

A törökök legfontosabb dunai átkelőhelyén, a váci hídon, az 1560. júniusát követő 22 és fél hónap alatt 108.714 marhát hajtottak át. Az 1563. év második felében és a következő év elején Vácott 30.248, Bécsnek tartó marhát vámoltak el, s ezek mind a hódoltságból származtak. A legtöbbet 3175-öt a távoli Makóról hajtottak fel; 2150 jött Jászberényből, 2132 Debrecenből, 1718 Szegedről, 1691 Kecskemétről, 1564 Ceglédről, Turáról pedig 1479.

A gyászos emlékű mohácsi csata után Budáról visszaforduló török had egy része szeptember 27-én Ibrahim vezérlete alatt Kecskemétet kirabolta és felgyújtotta. A Patócsai testvéreknek 1563-ban kelt osztálylevele számot ad ama rettenetes pusztulásról, melynek nyomai még 10 év múlva is mutatkoztak.

Buda várának 1541-ben, Szolnoknak pedig 1552-ben történt eleste után a Duna–Tisza köze teljesen a törökök uralma alá került.

Már a XVI. században elpusztult néhány, s lehanyatlott egy sor város. A korszakban alig hallunk Esztergom, Fehérvár, Pécs vagy Visegrád gazdasági szerepéről, Vác is csak a legfontosabb dunai átkelőhelyről

nevezetes, mivel a törökök ide építették az állandó hidat. Óbudán maradt valami ipar, de jelentéktelen, bezártak a pesti állatvásárok, falu lett Zsámbékból, Verőcéből, Tökölből, Bicskéből, körülöttük a falvak a Buda–Esztergom hadiút mentén felerészt kipusztultak.

A 150 évig tartó török megszállás alatt a Nagy-Alföld elnéptelenedett és elmocsarasodott. Ez az utak elhanyagolásával járt és teljes tönkremenetelüket idézte elő. Ezen a területen az elmocsarasodás miatt sem lehetett hosszú ideig utat építeni, de az elnéptelenedés folytán arra nem is volt szükség. Így a Nagy-Alföldön a XIX. század végéig számottevő mértékben nem is építettek közutakat. Ennek következménye az volt, hogy az Alföldön egyes évszakokban a közutak járhatatlansága miatt a forgalom csaknem teljesen szünetelt, s a gazdasági mozdulatlanság ideje a természet törvényei szerint az évszázadokkal együtt következett be. Ez a helyzet nemcsak gazdasági és kulturális téren éreztette hatását, hanem az ország élelemmel való ellátásában is, amennyiben az inséges időkben a nélkülöző vidékekre nem lehetett más jótermésű helyekről még élelmiszert sem szállítani.

Magyarországnak a XVII. századból származó török térképein a hódoltsági részeken az ősi megyei beosztás nem található. A török kormányzat hivatalosan tudomást sem vett arról, hogy van-e az országban Pest megye, Pilis megye, Solt megye vagy Esztergom stb. Elvben nem volt előttük más mint a váruk szerint való beosztásuk a vilajet és azon belül a szandzsák.

Pest vármegye, mely már előbb egyesült Pilis vármegyével, éppen a török uralom fénykorában egyesült Solt vármegyével és alakult át Pest–Pilis–Solt vármegyévé. Pest és Pilis vármegye is a török kezében volt akkor, s a vármegye a közgyűléseit a füleki várban tartotta. Azonban Pest megyének megvoltak a maga alispánjai, volt négy járásában egy-egy szolgabírája, tartott nagygyűléseket és vezetett jegyzőkönyvet. A török uralom éppen az utolsó éveiben vált a legnyomasztóbbá Pest megyében, ekkor szigetelte el leginkább a hódoltsági magyarokat mindattól, ami a „királyi" Magyarországon történt. Annál nagyobb megrázkódtatást jelentett a török hatalom hirtelen összeomlása, a bécsi vereség, majd Buda eleste. 1686 után Pest megye népét már csak alkalmi török beütések és egyre hiábavalóbb adózási felszólítások emlékeztették volt uraira. De megjelentek az új urak: a Habsburg császári-királyi képviseletében a „felszabadító" seregek, méltó előhírnökeiül annak a gyarmatosító kísérletnek, amely meg-megújuló hullámokban, ha egyre „civilizáltabb" formákat öltve is, a következő másfél évszázad folyamán Magyarország és ezen belül megyénk történetére rányomta bélyegét.

A vármegye tehát élt és uralkodott a török hatalom idejében is. Az ősi alkotmányt és annak fönséges intézményeit a 150 éves török uralom sem tudta kiirtani az igaz magyar szívekből és így történt, hogy amikor a török elhagyta az országot, a vármegye azonnal megkezdte működését és a magyar alkotmány gépezete fennakadás nélkül működött tovább, mintha egy pillanatra sem állította volna meg egy erős ellenség hatalmas keze. A vármegye 1684. áprilisában még Gácson tartja a gyűlést, ugyanazon év szemptemberében már Pesten, ismét a régi székhelyén folytatja, ahol előbbi szállásán félbehagyta.

PEST MEGYE – MEGELŐZŐEN PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE – FEJLŐDÉSE ÉS TERÜLETI ALAKULÁSA

A vármegye-rendszer, az ún. Királyi vármegye, a magyar államalapításkor szorosan véve uradalmi intézőség jellegével birt. Szent István felosztotta az országot 45 királyi uradalomra, s mindegyiknek középpontul egy fönnmaradt földvárat vagy más megerősített helyet rendelt. Az ilyen uradalmak határát kezdetben mezsgyének – megyének nevezgették, s ezt a nevet a központnak vagy az uradalom élére állított ispánnak a nevével hozták kapcsolatba. Így pl. Visegrád megye, utóbb Pilis megye Visegrád váráról és a pilisi hegyről, Pest megye a pesti várról, Solt megye a Soltok utódjaitól kapta nevét. Minden uradalom vagy megye legfőbb ura a király volt, ki a maga képviseletében egy ispánt nevezett ki a vármegye élére. Ez teljhatalommal kormányozta az uradalmat, s szolgálatai fejében a jövedelemnek egyharmad részét élvezte, kétharmadát azonban köteles volt beszolgáltatni a királynak.

Ebből a szervezetből, a királyi megyéből alakult ki utóbb a nemesi vármegye, az alkotmányos önkormányzat legerősebb bástyája.

Szent István, megyénk területén két vármegyét, a pilisit és a pestit alakította, míg az akkor Pest megyének Taksonytól délre fekvő dunamelléki részét Fejér megyéhez csatolta, s csak a tiszamelléki helyeket hagyta meg Pest vármegyében. Utóbb mikor a megyék száma 72-re emelkedett, beszéltek már külön Csepel megyéről és külön Kecskemét megyéről is. A Szent István féle felosztás teljesen megfelelt a földrajzi és a felületi alakulásnak. Eszerint a vármegye területén:

1. Visegrád v. Pilis vármegye, mely az egykori Buda, Óbuda területét, a későbbi pomázi és biai járást foglalta magában és kiterjedt Fejér megye egykori bicskei járásának néhány északon fekvő, Esztergom megye esztergomi járásának egynémely déli fekvésű helységére is.

   Pilis megye keletkezését Botka Tivadar, IV. Bélának a vatikáni levéltárból napfényre hozott okmánya alapján, a következően írja le: „A tatár dúlás megújulásának akadályozására alkalmas védpontokon várakat rendelvén emeltetni a király, feltámadt a királynéban is azon vágy, hogy a dunaszigeti apáca zárdának, mintegy százra szaporodott szűzei – kik közé saját szülöttje Margit is tartozott – számára, valamint a királyné pártfogása alatt álló özvegyek és árvák oltalmára alkalmas menhelyet alkosson. E célra tehát a pilisi erdőben kiemeltetett egy hegyfokot, alkalmasat várépítésre, és annak költséges előállítására magán kincseit fordítá. Így támadt a pilisi vár."

2. Pest vármegye, mely kiterjed a későbbi váci járásra, olyképpen azonban, hogy Vác és a tőle északra eső rész már Visedrádhoz tartozott; továbbá a gödöllői járásra, mely Hatvanon is túlterjedt; a monori és nagykátai járásra; az alsódabasi járásnak az Ó-Dunaágtól egyes keletre fekvő részére; a kiskunfélegyházi járásra, Cegléd, Kecskemét és Nagykőrös területére.

   A kunszentmiklósi, kiskőrösi járás keleti részei, meg Kunhalas, Kecel vidéke, ez a kezdetben néptelen terület nem volt ugyan szorosan beosztva, de természetszerűleg Pest megye legdélibb nyúlványát alkotta.

   Ez a megye még az Árpád- és Szent István-kori első megyék közül való. Nevét Pest várostól, annak hajdani várától – mely Buda volt – vette. A pesti vár a magyarok bejövetelekor már fennállott, sőt Pest vár és Pest város még Attilától s a hunoktól származik, és a Duna mindkét partjára kiterjedt.

3. Fejér vármegye területe átnyúlt a Dunán és magába foglalta a Csepel szigetet, az alsódabasi járásnak az Ó-Dunaágtól nyugatra eső részeit, az egész ráckevei, dunavecsei és kalocsai járásokat, vagyis az ún. solti széket.

Pilis vármegyének külön szervezete és külön területi hatósága volt. Azonban már jó korán találunk történelmében olyan mozzanatokat, melyek arra vallanak, hogy Pest megyével közös intézményeik is voltak. A XVI. században I. Lajos király egyesítette Pest megyét Pilis megyével, mely IV. Bélától kapott önálló törvényhatóságot. Nevét a Pilis hegyen épült vártól kapta.

Solt vármegye 1526-tól kezdve mint solti szék, állandóan önálló vármegyeként szerepelt. Mikor a vármegye területe egészen török kézre került, az 1569-es országgyűlés 52. cikke elrendelte, hogy mivel Solt vármegyének ezidő szerint nincsenek alispánjai és szolgabírái, és mivel a vármegye területén számos megvizsgálandó ügy halmozódott fel, ezentúl az igazság-

szolgáltatást a vármegyére nézve Pest vármegye szolgáltassa.
Solt vármegyét 1569-ben I. Miksa csatolja Fejér megyétől Pest megyéhez. Szintén fejedelmi, majd nagyrészt királyi birtok volt.
Solt megye alakítása megelőzte Pilis megyét. Történészeink a megyének nevet adott Solt vár és város építtetését Árpád fiának és utána következett fejedelemnek Soltnak tulajdonítják. Ezen alapon igen valószínű, hogy területe fejedelmi birtok lévén, midőn Székesfehérvár lett a koronázási és székváros, így került ez már az első időben Fejér megye kapcsolatába. Hogy volt-e valaha Solt megyének külön egészen szerves önállósága, arra hiteles adatokkal nem bírunk. Külön solti főispánnak okmányainkban nyoma nincs.
A török hódoltság után a Kis-Kunságot Pest vármegyéhez csatolták, mert annyira elpusztult, hogy önálló közigazgatásra nem volt alkalmas. 1685-től azonban ismét függetlenítették magukat a vármegyétől és igyekeztek régi önállóságukat megszerezni. Mária Terézia halála után II. József császár határozott ígérete ellenére, a Kunság önállóságát ismét megszüntette, s a Nagykunságot a nagyváradi, a Jászságot és a Kiskunságot a pesti terület hatósága alá helyezte. Viszont az 1789/91-iki emlékezetes országgyűlés visszaállította a kunok szabadságát.
Végre az 1876-ik évi XXXIII. t. c. 1. §-a 17, 18. és 19. pontjai a jászkunok önálló törvényhatóságait végleg megszüntette és a Kiskunságot, Dorozsma kivételével, örökösen Pest vármegyével egyesítette.
Hunyadi Mátyás király 1486-ban kelt VI. dekrétumának 60. törvénycikke azt rendeli, hogy „a királyi felség tartozzék minden megyében az egyházi és főrendűek, az ország nagyjai akaratával és tanácsával valamely országnagyot vagy jeles és nagybirtokú embert, ki alkalmasnak és arra valónak látszik, megyei főispánná tenni. És ugyanez tartozzék azon megyéből és nem máshonnan valamely jeles férfiút alispánnak vagy alispánoknak választani."
Az 1875. évi 33. tc. tehát Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye aranybullája. Évszázadokig tartott a belső egyesítő folyamat, mely a számos tagoltságból álló földterületet politikai és közigazgatási egységgé avatta.
Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye területe 1920-ban 12101 km^2 (2,091.716 kat. hold). Lakóinak száma (Budapest, Kecskemét nélkül) 1,147.286 fő. 1 km^2-re 96,5 lélek jut.
Pest, Pilis és Solt vm. 1850-ben Pest–Pilis és Pest–Solt név alatt két külön területre oszlott Pest és Kecskemét székhelyekkel, és 1861-ben a beékelt Kiskun területtel Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegyére „egyesíttetett". Lakóinak száma Budapesttel és Kecskemettel együtt 2,545.423 fő.

A Kiskun járás nem képez rendes, alakzatosan összefüggő testet, hanem egymástól elszakított három tagban szélesen elterülve, majd keskenyen elnyúlva foglal helyet a kecskeméti, solti és pesti járások között. A három tag közül legnagyobb az alsó, amelyen Félegyháza, Halas, Majsa város, Péteri, Szentlászló, Szank község és az ezek körül lévő puszták fekszenek; a középső tag csak a kecskeméti és izsáki határ egy része és az ágasegyházi puszta által alig egy mérföld szélességben „választatik" el az alsótól, és Kunszentmiklós, Szabadszállás, Fülöpszállás városokat, Kerekegyháza, Lajosmizse községeket, valamint az ezek körül fekvő pusztákat foglalja magába; a harmadik, legkisebb, felső tag két, szintén egymástól elszakított rész – az egyikben Lacháza maga, a másikban két pusztája fekszik.

Pest megye mai nevét, területét és határait – az ország többi megyéjével együtt – a 4343/1949. (XII.14) MT rendelet állapította meg. A megye területe a volt Pest–Pilis–Solt-Kiskun vármegye területéhez viszonyítva mintegy felére csökkent.
A megye az ország középső részén helyezkedik el, területe szerint a harmadik, népességszáma alapján az első a megyék rangsorában.
Területe 6393 km^2, lakóinak száma 921.268 fő, népsűrűsége 144,1 fő/km^2, mely jelentősen meghaladja az országos átlagot. (1973. évi adatok.)

Hatalmas fejlődés történt a megyében a közúti közlekedés volumenében és összetételében is. A lovaskocsik helyét a gépjárművek vették át. A tehergépkocsiforgalom különösen dinamikusan fejlődött a megyében, összefüggésben a főváros közelségével és a nagyarányú belföldi és nemzetközi tranzitforgalommal.
A közúti teherforgalom évi 33 millió tonna felett van, ami az országos forgalomnak kb. 22%-a. A megye egész területét átfogó ún. helyi autóbuszhálózat évente mintegy 20 millió utas szállítását bonyolítja le. Menetrendszerű autóbuszjáratokkal szállított utasok száma 1975-ben 98,6 millió, az utaskilométer pedig 1079 millió.

A megye gépjárműállománya számottevő mértékben részesedik az ország állományából: 1973-ban csaknem 15 ezer személygépkocsi 6,7%-ot, mintegy 21 ezer motorkerékpár 8%-ot képviselt. A személygépkocsi-állomány 1960 és 1973 között fejlődött különösen, az ország állományához viszonyított részaránya 3,9%-ról 6,7%-ra emelkedett, ami azt jelenti, hogy a megyében a járműszaporodás üteme csaknem kétszerese volt az országosnak.

A megye részesedése a gépjárműszervizek országos kapacitásából mintegy 5,5%, az üzemanyagtöltő állomásokéból kb. 8%. (Az üzemanyagtöltő állomások száma 1975-ben 41 volt.)

Az elsőrendű főutak a 8. sz. főút kivételével a megye területén haladnak keresztül.

Fentiekből látható, hogy Pest megye területén úgy az árutonna szállítás, mint a gépjárművek száma a megyék között a legnagyobb.

SCHEIDUS LAJOS ÉS BLASCHNEK SÁMUEL ÁLTAL 1847. ÉVBEN KIADOTT „MAGYARORSZÁG FÖLDTÉRKÉPE" SZERINT PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE TERÜLETÉN LÉVŐ UTAK

1. sz. Buda–győr–bécsi út Buda – Nyergesújfalu közötti szakasza.
2. sz. Pest–balassagyarmat–kassai út Pest – Vác – Balassagyarmat közötti szakasza.
3. sz. Pest–miskolc–kassai út Pest – Máriabesnyő közötti szakasza.
5. sz. Pest–szeged–belgrádi út Pest – Soroksár közötti szakasza.
6. sz. Buda–pécs–barcsi út Érd – Ercsi közötti szakasza.
7. sz. Buda–nagykanizsa–varasdi út Buda – Székesfehérvár közötti szakasza.
8. sz. Buda–tata–győri út Buda – Bicske közötti szakasza. Vác–kósd–keszegi út Vác – Kósd közötti szakasza. Máriabesnyő – Bag közötti földút

Fenti felsorolás arról tanúskodik, hogy ebben az időben az országban még nagyon elhanyagolták az útépítés ügyét. Az Alföldön egyáltalán nem volt kiépített út, ez a kőhiány, illetve a nagy kőszállítási távolság következménye. Ezzel szemben Erdély és Dunántúl, valamint a Felvidék úthálózata – ahol helyben vagy közelben termelhető kőanyag állott rendelkezésre – már sokkal fejlettebb volt.

Nemcsak a kőbányák távolsága, hanem a szállítóeszközök hiánya is hátráltatta az útépítéshez szükséges kőanyagok szállítását. Nem volt egy központi szerv, nem volt, aki rendelkezzen az utaknak ezen a területen történő kiépítésére. Az egész úthálózat építése, a meglévők fenntartása gazdátlan volt.

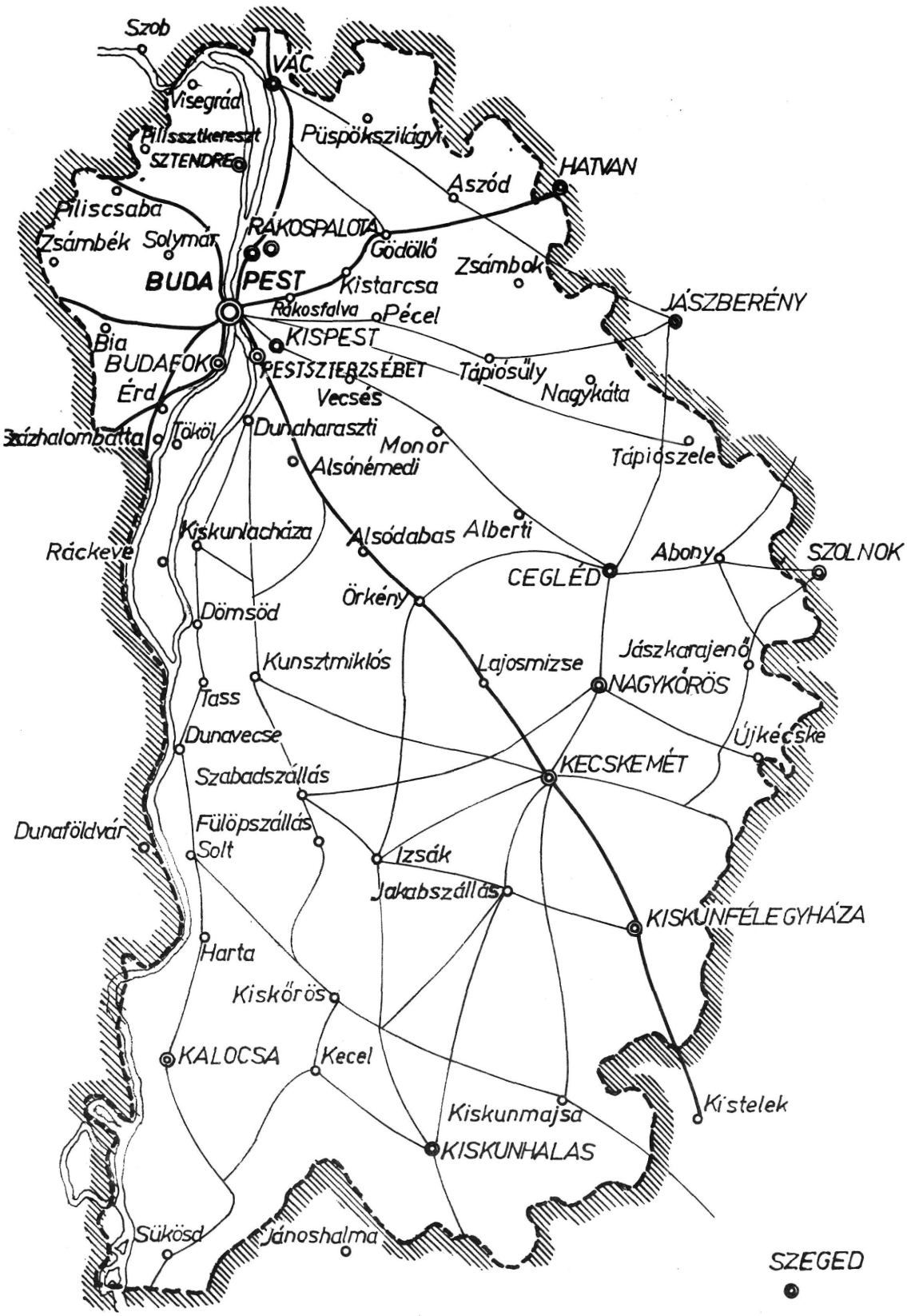
A kiépített utak felsorolásából látható, hogy már abban az időben Buda és Pest útügyi szempontból is az ország központja volt, mivel minden kiépített út Budáról vagy Pestről indult ki.

A felsoroltak egészen rövid kiépített szakaszokat tüntetnek fel nyilván azért, mivel hosszabb szakaszok kiépítésére kőanyag lelőhelyeinek nagy szállítási távolsága miatt nem volt lehetőség. Mindenesetre dícsérendő, hogy az ismert nehézségek mellett abban az időben az illetékesek ezen rövid szakaszok megépítésére is vállalkoztak.

Röviden összefoglalva: Közútjaink ezen korszakának jellemzője a szervezetlenség. Nem voltak útkategóriák, csak utak, melyeket megépítésük után vagy egyáltalán nem tartottak fenn, vagy legalábbis nem részesítették rendszeres fenntartásban. Csak azokkal az utakkal törődtek, melyek gondozásához valamilyen magasabb (hadászati, kincstári, só, posta) érdekek fűződtek.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

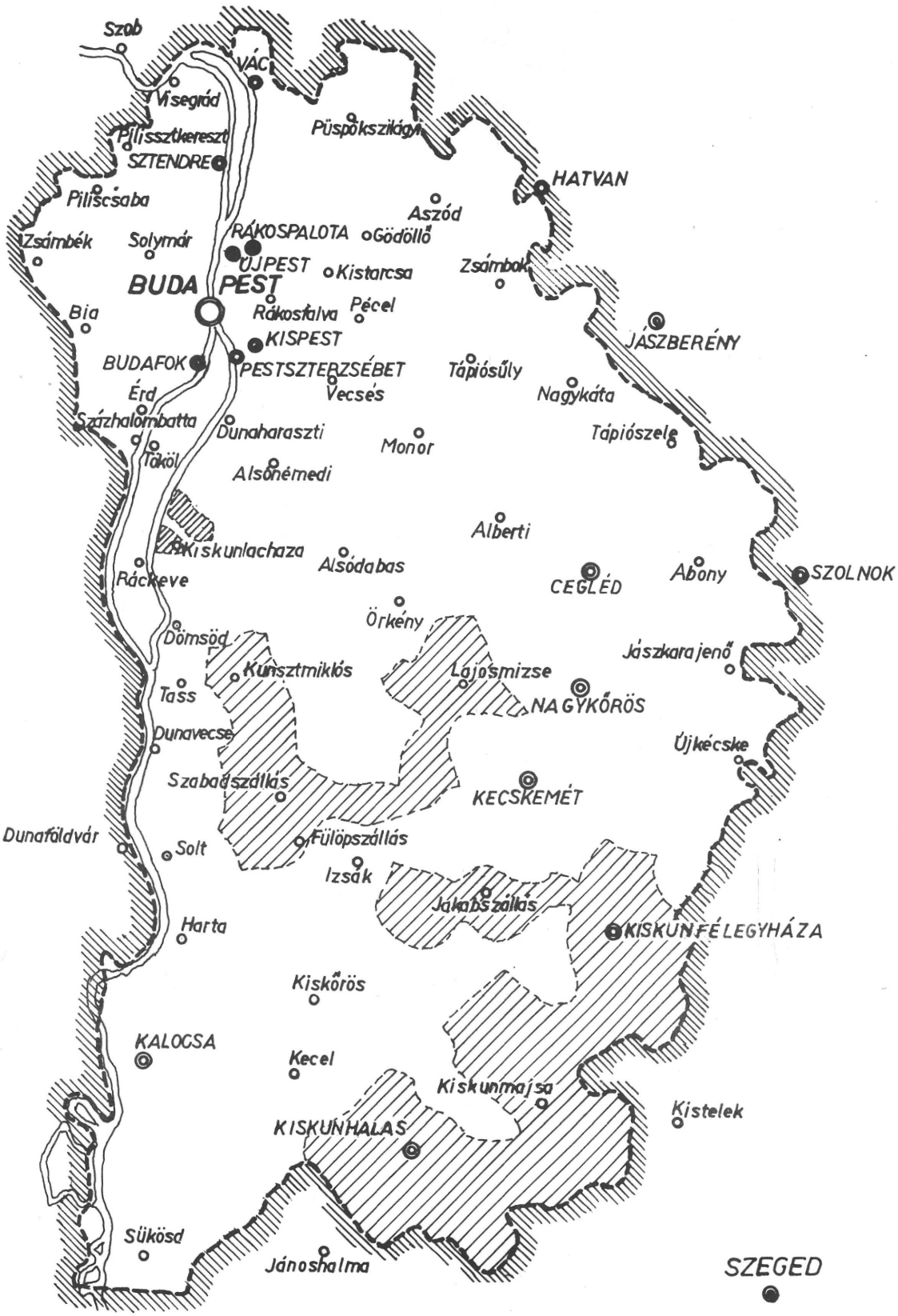
ÚTHÁLÓZAT 1847.



Schediusz Lajos: Mo.-nak, Mellék-Tartományainak
és Erdélynek Föld-Abrosza a legújabb kútfők alapján. Pesten 1838.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

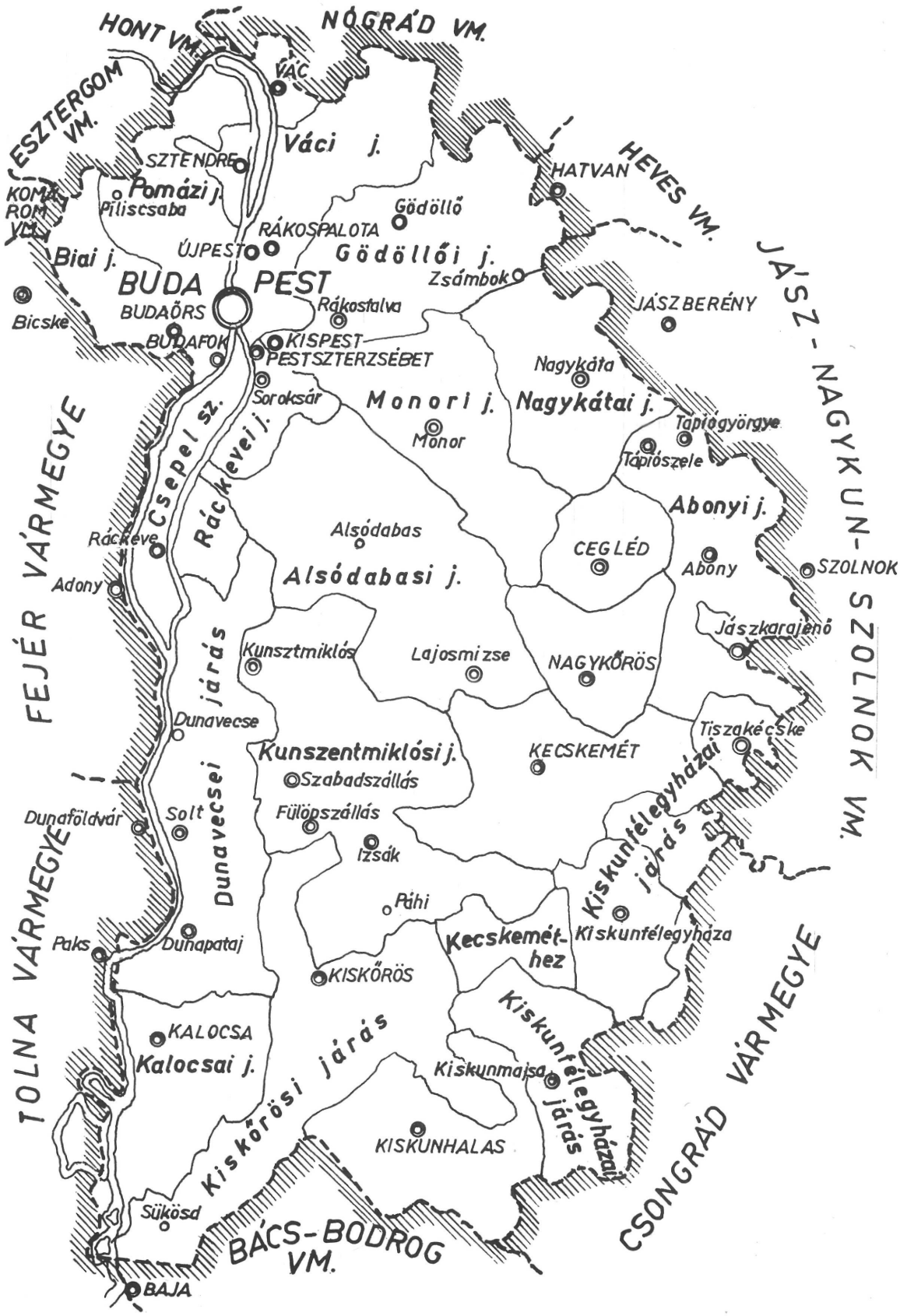
KUN TELEPÜLÉSEK



ifj. Palugyai Ignácz 1854

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

JÁRÁSOK 1861.



Dr. Borovszky Samu 1910.

PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE ÚTHÁLÓZATA 1874. ÉVBEN

I. Állami utak

1. Buda–esztergom–bécsi kőalapú	4,00 mf	30,0 km
2. Buda–fehérvári kőalapú	2,50 mf	18,8 km
3. Pest–bányavárosok kőalapú	4,75 mf	35,8 km
4. Pest–kassai kőalapú	7,00 mf	52,7 km
5. Pest–bajai kis részben kőalapú kavicsolt	10,25 mf	76,8 km
Állami utak összesen:	28,50 mf	214,1 km

II. Megyei utak

1. Buda–esztergomi, nagyrészt kőalapú	2,50 mf	18,8 km
2. Buda–győri kőalapú	3,40 mf	25,6 km
3. Buda–zsámbéki 2,5 mf kő-, a többi földút	3,50 mf	26,4 km
4. Zsámbék–tinnyei 0,25 mf kő-, a többi földút	1,80 mf	13,6 km
5. Aszód–versegi 0,60 mf kő-, a többi földút	1,60 mf	12,0 km
6. Aszód–váci 1,50 mf kő-, a többi földút	4,00 mf	30,0 km
7. Mácsa–acsai földút	2,00 mf	15,1 km
8. Acsa–csővári földút	0,50 mf	3,8 km
9. Aszód–jászberényi földút	3,00 mf	22,6 km
10. Isaszeg–cinkotai földút	1,75 mf	13,2 km
11. Isaszeg–rákosi földút	1,70 mf	12,8 km
12. Pest–fót–gödöllői földút	4,00 mf	30,0 km
13. Pest–jászberényi 4,40 kő-, a többi földút	6,50 mf	49,0 km
14. Szolnok–havani földút	1,10 mf	8,3 km
15. Pest–szolnoki 2,0 kő-, a többi földút	11,00 mf	82,9 km
16. Dabas–jászberényi földút	6,90 mf	52,0 km
17. Kecskemét–jászberényi földút	6,50 mf	49,0 km
18. Nagykőrös–kunszentmártoni földút	2,70 mf	20,0 km
19. Pest–aradi 2,0 kő-, a többi földút	7,10 mf	53,5 km
20. Kecskemét–szegedi (innen kezdve az irodalom az úthosszakat már nem közli, térképről lemérve)	5,90 mf	44,6 km
21. Alpár–félegyházi	2,20 mf	16,6 km
22. Majsa–kisteleki	2,80 mf	21,0 km
23. Pest–zimonyi	3,30 mf	25,0 km
24. Dömsöd–tassi (térképről lemérve)	1,20 mf	9,0 km
25. Kunszentmiklós–szalki (térképről lemérve)	1,20 mf	9,0 km
26. Dunavecse–szabadszállási (térképről lemérve)	2,80 mf	21,3 km
27. Pest–bajai (térképről lemérve)	10,60 mf	80,5 km
28. Kiskőrös–fehérvári (térképről lemérve)	4,30 mf	32,4 km
29. Kecskemét–kalocsa–foktői (térképről lemérve)	11,60 mf	87,7 km
30. Kiskőrös–bajai (térképről lemérve)	8,00 mf	60,3 km

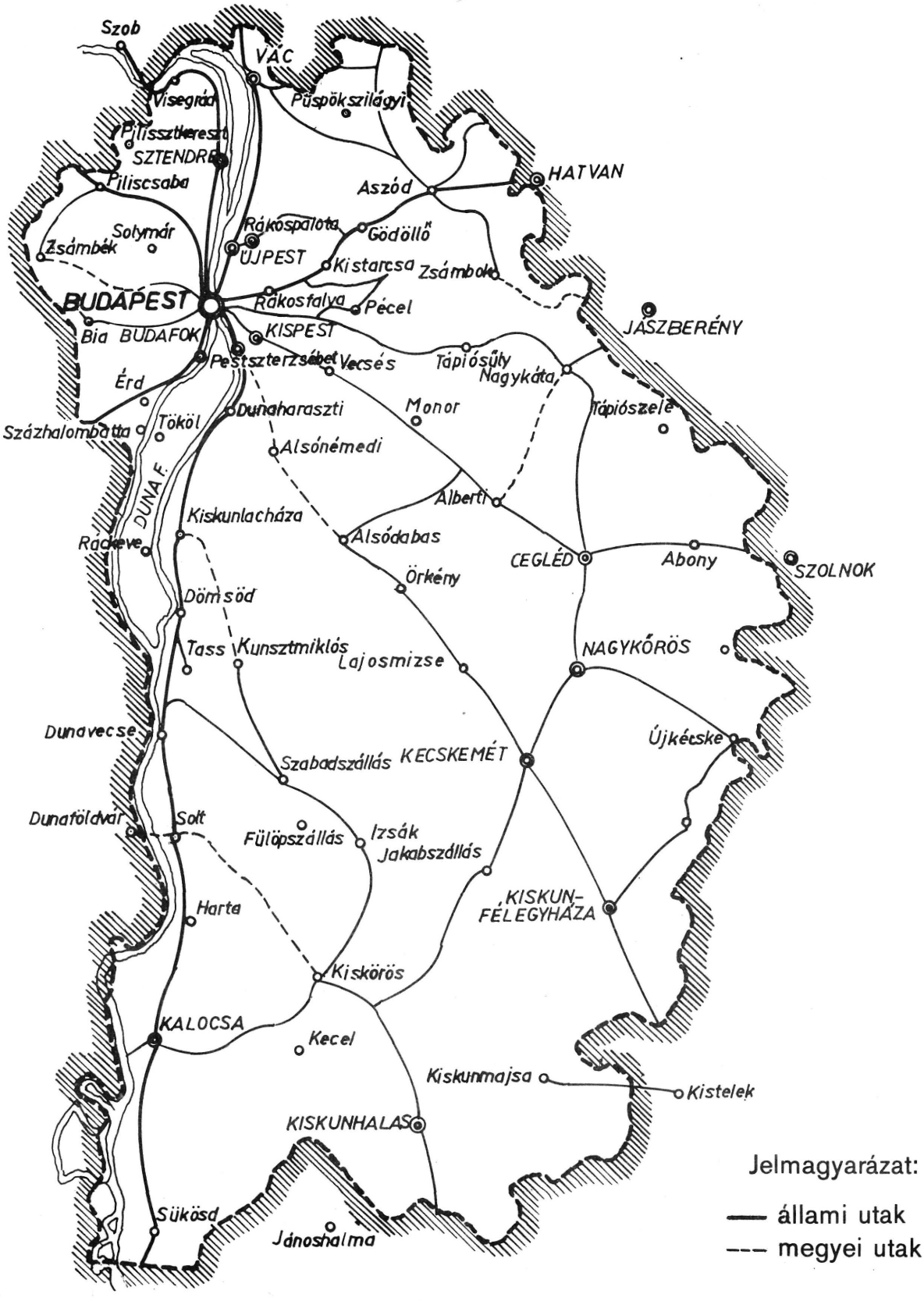
Az 1875. évi főmérnöki kimutatás szerint az állami és megyei úthálózat a következő volt:

Állami út 41, megyei út 119 mérföld. Ebből kőalapon épült, éspedig az államiból 33, a megyeiből 9, összesen 42 mérföld. Kavicsalapra makadámizált az államiból 8, a megyeiből 28,5 mf, összesen 36,5 mf. Csupán feltöltött az állami utak között már akkor nem volt, míg a megyeiek között volt 8,5 mf (régi megye alatt a Kiskunság kivételével értendő).
A kiskunsági járás úthálózatáról adatok nem állnak rendelkezésre.

Községi és egyéb közlekedési utak (Kiskunság kivételével)

A régi megyében kimért rendes községi út volt 1875. évben 89 mf, ebből kőalapon semmi, feltöltött is csak természeti út volt 84 mf.
A határ- szomszéd- és egyéb közlekedési utaknál – minthogy a birtok a határrendezések és a tagosítások még egyre folynak – tetemes változások állnak elő, amit úthosszban még sohasem állítottak össze.
A legjobban a pilisi járás volt ellátva jó utakkal, ahol a hegyek között az 5 fővölgy mindegyikének jó útja volt, jelesen a két állami út mellett a megyei kőalapú utak legnagyobb része is erre a járásra esett. A javítási és fenntartási összes költségvetésből 1 folyó mf útra átlag 1459 Ft esett.
(Galgóczy Károly: Pest–Pilis–Solt–Kiskun vm. monográfiája II. rész Bp. 1877.)

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye
ÚTHÁLÓZAT 1874.



Galgóczy Károly: Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm. monográphiája 1877.

PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE ÚTHÁLÓZATA 1908. ÉVBEN

I. Állami utak:

Budapest–kassa–zborói	54,1422 km
Budapest–vác–kassai	42,7060 km
Budapest–eszéki	17,5010 km
Budapest–bécsi	31,7000 km
Ipolyság–esztergom–székesfehérvári	18,0850 km
Baja–csongrád–erdőhegyi	133,6140 km
Dunaföldvár–debrecen –máramarosszigeti	118,5210 km
összesen:	416,2692 km

II. Törvényhatósági közutak:

Budapest–esztergomi	41,613 km
Pomáz–pilisvörösvári	12,367 km
Budapest–győri	21,889 km
Bia–etyeki	3,168 km
Budapest–zsámbéki	20,656 km
Aszód–versegi	13,136 km
Aszód–váci	29,367 km
Galgamácsa–acsa–gutai	14,305 km
Vác–rádi	7,137 km
Csővár–acsai	9,700 km
Aszód–zsámbok–tápiósülyi	33,128 km
Tura vasútállomási	1,460 km
Újpest–fót–gödöllői	19,587 km
Gödöllő–szada–váci	18,173 km
Cinkota–isaszeg–gödöllői	22,874 km
Rákoskeresztúr–péceli	7,045 km
Budapest–jászberényi	47,270 km
Szolnok–hevesi	9,771 km
Budapest–szolnoki	61,095 km
Dabas–jászberényi	46,818 km
Kecskemét–tápiószele–farmosi	22,930 km
Nagykőrös–újkécskei	26,900 km
Nagykőrös–törtel–abonyi	31,877 km
Kiskunfélegyháza–alpár–szolnoki	49,718 km
Kecskemét–szegedi	31,053 km
Kecskemét–kiskunhalasi	45,170 km
Kiskunhalas–mélykúti	16,228 km
Kiskunfélegyháza–izsáki	43,349 km
Kiskunmajsa–dorozsmai	16,530 km
Kiskunhalas–dorozsmai	22,800 km
Budapest–aradi	61,868 km
Kunszentmiklós–soltvadkerti	61,788 km
Kunszentmiklós–tassi	8,000 km
Budapest–zimonyi	135,104 km
Szalkszentmártoni rév út	1,660 km
Kiskőrös–solti	25,600 km
Kiskőrös–kalocsai	27,480 km
Kiskőrös–keceli	4,350 km
Csepel–ráckeve–peregi	41,830 km
Szalkszentmárton vasúti	1,655 km
Kalocsa–gerjeni	5,000 km
Baja–bátai	13,102 km
Kalocsa–dusnoki	18,000 km
Kalocsa–uszódi	9,480 km
Verseg–kállói	2,236 km
Kiskunlacháza vasúti	2,920 km
Gödöllő–valkó–vácszentlászló –zsámboki	20,993 km
Apostagi	1,278 km
Monos–tápiószentmárton–tápiószelei	40,675 km
Tápiószecső vasútállomási	2,000 km
Nagykáta vasútállomási	1,512 km
Abony vasútállomási	2,172 km
Tápiószele vasútállomási	1,320 km
Tápiógyörgye vasútállomási	1,350 km
Újszász vasútállomási	3,115 km
Pestszentlőrinc vasútállomási	1,400 km
Vecsés vasútállomási	1,726 km
Üllő vasútállomási	0,845 km
Monor vasútállomási	2,700 km
Alberírsa vasútállomási	1,000 km
Maglód vasútállomási	0,700 km
Gyömrő vasútállomási	2,300 km
Sülysáp vasútállomási	3,660 km
Soroksár vasútállomási	0,754 km
Dunaharaszti vasútállomási	0,940 km
Taksony vasútállomási	1,940 km
Dömsöd vasútállomási	7,465 km
Lajosmizse vasútállomási	0,800 km
Gödöllő vasútállomási	0,834 km
Aszód vasútállomási	0,400 km
Kiskőrös vasútállomási	0,300 km

Szabadszállás vasútállomási	1,030 km
Soltvadkert vasútállomási	0,300 km
Kalocsa vasútállomási	0,683 km
Harta hajóállomási	1,125 km
Ordas hajóállomási	4,600 km
Soltrévbér	3,400 km
Baja–mélykúti	1,400 km
Zsámbék–szomori	1,244 km
Gomba–tápiósülyi	12,000 km
összesen:	1,295,088 km
Ebből kiépített	842,947 km
Kiépítetlen	452,141 km
A kiépítettből kőalappal ellátott	406,376 km
kőalap nélkül	436,571 km

A törvényhatósági utakon 568 áteresz és 212 híd van.

III. Vasúti hozzájáró utak

Iklad–domonyi	0,060 km
Dunakeszi	0,396 km
Piliscsabai	0,200 km
Piroskai	0,050 km
Alpári	0,100 km
Tiszaújfalusi	0,100 km
Jászszentlászlói	0,118 km
Kiskunmajsai	0,187 km
Pilisvörösvári	0,260 km
Ürömi	0,250 km
Kerekegyházi	0,700 km
Szalkszentmártoni	0,144 km
Dunavecsei	0,287 km
Apostagi	0,016 km
Dunaegyházi	0,014 km
Solti	0,162 km
Dunatetétleni	0,606 km
Hartai	0,249 km
Dunapataji	0,248 km
Kunszentmiklósi	0,500 km
összesen 20 út	3,447 km
Ebből kiépített	3,747 km
kiépítetlen	0,700 km
A kiépítettből kőalap	3,141 km
Kőalap nélküli	0,606 km

Van összesen 3 áteresz.

IV. Községi közlekedési közutak:

Számuk 123, és hosszúságuk 1367,943 km.
Ebből kiépített 110,525 km, kiépítetlen 1257,418 km.
Van rajtuk 210 híd és 173 áteresz.

V. Községi közdűlő közutak:

Számuk járások és vásárok szerint a következő:

Abonyi járás	34 db
Biai járás	60 db
Gödöllői járás	168 db
Kiskunfélegyházi járás	88 db
Monori járás	142 db
Pomázi járás	114 db
Cegléd város	14 db
Kiskunhalas város	15 db
Szentendre város	4 db
Alsódabasi járás	173 db
Dunavecsei járás	117 db
Kiskőrösi járás	70 db
Kunszentmiklósi járás	67 db
Nagykátai járás	67 db
Váci járás	112 db
Kiskunfélegyháza város	9 db
Nagykőrös város	28 db
Vác város	7 db

Összesen 1289 községi közdűlő út 4148,176 km hosszúságban.

A közutak folytonosságát fenntartó közúti híd – a főváros kivételével – csak egy van a Duna Pest vármegyei szakaszán, mégpedig a Soroksári Dunaágon Ráckevénél, hol a Csepel–ráckeve–peregi th. közút megy keresztül. Felemlíthetjük még részben az újpesti vasúti hidat, amely személyforgalomra is be van rendezve.

A vármegye közútainak építésére és jókarban tartására, nemkülönben a magasépítési ügyekre a Budapesti m.kir. Államépítészeti Hivatal ügyel fel. Az államépítészeti hivatalnak Kuklay Béla kir. műszaki főtanácsos a főnöke, helyettese Baver Bódog kir. főmérnök. Kívülük még három műszaki tanácsos, nyolc kir. mérnök és a hivatali tiszt vezetése alatt működő segédszemélyzet végzi a hivatali teendőket.

A külső személyzethez tartozik 19 útmester és 245 útkaparó. A törvényhatósági utakon 11 útkaparóház van.

Az útmesterek szertárbért kapnak, és ezért kötelesek közúti szertárt tartani, ahol az útfenntartáshoz szükséges eszközöket elhelyezik.

Az úti személyzet a rendes útszerekkel és szerszámokkal fel van szerelve.

A Vármegyének van 3 gőz- és 4 lóvontatásra berendezett közúti hengere.

(Dr. Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye. 1910.)

PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE FŐKÖZLEKEDÉSI KÖZÚTVONALAI A 70.846/1934. SZ. KM RENDELET ALAPJÁN

1.	1. sz.	Budapest–oroszvár–wieni	8+900– 31+951 km	23,051 km
2.	2. sz.	Budapest–balassagyarmat–losonci	8+430– 43+323 km	34,893 km
3.	3. sz.	Budapest–miskolc–kassai	9+754– 55+093 km	45,339 km
4.	4. sz.	Budapest–püspökladány–kolozsvári	8+530– 93+280 km	84,750 km
5.	5. sz.	Budapest–szeged–beogradi	8+610–130+907 km	122,297 km
6.	7. sz.	Budapest–nagykanizsa–varasdi	5+910– 17+697 km	11,787 km
7.	41. sz.	Cegléd–kecskeméti	0+000– 26+000 km	26,000 km
8.	42. sz.	Kiskunfélegyháza–orosházi	0+000– 13+592 km	13,592 km
9.	52. sz.	Dunaföldvár–kecskeméti	2+620– 69+200 km	66,580 km
		állami kezelésben lévő főközlekedési utak összesen:		428,289 km
10.	11. sz.	Budapest–esztergomi	9+370– 47+674 km	38,304 km
11.	31. sz.	Cegléd–hatvani	0+000– 68+548 km	68,548 km
12.	32. sz.	Abony–füzesabonyi	0+000– 14+883 km	14,883 km
13.	51. sz.	Budapest–zombori	14+212–150+139 km	135,927 km
14.	53. sz.	Dunaföldvár–szabadkai	2+620– 70+472 km	67,852 km
15.	113. sz.	Vác–ipolysági	0+000– 1+896 km	1,896 km
16.	201. sz.	Újpest–fóti	0+000– 11+356 km	11,356 km
17.	202. sz.	Dunakeszi–mogyoródi	0+000– 14+375 km	14+375 km
18.	203. sz.	Vác–galgamácsai	0+000– 20+381 km	20,381 km
19.	204. sz.	Vác–acsai	2+060– 16+201 km	14,141 km
20.	206. sz.	Balassagyarmat–aszódi	33+396– 59+417 km	26,021 km
21.	301. sz.	Budapest–nagykátai	15+290– 56+688 km	41,398 km
22.	302. sz.	Vecsés–kistarcsai	0+000– 19+605 km	19,605 km
23.	303. sz.	Alberti–nagykátai	0+000– 22+362 km	22,362 km
24.	311. sz.	Nagykáta–jászapáti	0+000– 6+569 km	6,569 km
25.	321. sz.	Szolnok–jászapáti	8+078– 16+965 km	8,887 km
26.	401. sz.	Vecsés–alsónémedi	0+000– 15+386 km	15,386 km
27.	402. sz.	Alberti–örkényi	0+000– 20+990 km	20,990 km
28.	501. sz.	Dunaharaszti–alsónémedi	0+000– 7+816 km	7,816 km
29.	502. sz.	Örkény–tassi	0+000– 39+295 km	39,295 km
30.	503. sz.	Kunszentmiklós–szabadszállási	0+000– 26+856 km	26,856 km
31.	511. sz.	Adony–ráckevei	0+000– 12+842 km	12,842 km
32.	512. sz.	Kalocsa–faddi	0+000– 5+167 km	5,167 km
33.	521. sz.	Izsák–kiskunfélegyházi	0+000– 42+236 km	42,236 km
34.	523. sz.	Kiskunhalas–kisteleki	0+000– 13+947 km	13,947 km
35.	524. sz.	Izsák–kiskőrösi	0+000– 23+400 km	23,400 km
36.	525. sz.	Soltvadkert–szegedi	0+000– 45+221 km	45,221 km
37.	531. sz.	Kiskőrös–kalocsai	0+000– 27+676 km	27,676 km
38.	532. sz.	Sükösd–keceli	0+000– 4+373 km	4,373 km
39.	534. sz.	Kiskunhalas–csávolyi	0+000– 13+555 km	13,555 km
40.	535. sz.	Kalocsa–mélykúti	0+000– 27+869 km	27,869 km
41.	801. sz.	Budapest–pilisszentiváni	8+370– 20+666 km	12,296 km
42.	802. sz.	Budapest–győri	7+780– 29+738 km	21,958 km
43.	803. sz.	Bia–sóskúti	0+000– 4+387 km	4,387 km
		törvényhatósági kezelésben lévő főközlekedési közutak összesen:		877,775 km

FŐKÖZLEKEDÉSI KÖZUTAK ÖSSZESÍTÉSE

Állami kezelésben lévő főközlekedési közutak összesen:	428,289 km
Törvényhatósági kezelésben lévő főközlekedési közutak összesen:	877,775 km
A vármegye területén lévő főközlekedési közutak összesen:	1306,064 km
Az ország fkl. úthálózatának hossza a megállapításkor kereken:	9800 km volt,
a vármegye fkl. úthálózatának hossza a megállapításkor kereken:	1306 km,
mely hossz az országos hossznak 13,3%-a.	
Az ország úthálózatának teljes hossza:	29,574 km volt,
a vármegye úthálózatának teljes hossza:	3,684 km,
mely hossz az országos hossznak 12,4%-a.	

Az országnak a főközlekedési úthálózat megállapítása idején 25 vármegyéje volt.

Az 1925–35 években kialakult közúti forgalom már meghatározta azokat az utakat, melyeknek a folytonosan növekvő gépkocsiforgalom által legnagyobb az igénybevételük. A közutak vonalvezetésének, szélességének és teherbírásának megállapítása céljából szükséges volt olyan úthálózat megállapítása, kijelölése, mely egyrészt a korszerűsítés időrendi sorrendjét, másrészt a terhelések nagyságát figyelembe véve a korszerűsítés paramétereit megköveteli. Ugyanis más paraméterek megvalósítása volt szükséges egy nagyobb forgalmú, hosszú átkelési szakaszon és egészen más nagyobb távolságban lévő települések közötti útszakaszokon.

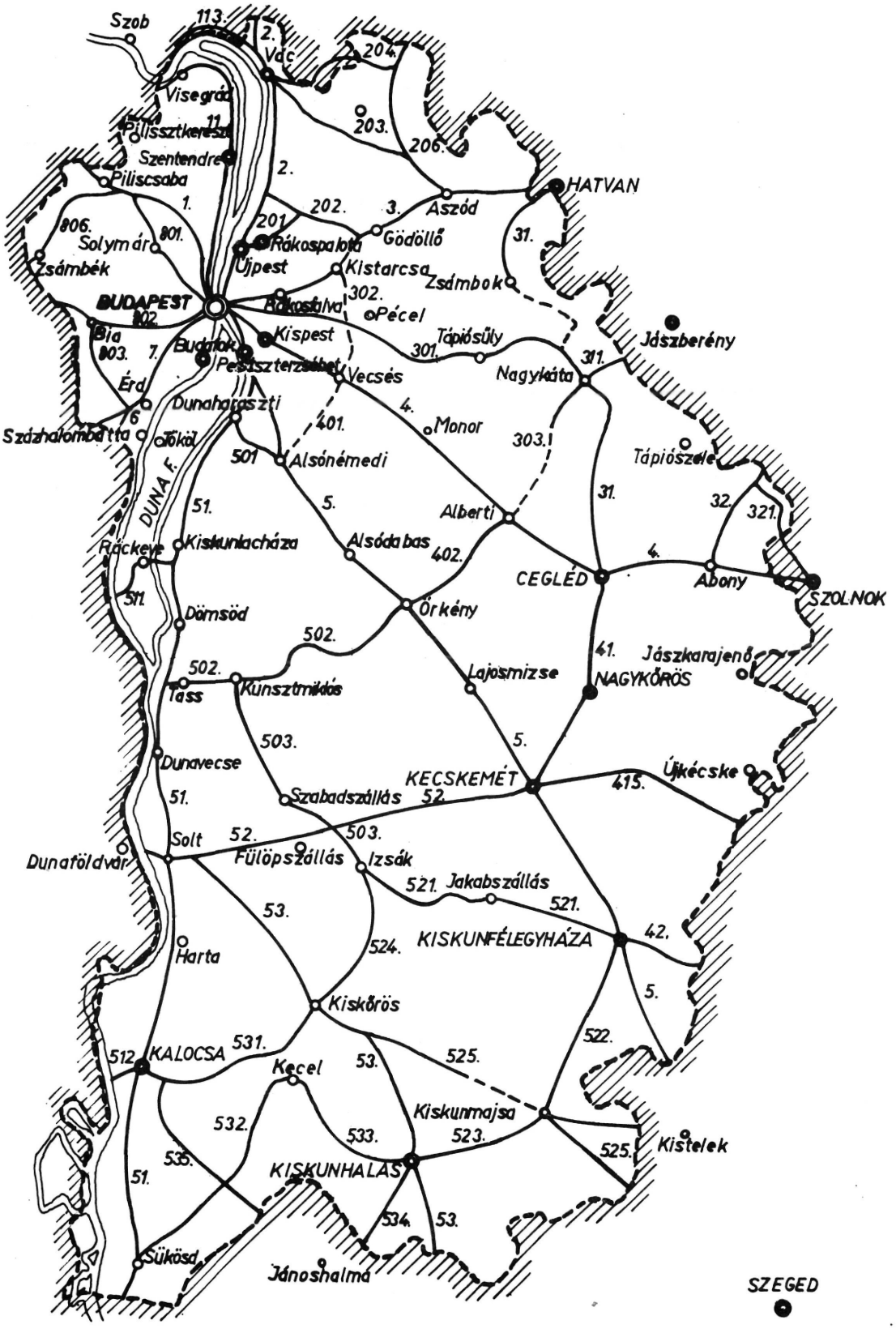
Mindezeket figyelembe véve állapította meg a Közúti Főosztály a főközlekedési úthálózatot, annak időbeli kivitelezési ütemét, a tervek készítésének megrendelését. Az egyes közutak teherbírása behajlásméréssel már előzőleg megállapítást nyert, és ennek alapján a burkolatréteg szükséges vastagsága megállapítható volt.

Pest megye területén a közúti főhálózat a fenti felsorolásban és térképen feltüntetettek alapján nyert megállapítást.

Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye

FŐÚTHÁLÓZATA

70846/1934 KM. sz. rend.



PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE FŐKÖZLEKEDÉSI KÖZÚTVONALAI 1944. ÉVBEN

1. sz. Budapest–bécsi
2. sz. Budapest–balassagyarmat–losonci
3. sz. Budapest–miskolc–kassai
4. sz. Budapest–püspökladány–kolozsvári
5. sz. Budapest–szeged-belgrádi
6. sz. Budapest–eszéki
7. sz. Budapest–nagykanizsa–varasdi
11. sz. Budapest–esztergomi
31. sz. Cegléd–hatvani
32. sz. Abony–füzesabonyi
41. sz. Cegléd–kecskeméti
42. sz. Kiskunfélegyháza–orosházi
51. sz. Budapest–zombori
52. sz. Dunaföldvár–kecskeméti
53. sz. Dunaföldvár–szabadkai
111. sz. Budakalász–dobogókői
121. sz. Vác–szobi
122. sz. Esztergom–ipolyság–országhatári
123. sz. Szob–letkési
201. sz. Újpest–fóti
202. sz. Dunakeszi–mogyoródi
203. sz. Vác–galgamácsai
204. sz. Vác–acsai
206. sz. Balassagyarmat–aszódi
301. sz. Budapest–nagykátai
302. sz. Vecsés–kistarcsai
303. sz. Alberti–nagykátai
311. sz. Nagykáta–jászapáti
401. sz. Vecsés–alsónémedi
402. sz. Alberti–örkényi
415. sz. Kecskemét–békéscsabai
501. sz. Dunaharaszti–alsónémedi
502. sz. Örkény–tassi
503. sz. Kunszentmiklós–izsáki
511. sz. Adony–ráckevei
512. sz. Kalocsa–faddi
521. sz. Izsák–kiskunfélegyházi
522. sz. Kiskunfélegyháza–sükösdi
523. sz. Kiskunhalas–Kisteleki
524. sz. Izsák–kiskőrösi
525. sz. Soltvadkert–szegedi
531. sz. Kiskőrös–kalocsai
534. sz. Kiskunhalas–csávolyi
535. sz. Kalocsa–mélykúti
801. sz. Budapest–pilisszentiváni
802. sz. Budapest–győri
803. sz. Bia–sóskúti
806. sz. Bodajk–tinnyei

A főközlekedési közutaknak fentik felsorolása csaknem azonos az 1934. évben megállapított főhálózattal.

A második világháborút követően – amit a későbbiek folyamán látni fogunk – a főhálózatban tetemes változások történtek. A növekvő közúti forgalomnak megfelelően egyes utak lehagyattak, míg azok a közutak, melyeken a forgalom növekedett, a közúti főhálózatba nyertek felvételt. Így alakult ki az országosan kereken 6000 km-t kitevő főhálózat.

Itt lehet megjegyezni, hogy az 1932. évre vállalatba adott munkák végrehajtását, az abban az időben bekövetkezett világgazdasági válság átmenetileg megakadályozta. Ez az akadály annál is inkább teljes súlyával nehezedett az útfejlesztési programunkra, mert többek között erre az évre volt előirányozva a nemzetközi forgalmi fontossággal bíró Budapest–szegedi út is. (Ma az 5. sz. főút)

PEST MEGYE VASÚTVONALAI

Vasútvonalak, egyben Vasútállomások neve	km hossz: állomástól állomásig	km hossz: a megye területén részben becsült	üzembehelyezés éve	Megjegyzés
	„A" kategória			
Budapest–Vác	34	34	1846	
Vác–Szob	30	30	1850	
Budapest–Hatvan	67	60	1867	
Rákos–Újszász	76	70	1882	
Budapest–Cegléd–Szolnok	100	93	1847	
Cegléd–Szeged	118	25	1853	
Budapest–Kunszentmiklós	60	55	1882	
Budapest–Pusztaszabolcs	53	30	1882	
Budapest–Székesfehérvár	67	28	1861	
Budapest–Bicske–Tatabánya	74	40	1861	
„A" kategória összesen:		465		
	„B" kategória			
Budapest–Veresegyház–Vác	49	49	1911	
Vác–Drégelypalánk–Balassagyarmat	70	17	1909	
Vác–Galgamácsa	24	*15	1951	*Galgamácsa–Vácrátót
Aszód–Balassagyarmat	59	27	1896	
Budapest–Lajosmizse	73	66	1889	
Budapest–Dorog	46	41	1895	
„B" kategória összesen:		215		
„A" kategória összesen:		465		
„A" – „B" kategória mindösszesen:		680		

„C" kategória

Gödöllő–Veresegyháza — a IV. ötéves tervben megszünt

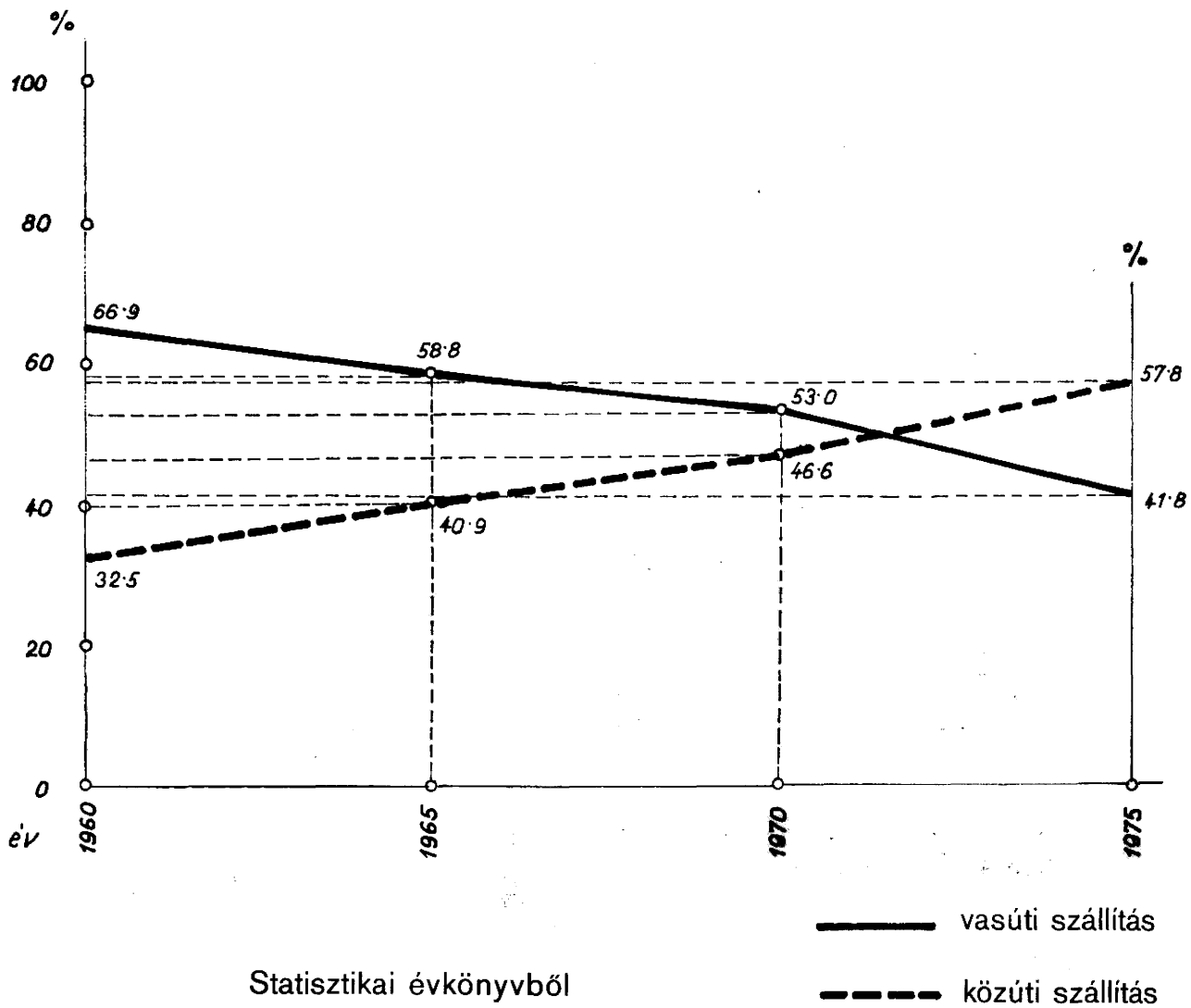
Cegléd–Hantháza és
Cegléd–Törtel–Vezseny (keskeny nyomtávú) — az V. ötéves tervben megszüntek

Forgalom szempontjából kiemelkedő fő vasútvonalak:

Budapest–Szob
Budapest–Hatvan
Budapest–Cegléd–Szolnok
Cegléd–Szeged
Budapest–Kelebia
Budapest–Székesfehérvár
Budapest–Pusztaszabolcs
Budapest–Hegyeshalom

A vasutak hossza Pest megyében kereken 680 km, mely a vasutak országos hosszának 7,3%-a.

A SZÁLLÍTANDÓ UTASOK VASÚTI ÉS KÖZÚTI MEGOSZLÁSA ORSZÁGOSAN



Statisztikai évkönyvből

PEST MEGYE HELYIÉRDEKŰ VASÚTVONALAI

Megnevezés	km hossz	Szállított utasok száma/nap az 1969. évi forgalomszámlálás alapján Budapestre fő	Budapestről fő
Kerepesi út – Gödöllő	26,0	14,397	13,364
Kerepesi út – Csömör	előzőben szerepel	2,260	2,267
Vágóhíd – Ráckeve	40,5	15,372	15,358
Margithíd – Szentendre	22,0	12,886	13,490
összesen:	88,5	44,915	44,379
Szigetszentmiklós – Gyártelep – Taksony (Diesel)	8,0	községből 500	községbe 521
összes km hossz:	96,5		

Ez a forgalom egyrészt a főváros és vonalak vonzáskörzetébe eső települések közötti forgalomból, másrészt a vonalak vonzáskörzetének belső forgalmából tevődik össze.
A helyiérdekű vasútvonalak összes hossza: 96,5 km

Keskenynyomtávú vasútvonalak:

Verőcemaros – Felső-Királyrét	12,0 km
Cegléd–vezsenyi	megszünt

A táblázat alapján megállapítható, hogy a Kerepesi út – gödöllői útvonalon a Budapestre utazók létszáma, míg a Margithíd–szentendrei útvonalon a Budapesrről utazók létszáma a magasabb. Megjegyzem végül, hogy a Kerepesi út–gödöllői útvonal kiépítése az első világháború előtt Aszód községig volt tervbevéve, amit az első világháború akadályozott meg. Egyes Gödöllőt követő szakaszon a már akkor elkészült töltések még ma is láthatók.

RÉVÁTKELŐHELYEK A DUNÁN, PEST MEGYÉBEN AZ 1968. ÉVI FORGALOMSZÁMLÁLÁS ALAPJÁN

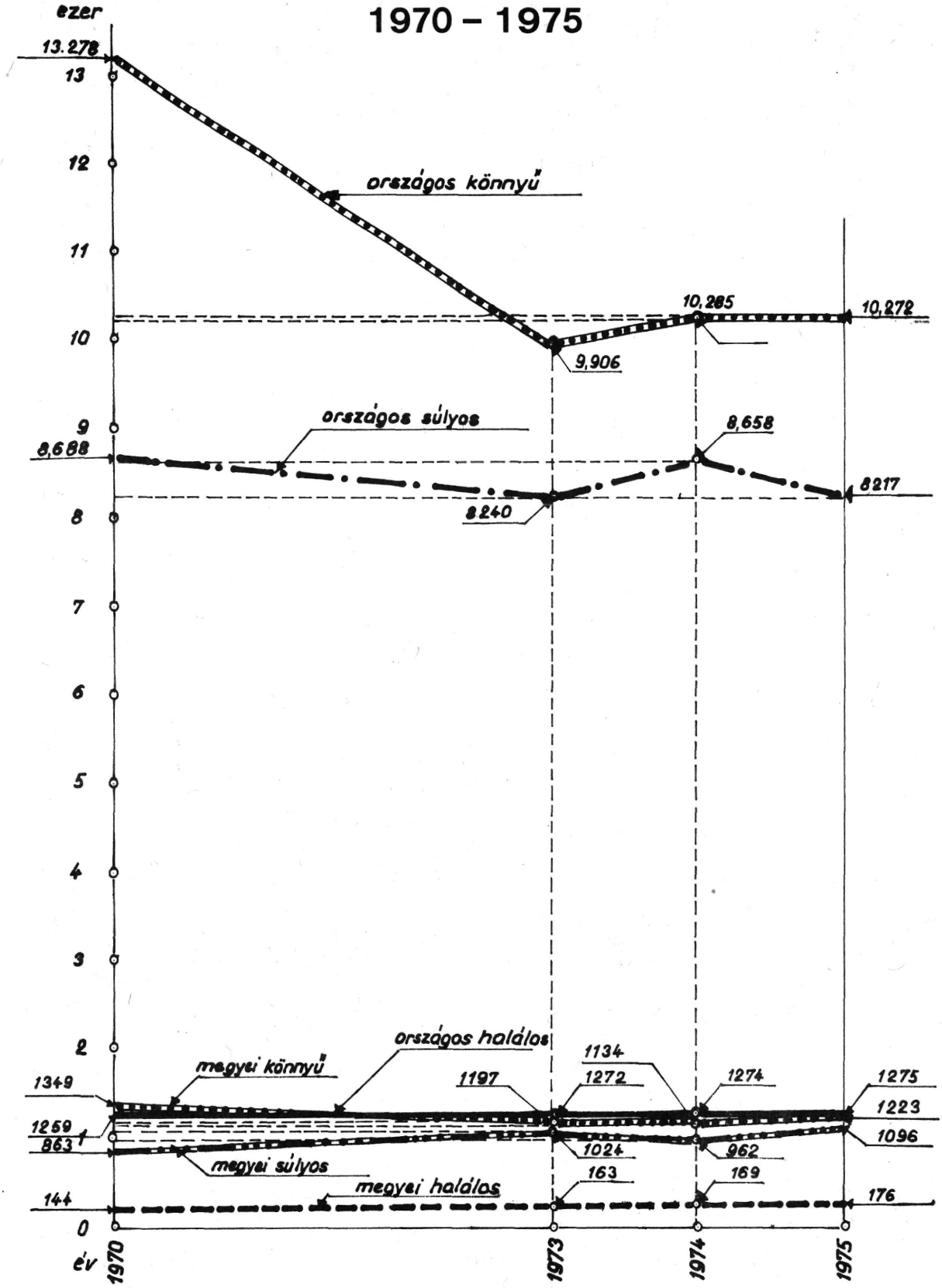
		Napi átlagos forgalom	
		személy-	jármű
I. Révkörzet			
Szob–Pilismarót	komp	308	87
Zebegény–Pilismarót	motoros hajó	67	–
Dömös–Dömös átkl.	motoros hajó	195	–
Nagymaros–Visegrád	komp	1118	117
Kisoroszi–Visegrád	komp	355	15
Kismaros–Kisoroszi	motoros hajó	339	–
Vác–Tahitótfalu	komp	1492	293
II. Révkörzet			
Felsőgöd–Surányi telep	motoros hajó	255	–
Alsógöd–Szigetmonostor	motoros hajó	617	–
Dunakeszi–Horány	komp	130	31
Pócsmegyer–Leányfalu	komp	710	24
Határcsárda–Szigetmonostor	komp	459	29
Szentendre–Szigetmonostor	motoros hajó	230	–
Lupasziget–Budakalász	motoros hajó	59	–
III. Révkörzet			
Százhalombatta–Tököl	motoros hajó	44	–
Ercsi–Szigetújfalu	komp	58	24
Lórév–Adony	komp	71	36
Taksony–Szigetszentmiklós	komp	67	16
Majosháza–Szigetcsép	komp	47	36
Szigetszentmiklós	motoros hajó	89	–
Angyali sziget–Ráckeve	evezős	88	–
Kerekzatony–Ráckeve	evezős	57	–
Dömsöd–Makád	komp	16	–

PEST MEGYE TERÜLETÉN TÖRTÉNT KÖZÚTI BALESETEK SZÁMA AZ ORSZÁGOS KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁHOZ VISZONYÍTVA

	1970.		1973.		1974.		1975.		Megyei balesetek az országos balesetek számához viszonyítva %			
	országos	megyei	országos	megyei	országos	megyei	országos	megyei	1970.	1973.	1974.	1975.
Személyi sérüléssel járó	23,225	2356	19,418	2384	20,217	2265	19,764	2495	9,8	8,1	8,9	7,9
Halálos	1,259	144	1,272	163	1,274	169	1,275	176	8,7	7,7	7,5	7,2
Súlyos	8,688	863	8,240	1024	8,658	962	8,217	1096	10,0	8,6	9,0	7,5
Könnyű	13,278	1349	9,906	1197	10,285	1134	10,272	1223	9,9	8,3	9,1	8,3
Összesen:	23,225	2356	19,418	2384	20,217	2265	19,764	2495	9,8	8,1	8,9	7,9

Az összeállítás a Központi Statisztikai Hivatal évkönyvei alapján készült. Megállapítható, hogy a megyei balesetek száma 1970–1975 évig az országos átlaghoz viszonyítva csökkent.

ORSZÁGOS ÉS MEGYEI BALESETEK SZÁMÁNAK GRAFIKONJAI 1970 – 1975



Központi Statisztikai Hivatal évkönyvei alapján

A POSTAUTAK KIALAKULÁSA

A közutaknak a közlekedésben elfoglalt szerepét növelte a postajáratok megindítása. Az első állandó postajáratot I. Ferdinánd indította meg 1526-ban Bécs és Pozsony között. Ezt a járatot az 1558. évben meghosszabbították Esztergomig, majd a Vág és Nyitra mentén Lőcséig, Kassáig és Eperjesig terjesztették ki.
A XVI. században 1597: XLV. t. c. és az 1599: XXX. t. c. foglalkozik az utakkal. Az előbbi törvény az ispánok és alispánok kötelességévé teszi minden megyében azon utaknak „amelyeken a kereskedők barmaikkal járnak-kelnek", vagyis a királyi és községi utaknak törvényes mértékű kiszélesítését, az utóbbi pedig elrendeli az utak kijavítását és a hanyag alispánokkal szemben 24 Ft pénzbüntetést állapít meg. Az 1602: XV. t. c. kimondotta, hogy „Az utak és hidak kellő módon való javításának eszközlése úgy a hadjáratra, mint a postajáratra nézve mindenek felett szükséges." A XVIII. század elején – a török hódoltság után – vált rendszeressé a személy- teher- és nagyobb számban a postakocsik forgalma. 1723-ban a helytartótanács felállításával egyidőben, annak keretében, már műszaki bizottmányt is szerveztek, melynek feladatai közé tartozott az utak építése és fenntartása.

III. Károly király (1711–1740) volt az első magyar király, aki program szerint, a műszaki követelmények figyelembe vételével utakat építtetett.
1750. évben életbe léptették a rendszeres postakocsijáratokat, és ezzel a rendes személy-, csomag- és pénzeslevélszállítást is lehetővé tették. Ez az intézkedés fokozottabb igényeket támasztott a közutakkal szemben. Ebben az időben a postakocsi az utat Bécs és Buda között sokszor csak 8–10 nap alatt tette meg. Közvetlenül a vasutak előtti időben háromfajta postakocsi közlekedett Magyarországon: gyorsposta, mely utasokat, leveleket és pénzesleveleket szállított; postaszekér, mely lassúbb járatú volt és utasokat, pénzt, drága árukat és irományokat vitt; és végül a társzekér, mely kizárólag csomagszállítás céljára szolgált.
A gyorsposta, mely az utas- és levélforgalmat bonyolította le, mindössze két vonalon közlekedett. Az egyik járat Budáról indult du. 4 órakor és másnap este fél 12 órakor érkezett Bécsbe, vagyis 30 óra alatt tette meg a 37 1/4 mérföldnyi utat. A másik járat Pozsonyból indult reggel 7 órakor és délben 1 órakor érkezett Bécsbe, vagyis 6 óra alatt 10 mérföldnyi utat tett meg.
A postaszekerek nyolc irányban közlekedtek és még lassabban haladtak. Ilyen szekér közlekedett Budáról Egeren és és Miskolcon keresztül kéthetenként egyszer és átlagot véve 2 óra alatt 3 mérföldet tett meg. A társzekereknek Budáról Bécsbe 57, Pozsonyból Bécsbe 9 3/4 óra kellett.
Nemcsak lassú, drága és pontatlan volt a posta, hanem megbízhatatlan is. Eltekintve azoktól a késésektől és zavaroktól, melyek nem az intézmény hibájából, hanem a rossz utak, hó, viharok, elszakított hidak, felhőszakadás miatt és egyéb előre nem látható körülményekből keletkeztek, a postánál a megbízhatóság intézményes biztosítékai is hiányoztak. Kényelem szempontjából szintén sok volt a kívánnivaló a postánál. A postakocsin 4 fedett és két nyitott, nagyon szűk ülőhely volt. Az utasoknak az egész utat ülve kellett megtenniök, a nyitott ülőhelyeken pedig az idő viszontagságainak is ki voltak téve. A legnagyobb hátránya a postafuvarozásnak csekély szállítási képessége volt. A posta csak csomagszállításra volt berendezve és egy csomag súlya legfeljebb 80 font lehetett.
A török hódoltság alatt Pest megye megmaradt, elmenekült nemesei Érsekújváron, Egerben, Füleken és Gácson tartották gyűléseiket. Ebben a korban a nagyipar fejlődése következményeként bekövetkezett gazdasági és forgalmi átalakulások az illetékeseket gondolkodóba ejtették, belátva a kocsiközlekedés fontosságát. Világszerte hatalmas tempóban megindult a közutak építése, hogy a termelvények szállítása megfelelő utakon és járműveken történhessen. Az útépítések szervezetten, mondhatnánk az államok egymás közti versenyével nyertek megvalósítást.
Az útépítésnek ebben a lázas évtizedeiben tűnik fel a legmodernebb közlekedési eszköz: a vasút.

AZ ÚTÉPÍTÉS ÉS ÚTFENNTARTÁS SZERVEZETÉNEK KIALAKULÁSA PEST MEGYÉBEN, A KEZDETEKTŐL NAPJAINKIG

A szervezet alakulásának leírásánál több országos rendeletre fogok hivatkozni, az ezekben foglaltak végrehajtása Pest megyére is kötelező volt.

Már a rómaiak megállapították, hogy szerteágazó birodalmukat mind közigazgatási, mind hadászati szempontból vezetni és irányítani csak kifejlett, tökéletes úthálózattal lehet. Az utak építésére és fenntartására állami közlekedési szervezetük volt, mely Kr. u. a III. és IV. században volt a legszervezettebb színvonalon. Ez a szervezet a mai útfenntartási szervezetnek is alapját képezheti.

A XVIII. századig az utak építésére és gondozásának irányítására egységes szervezet nem volt. Mária Terézia (1740–1780) az utak rendszeres építésének és fenntartásának biztosítására 1772. évben rendeletet adott ki, melynek értelmében a vármegyékben útfelügyelőül mérnököt kell alkalmazni. Ennek végrehajtása nem mindenütt történt meg. Ezt megelőzően III. Károly király (1711–1740) 1723-ban a helytartótanács felállításakor, annak keretében, műszaki bizottmányt szervezett, melynek feladatkörébe tartozott az utak építése és fenntartása.

Az utak építésének és fenntartásának irányítását a szolgabírók végezték. Az 1825/27. évi országgyűlés kijelölte az ország közúthálózatát, melyet az 1836. évi XX. t. c. a vasúti főhálózat kiépítése érdekében jelölt meg.

Pest megye, vagy stílusosan „Tekintetes Nemes Pest Vármegye" az ország központi fekvésű közigazgatási területe. Az országutak és eszmék itt adnak találkozót egymásnak. A megye örökösen választott főispánja, az ország nádora és még sorolhatnánk a megyét kiemelő számtalan körülményt és tényezőt.

Nézzük milyen szervezési intézkedéseket tett a megye az utak építése érdekében:

1831. április 13-án Földváry szolgabíró (Tass) így rendelkezik: „Az utak . . . . a töltések azért romlanak el, hogy az esős idők utáni kátyuk és kerékvágások bé nem húzattatnak. Melynél fogva meghagyom ezennel, hogy . . . . nemcsak az országutakon és töltéseken, hanem az egyik faluból a másikba vivő utakon is a kátyukat és kerékvágásokat azonnal behúzassák, most további rendelésig egyéb földet rájuk hordani nem kell."

Ez volt a legbővebbre szabott technológia, amit ebből az időből idézni lehet. A rendelkezés a községnek szólt, a szükséges kézi- és igaerő kirendelésére.

Egy másik rendelkezés arról is szól, hogy „. . . amenynyire (amennyiben) a vármegye hidaira szükséges deszkákat és hídlábakat nem kaptak volna, (a települések) azokat Úti biztos úrnál szorgalmaztatni el ne múlasztassék." (Eszerint a megyében már úti biztos volt.)

A Pest megyei törekvések lényeges mozzanata volt egy „Küldöttség" kinevezése, amelyet 1831-ben a 2450. és 2451. sz. megyei határozat hivott létre. A küldöttség feladata volt javaslatot tenni „. . . a Megyebeli Országos Utaknak mennél előbb bizonyos rendszerre hozattatása és állandó jókarban tartása eránt". Ez a küldöttség 1836. március 18-án megyegyűlésen beszámol a tapasztalatokról. A javaslatok, amelyek „Rendszerinti Földmérő Motsy László" személyéhez fűződnek, az európai útépítés élvonalában lévő külföldi tapasztalatokat is figyelembe veszik. Több javaslat között figyelemre méltó az, mely a küldöttség határozatainak végrehajtása érdekében született. Minden járásban ún. „Úti Fő Igazgató" személyének kijelölését kéri, aki az „Országos Utak" karbantartását megszervezi és végrehajtja. A vármegye gyűlése végül elfogadta a javaslatok többségét. Kinevezte az „Úti Fő Igazgatókat".

Az útügyi szolgálat megszervezésének alapja az 1849. március 4-én kelt császári pátens volt, mely birodalmi úthálózatot szervezett és az utakat három csoportba: az állami utak, az országos utak és a községi utak csoportjába sorolta.

Az átszervezésnek útügyi szempontból nagyjelentőségű eseménye volt, hogy az utakra útmestereket és útkaparókat alkalmaztak és ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása.

Az 1853. évben az egész Magyarország területén bevezették az általános útvámrendszert, amelyből származó bevételek az állami és országos utak építésére és fenntartására szolgáltak. Ezt a vámrendszert 6 hónap után magyar részen beszüntették – mivel nagy ellenszenvet váltott ki – és helyette bevezették a vámegyenértéket.

Az állami utakat az új elnevezésüknek megfelelően szelvényezték és mérföldkövekkel látták el.

1867. után a felelős magyar minisztérium megalakulá-

sakor az útügyi igazgatás a Közmunka és Közlekedésügyi miniszter hatáskörébe került. A miniszter 1868. évben 46 államépítészeti hivatalt szervezett – közöttük a Budapesti Államépítészeti Hivatalt is – és ezek fölött 5 középítészeti felügyelőt nevezett ki. A vármegyék műszaki szolgálatának ellátására vármegyei közigazgatás keretében megyei mérnöki hivatalokat szerveztek.

A közúti szolgálat ellátása

A közúti szolgálat ellátásában fontos munkakört töltöttek be az útmesterek. Ebben az időben az útmesteri kar legnagyobb része igazolványos katona altisztekből került ki. Ugyanis 1873. II. t. c. 4. §-a értelmében az összes útmesteri állást és törvényhatósági állások fele részét igazolványos altisztekkel kellett betölteni. Ezek nem rendelkeztek a szolgálatuk ellátásához szükséges szakismeretekkel, így azokat az útmesteri gyakorlatuk közben kellett megszerezniök és a megállapított szolgálati idő eltelte után az útmesteri vizsgát az útmesteri vizsgabizottság előtt kellett letenniök. Az így szerzett ismeretek általában nem elégítették ki a szolgálat ellátásához fűződő igényeket, a század első éveiben 10 körzeti terület székhelyén útmesteri iskolákat állítottak fel az államépítészeti hivatali főnökök irányítása és a hivatalba beosztott mérnökök oktatási működése mellett. Ilyen iskola működött Budapesten is az Államépítészeti Hivatal főnökének irányítása mellett.

1875. évben a Budapesti Államépítészeti Hivatal vezető személyzete az alábbi volt:

Vezető hiv. főnök: Forgács József főmérnök

Beosztottak: Jenei Károly mérnök
Favázy József mérnök
Zsigmondy Gusztáv mérnök
Ney Béla mérnök
Bretschka Adolf mérnök
Walla Ede mérnök
Reischl Károly mérnök
Feiglstock Gyula mérnök
Rónay Alajos mérnök
Stroyal Adolf s. mérnök

1875. évben tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométer számításra.

Az úthálózat 1867–1890. évekre terjedő időszakban nagymérvű fejlődést mutat. Ez a fejlődés a megyei úthálózatra is vonatkozik.

A közúti szolgálat rendszeres ellátása érdekében a Közmunka és Közlekedésügyi Miniszter 1887. márc. 23-án 3204. KKM szám alatt kiadta az államépítészeti hivatalok szolgálatára és hatáskörére vonatkozó utasítást, amit 1893. szept. 1. napján az 58316 KM sz. rendeletével módosított és kiegészített. Ugyancsak 1887. márc. 23-án 1131. KKM sz. rendelettel a közúti kerületi felügyelők, a 47713. KKM sz. utasítással az állami útmesterek, az 1886. okt. 25-én 8267 KKM sz. utasítással az állami útkaparók szolgálatát szabályozta.

Ettől az időtől számítható, hogy a közutak építését és fenntartását arra hivatott, megfelelő utasításokkal ellátott önálló szerv végzi, melynek mind a felügyeleti hatósága, mind a munkát végző személyzete utasítások birtokában végezheti feladatait.

Az államépítészeti hivatalok szolgálatára vonatkozó általános és műszaki utasításokat (1887-ben kiadott utasítás átdolgozása) a miniszter 1912. évben 44327/1912. Közl. Min. szám alatt adta ki. Mindkét szabályzat alapos munka volt, több vonatkozásban pótolta azokat a hiányokat, melyeket a közúti törvény végrehajtási utasítása nem rendezett. A hibája az volt, hogy nem hirdették ki és így jogszabály erejével nem birt.

A közúti törvény

A közutakról és vámokról szóló 1890. I. tc. volt hivatott az előző korszaki hiányok kiküszöbölésére. E törvény 1890. május 15. nappal lépett életbe a 21802/1890. KM rendelettel. A törvény az állami, megyei (törvényhatósági), községi közlekedési (vicinális) utakon kívül még két osztályt, a vasúti állomásokhoz vezető utak és egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljaira létesített közutak osztályát állapította meg.

A törvény a közutak területével kapcsolatosan felmerült vitás kérdések eldöntésének megkönnyítése céljából elrendelte még a közúti telekkönyveknek az ún. törzskönyveknek készítését is. Már az I. világháború előtt az állami közútjaink nagyobb részének törzskönyve elkészült. A két világháború között a törzskönyvek készítése szűkebb keretek között folyt. A II. világháborúban a törzskönyvek legnagyobb része elpusztult – Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye közútjairól készült törzskönyvek nagyrésze hiányosan megtalálható a Budapesti Közúti Igazgatóság tervtárában, sőt néhány példány a kiskőrösi Közúti Múzeumban is – de a megmaradottak sem használhatók, mert az útpadkán a föld alá helyezett alappontok a többszöri átszelvényezés folytán ma már nem találhatók meg.

A közúti törvény életbelépése után az útalap legnagyobb bevételi forrása az útadó volt.

Annak ellenére, hogy a közúti törvény intézményesen nem gondoskodott az úthálózat fejlesztéséről, ill. a fejlesztéshez szükséges erőforrásokat kellő mértékben nem biztosította, mégis említésre méltó eredményekről és kezdeményezésekről lehet beszámolni. Ilyen az

alföldi úthálózat felkarolása. Az 1894. évben kezdődött és az 1901. évben végződött az akkori elnevezés szerint a „Duna–Tisza–Kőrösházi alföldi transzverzális út", a volt Baja–csongrád–erdőhegyi (Baja–Kiskunhalas–Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szarvas–Kunszentmárton–Békéscsaba–Gyula) állami út kiépítése, ami ennek a korszaknak közúti vonatkozásban egyik legkiemelkedőbb eseménye volt.

Ez a 301 km hosszú út építése régi mulasztást pótolt, s az Alföld lakossága egy részének régi jogos igényét elégítette ki. A Tisza-híd csak később épült meg és csak 1906-ban lett közös pálya a vasúttal, mert előzőleg közúti hídnak épült.

Ezt a nagy útépítést még két másik transzverzális útnak, éspedig az 1901–1907. években a 439 km hosszú Dunaföldvár–debrecen–máramarosszigeti (Dunaföldvár–Kecskemét–Cegléd–Szolnok–Karcag–Debrecen–Érmihályfalva–Nagykároly–Szatmárnémeti–Máramorossziget) és az 1908–1914. években a 139 km hosszú Berettyóújfalu–békéscsaba–orosházi út építése követte.

Az említett utak építésének az ország gazdasági életében egyrészt azért volt igen nagy jelentősége, mert közutak szempontjából a legelhanyagoltabb terület kapott közel 900 km hosszú kiépített utat, másrészt az alföldi vármegyéknek eredményes példát mutatott arra, hogy az Alföldön kőhiány és nagy közúti szállítási távolságok mellett is nagy útépítési problémákat lehet megoldani.

Az 1895. évben az állami közutak hálózatát kijelölték. Ettől kezdve az állami úthálózat, a tövényhatóságok kezelésében volt fontosabb közutak állami kezelésbe vétele útján évről évre növekedett.

Az 1891–1918. évi kornak említésre méltó eredménye volt, hogy a törvényhozás 1907-ben elfogadta 12 év alatt évenként átlag 280–300 km, összesen 3400 km törvényhatósági közútnak állami kezelésbe vételére tett javaslatot. A kiépített állami és törvényhatósági közutak hossza az 1914. évben 12,195 km + + 26,773 km = 38,968 km volt, vagyis 24 év alatt a két útkategória évenként átlagosan 338 km-rel szaporodott. Ez a hossz lényegesen alatta van az abszolitizmus és ezután a közúti törvény életbelépéséig eltelt 40 év alatt épített 30,847 – 4,142 = 26,705 km út 667 km évi átlagának. Ehhez képest a közúti törvény nemcsak hogy nem mozdította elő a a közutak építését, hanem ezen a téren visszaesést eredményezett. A helyes megítélés érdekében azonban meg kell jegyezni, hogy az 1890. év előtt épített utak építésmódja sokkal gyengébb volt mint az ezt követő korszaké, amikor az említett 338 km évi átlag nagyrésze szakszerűen, az akkori igényeknek és forgalmi terheléseknek megfelelően épített út volt.

Ennek a korszaknak komoly munkáit és a további fejlődést az 1914. évben kezdődött világháború akadályozta meg, melynek kitörésekor a hadászatilag fontos néhány útépítés kivételével az összes útépítési munkát beszüntették.

A törvényben előírt feltételek betartása mellett szerkesztett vámművelet alapján a kereskedelemügyi miniszter vámszedési jogot engedélyezett a közutakon, közforgalomra szolgáló hidakon, kompokon (réveken) és a hajóhidakon. A közútra engedélyezett vámszedési jog kétféle volt. Az egyik a vasúton fel- és leadott áruk után ún. cumulatív vámszedési jog, a másik a kövezetvám, melyet a városok és községek szedhettek a közlekedésügyi miniszter külön engedélye alapján, a burkolt útjaik használata fejében. A vámdíjakat a vasúti állomások a vasúti fuvardíjakkal együtt rótták ki és a beszedett díjakat a területileg illetékes törvényhatósági útalap javára fizették be.

A kövezetvámot a városok és községek szélén felállítottvámsorompónál szedték be a vámszedő alkalmazottak. A vámsorompók a gépkocsiközlekedésnek akadályát képezték és „A városi, közúti és kövezetvámok újabb szabályozásáról" szóló 3710/1940. M.E. rendelet a kövezetvámot megszüntette, kivéve a Budapest főváros által a tehergépjárművek és azok szállítmányai, valamint a lábon hajtott állatok után gyakorolt vámszedést. Ezt követően a vámengedélyesek kártalanításban részesültek.

A törvény szerint igazgatási hatásköre volt: 1. a főispánnak, 2. a törvényhatósági közgyűlésnek, 3. a közigazgatási bizottságnak, 4. a törvényhatóság első tisztviselőjének (alispán), és 5. az államépítészeti hivatalnak. Tehát az útügyek adminisztratív intézője az alispán, szakszerű gondozója pedig az államépítészeti hivatal.

Az 1890. évi törvényt követően az új törvényjavaslat az 1908. évben készült el, mely a közutakat 4 osztályba sorolta: 1. állami, 2. törvényhatósági, 3. járási, és 4. községi utak osztályába.

Közútak fenntartása

Az utak építésével és fenntartásával kapcsolatban feltétlenül meg kell említeni az állami közutak fásítását, ami az 1897. évben indult meg olyan tökéletes rendszerezéssel, és eredménnyel, amire országos vonatkozásban azóta is alig van példa.

Az 1914–18. évi háború alatt az útpályák rendszeres fenntartásban nem részesültek, így az utak teljesen leromlottak. Erre az időszakra esik a közúti törvénynek az 1920. XXVII. Tc. 3.§-ával történt novelláris módosítása, ami a következő évtizedekre a törvényhatósági és vicinális utak építésére és fenntartására az eddiginél nagyobb lehetőséget biztosított.

Az útépítési kötlségeket részben a gépjárművek megadóztatásából kívánták fedezni. Ez az elhatározás hívta életre „A közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról" szóló 1928. VI. tc.-t, mely a gépjárműveket kombinált rendszer szerint adóztatta meg éspedig: személygépkocsikat és motorkerékpáro-

kat lóerőszám szerint, míg az autóbuszokat, tehergépkocsikat az önsúlyuk alapján. (Ebből a bevételből épült 1930–34. évben a 4. sz. állami főut Pest-szentlőrinc–ceglédi, az 5. sz. főút Alsónémedi–kecskeméti és a 6. sz. főút Érd–ercsi szakasza.)
Az 1929–34. években az állami közúti hálózat legnagyobb közforgalmi jelentőséggel bíró közútjainak állandó burkolatokkal történő átépítése megindult és számottevő eredményeket ért el. Hiányzott azonban a gépjármű-forgalom növekedése folytán megváltozott viszonyok által megkívánt olyan úthálózat kialakítása, mely a várható országos és külföldi forgalomnak, továbbá az ország gazdasági, valamint kulturális szükségleteinek megfelelt volna. Ezen hiányok megszüntetése céljából alakult ki az ország közúti főhálózata. Hármas csoportosítás történt: első-, másod-, illetve harmadrendű főközlekedési úthálózat, és ennek megfelelően kaptak az egyes utak egy-, két- és háromjegyű számot.

Útmesteri személyzet továbbképzése

Az újszerű burkolatok építési és fenntartási teendőinek szakszerű ellátása megkívánta az útmesteri személyzet továbbképzését. Erre tekintettel a Minisztérium az 1924–1932 és az 1939–44. években az útmesteri iskolában részben a már útmesteri szolgálatot teljesítők, részben az útmesteri szolgálatban elhelyezkedni kívánó egyének részére évenként 10 hónapos tanfolyamot rendezett. A hallgatók az iskolában 8 hónapon át elméleti és 2 hónapon át különböző külső munkákon gyakorlati oktatásban részesültek.
Az 1928. évben a Minisztérium az útmesteri iskolával kapcsolatban bitumen, kátrány és aszfaltanyagok vizsgálására alkalmas laboratóriumot is berendezett, egyrészt az útmesteri iskola hallgatóinak oktatására, másrészt az útépítéseknél és fenntartási munkáknál felhasználásra kerülő anyagok és aszfaltburkolatok vizsgálatára. Ebből az iskolából jól képzett és a gyakorlatban is jól bevált útmesteri kar került ki. Az útmesteri iskola újabb szervezeti szabályzatát a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 35600/1943. sz. rendeletével adta ki.
1935. évben a Minisztérium kettévált, lett belőle Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium és Iparügyi Minisztérium. Az államépítészeti hivatalok a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium alá tartoztak.
A KKM 36560/1936. KKM sz. rendeletével a közúti kerületi felügyelők szolgálatára és hatáskörére, a 65100/1940. KKM sz. rendeltével az állami útkaparók, a 7000/1943. KKM sz. rendeletével az állami útmesterek szolgálatára vonatkozó utasítást adott ki.

A második világháború következményei

Az 1938–44. években a megye területén az útépítések csaknem teljes egészükben szüneteltek, fenntartásuk is minimális volt. A rendelkezésre álló hiteleket az 1938–44. években visszacsatolt területeken végzett munkákra kellett felhasználni, így a visszacsatolás előtti területekre a szükségletnek csak a töredéke jutott.

A Kereskedelem- és Közlekedésügyi miniszter a 23000/1938. sz rendeltével a főközlekedési utak tervezésére és kiépítésére vonatkozó irányelveket adta ki, melyeket a MSZ 15266–52 R számú szabvány módosít és kiegészít, míg a 90000/1940. sz. rendeletével kiadta a közúti jelzésekre vonatkozó utasítást.

Az ország úthálózata a II. világháború folyamán súlyos károkat szenvedett. A megállapítások szerint az állandó burkolatokon 20%-os, a makadám burkolatokon átlagosan 70%-os rongálódás keletkezett. De nemcsak az útburkolatokon, hanem a hidakban, műtárgyakban, útigépekben és épületekben is számottevő károk keletkeztek. Pest megye területén megállapított kár – a Duna- és Tiszahidak, valamint a budapesti létesítmények nélkül – 10,166.729 pengő (1938. évi áron).

A 4343/1949. (XII. 4.) MT rendelet megállapította a megyehatárokat. Az ezt megelőző Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye területéhez viszonyítva a megállapított Pest megye területe mintegy felére csökkent.

Szervezeti változások

Ez az időszak lényeges szervezeti változásokkal kezdődött. A Népgazdasági Tanács a 339/18/1949. MT számú határozata alapján, a Minisztertanács a 340/1949. MT sz. rendeletével a közúti fenntartási munkákat – melyeket 1868. évtől az államépítészeti hivatalok házilagosan végeztek – 1950. január 1. napjától vállalati úton rendelte végrehajtani. Ugyanezen a napon – kivéve Komárom és Esztergom megyét – egy-egy, összesen 18 útfenntartó nemzeti vállalat alakult. Komárom és Esztergom megye kérelmére, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1952. január 1. napjától Tatán külön útfenntartó vállalatot szervezett. Az útfenntartó vállalatok a fenntartási teendők ellátása mellett útépítési tevékenységet is folytattak. Az útőrök is az útfenntartó nemzeti vállalatokhoz nyertek beosztást, és mint útfenntartó munkások teljesítménybérben dolgoztak. Az ellenőrző tevékenységet

továbbra is – 1950. augusztus 1. napjáig – az államépítészeti hivatalok látták el.
Ezt követően megalakultak a megyei tanácsok és ezen belül a végrehajtó bizottságok VIII. osztálya. Később ez az osztály a IX. számot kapta, és 1954. március 31-ig bezárólag az állami utak fölötti hatáskört a megyei tanács VB gyakorolta.
A Város- és Községgazdálkodási Minisztérium megalakulásával volt szétválasztva a helyi tanácsi és állami úthálózat.

A Minisztertanács az 517/IV/1954. sz. határozatával az állami közutak, az azokon lévő hidak és az összes révek közvetlen felügyeletét 1954. ápr. 1. napjával ismét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra ruházta és a megyei tanácsok közlekedési osztályát megszüntette. Megalakult a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium budapesti Közúti Kirendeltsége, és ezenkívül még 11 kirendeltség létesült. A közúti kirendeltségek az alábbi helyeken létesültek: Budapest, Debrecen, Eger, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár és Zalaegerszeg. Ezzel egyidőben a megyei tanácsok felügyelete alá tartozó útfenntartó vállalatok is a Közlekedés- és Postaügyi Minsztérium felügyelete alá kerültek. A volt 19 útfenntartó vállalat a közúti kirendeltségekkel azonos székhellyel 12 vállalattá nyert összevonást. A Népgazdasági Tanács 1951. október 8-án kelt 381/19/1951. MT határozatával az útfenntartó vállalatok kezelésében lévő gépkocsikból teherautó fuvarozási vállalat felállítását rendelte el. Ezt a vállalatot a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954. évi november 16-án kelt 13/93/1954. sz. utasításával 1955. január 1-től Közúti Kőanyagszállító Vállalat néven szállítmányozási vállalattá szervezte át. Ezen vállalat gépkocsiparkjának nagy része 1955. évben az autóközlekedési vállalatok részére nyert átadást.

Az 517/IV/1953. MT sz. határozat a kompügyek területén változást rendelt el. Egyes rév vállalatnak és a Sztalinvárosi Kompüzemnek Dunai Rév Vállalat néven történt összevonásán túl a megyék, valamint más közületek által kezelt kompoknak az útfenntartó vállalatok kezelésébe történő átadása iránt intézkedett.
Az 1954. évben alakult 5 mélyépítő vállalat, az útfenntartó vállalatok nagyobb volumenű munkáit, valamint létszámának egy részét a vonatkozó rendelet alapján vette át.

A főváros területének új megállapításáról szóló 1949/XXVI. tc. az abban foglalt városokat és nagyközségeket 1950. január 1. napjától Budapest fővárossal egyesítette, minek folytán a fővároshoz csatolt városok és nagyközségek területén lévő útszakaszokat az állami közutak hálózatából 1950. január 1-ével a főváros kezelésébe adták át.

A hároméves, majd ezt követő ötéves tervek

A II. világháború által okozott károk helyreállítását a 3 éves terv (1947–1949) volt hivatva végrehajtani.
A 3 éves tervet követte az első ötéves terv (1950–1954), melynek feladatai között nagymértékben a fenntartási munkák szerepeltek.

Az 1955–1960. évek előkészítési évek voltak, így a második ötéves terv 1961–65. évekre esik összhangba a Szovjetunió népgazdasági terveivel.

Az állandóan növekvő forgalom szükségessé tette a jó utak biztosítását, elsősorban a vizesmakadám burkolatok megszüntetését. Ennek a tervnek végrehajtását elősegítette a nagylengyeli olajmezők feltárása, mivel az itt nyert bitumenekkel végzett ún. itatásos hengerlések és portalanítások az úthálózatban gyors és eredményes javulást mutattak.

A munkák gazdaságos és minőségileg megfelelő eredményesebb ellátása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 11/96/1955. sz. rendeletével az Útügyi Kutató Intézet szervezését rendelte el. Az intézeten belül közlekedéstudományi, útépítéstudományi és hídépítéstudományi osztályt állított fel.

Rádiókapcsolat létesítése

A közúti forgalom rohamos fejlődése hatványozottan követelte a közúti hálózat állandó korszerű állapotát, ami az igazgatóságok részéről a külső szervekkel állandó kapcsolat létesítését, a feladatok gyors végrehajtását tette szükségessé. Ennek elérése céljából az 1968–69. években a központ és a külső szervek között rádiókapcsolat létesült, az intézkedések gyors továbbítása céljából. A rádiókapcsolat, a központ és külső szervei, majd folyamatosan egy-egy gépjárműbe beépített szerkezet felhasználásával megvalósult az intézkedések gyors végrehajtásának lehetősége, ami különösen elemi károk vagy forgalomra veszélyes esetekben ma már nélkülözhetetlen. De rádiókapcsolat létesült a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az igazgatóságok, valamint az igazgatóságok egymás közötti érintkezése céljából is. Ezzel megszünt a tetemes időt rabló telefonbeszélgetésekre való várakozás és sok esetben az intézkedések késedelmes végrehajtása. Ma már a főútvonalakon gépkocsikkal állandó ellenőrzés folyik, az ellenőrző gépkocsik rádió-felszerelése a közlekedési akadályok gyors közlését és egyúttal a kapott utasításnak megfelelő végrehajtását biztosítja.

Itt megjegyzem, hogy az M.7 autópályán ún. segélykérő telefonok is elhelyezést nyertek.

A közutakon a rendszeres téli hóeltakarítás 1940. évben vette kezdetét. Ezt megelőzően már biztosította a minisztérium egyes igazgatóság részére a hómarógépeket és tehergépkocsikra felszerelhető hótoló szerkezeteket. Azonban ebben az időben a hóeltakarításban még nagy szerepet játszottak a ló- és traktorvontatású fahóekék is. Az útőrök feladatát képezte a községi elöljáróságoktól a fogatok beszerzése, ill. biztosítása, de fontos feladatot képezett az ún. hójelentés teljesítése, amit az illetékes postahivataloknál kellett leadni.
Ma már a hóeltakarítás, vagyis a forgalomnak minden időben való biztosítása szervezetten nyer megoldást. Nagyobb forgalmat lebonyolító utakon az ún. őrjáratos gépkocsik a közúti forgalom megindulása előtt az utak járhatóságát megállapítják, szükség szerint intézkednek a csúszási veszély megszüntetéséről, vagy szükség szerint a hófúvások eltakarításáról. Ezeknél a munkáknál különösen fontos szerepet töltenek be a hírközlő berendezések, melyekkel a kora reggeli órákban a közúton közlekedők már tájékozódhatnak a közutak járható- vagy járhatatlanságáról. A külső szervek által készült jelentések az UTINFORM által nyernek összegezést és továbbítást.

A Közúti Igazgatóságok megalakulása

1958. május 1. napján az útfenntartási munkák kivitele terén is szervezeti változás történt. A munkák racionálisabb végrehajtása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. május 1. napjával a közúti kirendeltségek és útfenntartó vállalatok személyzetéből megszervezte a közúti igazgatóságokat. Ugyanezen időben az útfenntartó vállalatok közúti üzemi vállalatokká alakultak. Az útőri személyzetet a megalakult igazgatóság vette át. (KPM 20+1958. Közl. Ért. 12. sz.)

A közúti igazgatóságok az alábbi szervezettel alakultak: közúti fenntartási osztály, ezen belül műszaki csoport, útfenntartási csoport. Pénzügyi osztály, ezen belül pénzügyi csoport, számviteli csoport és bércsoport.

A nehéz útőri munka kiküszöbölése érdekében a KPM az évtizedek óta kézi munkát jelentő útfenntartás gépesítését kezdte el. Folyamatos terv szerint kis-, közép- és nagygépek beszerzésével. A gépekkel a szakasztechnikusi körzetek dolgoztak.

A Budapesti Közúti Izazgatóságnál a gépek kezelését biztosító személyzetet az igazgatóság saját állományából – útőrökből – fokozatosan képezte ki. A nyári fenntartási munkák befejeztével évről-évre az őszi időszakban tartott többhetes tanfolyamokon könnyű- és nehézgépkezelők nyertek kiképzést és a tanfolyam elvégzését igazoló okmányok alapján nyertek jogot fenntartási gépek kezelésére.

A későbbiek során az útfenntartási feladatok megismerése, a szükséges munkák miképpeni végzésének elsajátítására bentlakásos tanfolyamokon nyertek az igazgatóságnál a dolgozók kiképzést.

A Budapesti Közúti Igazgatóság területén 1967. évig 12 szakasztechnikusi körzet volt (Nagykáta, Zsámbék, Monor, Cegléd, Nagykőrös, Dabas, Aszód, Páty, Szentendre, Nagymaros, Vác és Ráckeve).

Az 1967–75. évig a szakasztechnikusi körzetek összevonásából (1967. április 1.) 9 útmesterség alakult (Nagykáta, Cegléd, Dabas, Tárnok, Pomáz, Monor, Ráckeve, Veresegyháza és Vác).

Szakmai szabványok

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1968. január 1-i kötelező hatállyal útügyi szakmai szabványként kiadta az Országos Közutak Tervezési Szabályzatát.
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya 862.939/1968. sz. utasításával elrendelte az Út- Vasúttervező Vállalat által 28.745/IV/U–5 tervszám alatt készített Közúti Útbaigazító Táblák Ágazati Szabvány Tervezetét azzal a megjegyzéssel, hogy a tervezet csak az országos közutak főhálózati útjaira vonatkozik. Megelőzően 76116/1967. sz. alatt kiadta az Útépítési Munkahelyek Elkorlátozására vonatkozó utasítást.

Üzemmérnökségek megalakulása

1975–77-ig a külső területen is jelentős szervezeti változások történtek, nevezetesen az útmesterségekből üzemmérnökségek alakultak. 1975 évben váci székhellyel, majd 1977. évben Dabas, Monor, Cegléd és Tárnok székhellyel. Jelenleg tehát ez az öt üzemmérnökség végzi a területen a közúti igazgatóság fenntartási és egyéb feladatait.

Az üzrmmérnökségek által kezelt úthosszak a következő oldal táblázatán szerepelnek:

Székhely	Üzemmérnökség	Kiépített km	Kiépítetlen km	Összesen km
Tárnok	Budai	385,735	4,189	389,924
Dabas	Dabasi	492,362	56,329	548,691
Cegléd	Ceglédi	365,828	36,133	401,961
Monor	Monori	399,384	39,091	438,475
Vác	Váci	564,411	6,004	560,415
Összesen:		2,207,720	141,746	2,349,466

Beruházások és azok irányítása

A központi szervezéssel kapcsolatban meg kell említeni, hogy a Budapesti Közúti Igazgatóság beruházása és irányítása alatt épülnek az autópályák és autóutak is. Az 1971. okt. 1-től az igazgatóhelyettes főmérnöki munkakör kétfelé vált. (KPM 161.593/1971.) Alakult egy megyei és egy autópálya főmérnökség, különkülön igazgatóhelyettesi főmérnök műszaki irányítása mellett, egy igazgató vezetésével. Ezzel egyidejüleg a munkakörök jobb ellátása céljából a már eddig is meglévő közgazdasági, területi és központi műszaki osztályok mellett a megyei főmérnökségen megalakult az igazgatási és hatósági osztály, a gépészeti, az anyag- és szállítási, valamint a tervező osztály. A forgalomtechnikai osztály az autópálya főmérnökség szervezésében alakult és ennek egy megyei csoportja végzi a megyei főmérnökségen a forgalomtechnikai teendőket. Természetesen az autópálya főmérnökségen is hasonló osztályok működnek.

Mivel a 19 megyében összesen 12 közúti kirendeltség, majd 1958 évtől 12 közúti igazgatóság végezte és végzi az útügyi igazgatást és fenntartást, így az igazgatóság területi szervei által kezelt területek nem egyeztek a közigazgatási határokkal. Ennek következményeként a Budapesti Közúti Igazgatóság Komárom megye területéről 1970. évig, a Tatabányai Közúti Igazgatóság megalakulásáig 264,399 km, Szolnok megye területéről 1961. dec. 31-ig 257,683 km, majd 1962. január 1-től Szolnok megye teljes úthálózatát kezelte egészen 1965. április 1-ig, vagyis a Szolnoki Közúti Igazgatóság megalakulásáig. 1962. január 1-ével a Budapesti Közúti Igazgatóság Szolnokon közúti kirendeltséget létesített.

A nagykőrösi járás közúti hálózata 1959-ig a Kecskeméti Közúti Igazgatóság kezelésében volt, ezt követően került a Budapesti Közúti Igazgatóság kezelésébe.

Az 1958. évi szervezeti változás során alakult 12 közúti igazgatóság nem elégítette ki a 19 megye közigazgatási igényeit – pl. Szolnok város 3 közúti igazgatósághoz tartozott –, ezért folyamatosan minden megye székhelyén megalakult a közúti igazgatóság, így az előzően létrejött 12 igazgatóságból 19 igazgatóság alakult, azonosan a megyék számával.

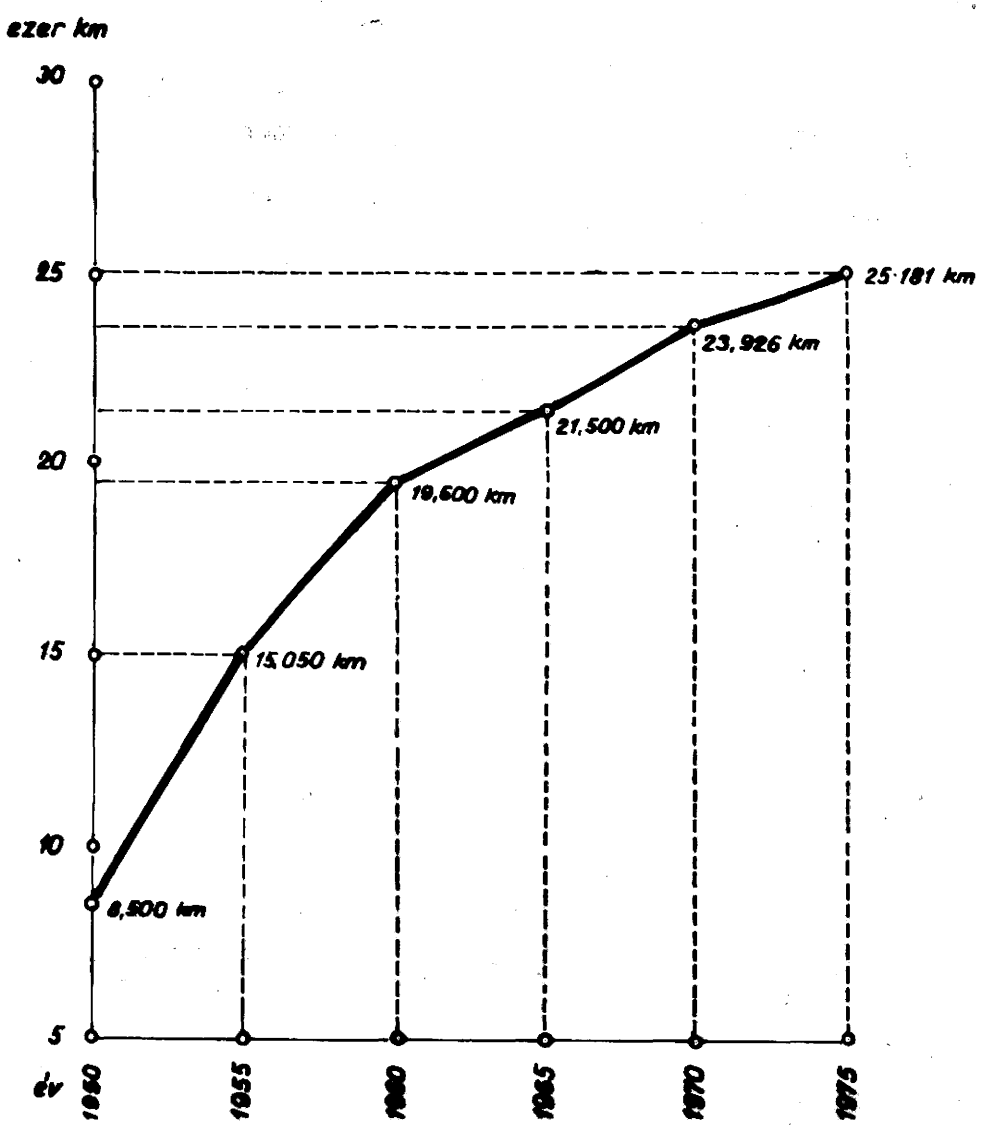
Mivel az útépítések és korszerűsítések beruházását 1958-tól a közúti igazgatóság látja el, meg kell emlékezni az ellenőrzés szervezetéről, tevékenységéről, illetve alakulásáról. 1950-ben megalakult az Útberuházó Nemzeti Vállalat és a Közúti Hídberuházási Nemzeti Vállalat. Ezek a vállalatok bonyolították le és ellenőrizték a nagyobb út- és hídépítéseket. Mindkét vállalat 1952-ben beolvadt a KPM X. Főosztályába és az építések felügyeletét végezte az igazgatóságok megalakulásáig. Ettől kezdődően az igazgatóság szervezetén belül a nagyobb út- és hídépítések lebonyolítását a KPM Útépítési Műszaki Ellenőrző Csoport (UMECS) gyakorolta, 1964-ig. Ugyanezen idő alatt a TSZ-ek útépítéseinek lebonyolítását a TSZ Útépítési Műszaki Ellenőrző Csoport (TUMECS) hajtotta végre. 1964-ben úgy az UMECS, mint a TUMECS megszünt. Az UMECS helyett Autópálya Műszaki Ellenőrző Csoport alakult, amely csak az autópályák építésének lebonyolítási feladatát látta el. 1963-tól az igazgatóságok vették át a TSZ utak építésének lebonyolítását is 1968-ig. Végezték továbbá az építési és korszerűsítési munkák lebonyolítását 1970. dec. 31-ig. A TSZ utak építésének beruházását és ellenőrzését 1969-től a MEZŐBER Vállalat vette át, míg az autópályák építésének lebonyolítását az 1971. jan. 1-én alakult Közúti Beruházó Vállalat végzi. Ugyancsak ez a vállalat végzi a közúti igazgatóságok megrendelései alapján egyes nagyobb korszerűsítési munkák lebonyolítását is, de ezen munkák beruházója Pest megye területén a Budapesti Közúti Igazgatóság.

A Közúti Beruházó Vállalat részére lebonyolításra ki nem adott korszerűsítési, burkolatmegerősítési és fenntartási munkák lebonyolítását és ellenőrzését az igazgatóság központi műszaki osztálya, míg a fenntartási munkák lebonyolítási és ellenőrzési munkáit a területi műszaki osztály látja el.

Az autópályák beruházója az egész ország területén a Budapesti Közúti Igazgatóság, lebonyolítója pedig a Közúti Beruházó Vállalat.

Az UTINFORM forgalombiztonsági és forgalomszervezési csoportja 1976. jan. 1-ével alakult meg. (566.526/1975. KPM Utfőo.)

ORSZÁGOS AUTÓBUSZHÁLÓZAT HOSSZNÖVEKEDÉSE 1950 - 1975



A Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet adatgyűjteménye 1976.

PEST MEGYE ÚTHÁLÓZATA 1958. DECEMBER 31-ÉN

I. rendű főutak

1.	1. sz.	Budapest–bécsi	10+705–31+951	21,246 km
2.	2. sz.	Budapest–balassagyarmat–kassai	14+225–43+323	29,098 km
3.	3. sz.	Budapest–miskolc–kassai	17+495–53+636	36,141 km
4.	4. sz.	Budapest–püspökladány–ungvári	18+443–93+280	74,837 km
5.	4/a sz.	Üllői kitérő	0+000– 1+527	1,527 km
6.	4/b sz.	Monori kitérő	0+000– 1+892	1,892 km
7.	5. sz.	Budapest–szeged–belgrádi	19+302–60+469	41,167 km
8.	6. sz.	Budapest–pécsi	17+700–29+721	12,021 km
9.	6/a sz.	Százhalombattai kitérő	0+000– 1+856	1,856 km
10.	7. sz.	Budapest–nagykanizsa–varasdi	14+891–28+400	12,369 km
		I. rendű főutak összesen:		232,154 km

II. rendű főutak

11.	11. sz.	Budapest–esztergomi	13+164–47+605	34,441 km
12.	26. sz.	Újpest–veresegyházi	6+145–22+462	16,317 km
13.	31. sz.	Budapest–jászberény–dormándi	24+674–69+053	44,379 km
14.	51. sz.	Budapest–újvidéki	16+470–55+388	38,898 km
15.	57. sz.	Kiskunlacháza–kiskőrösi	0+000–16+967	16,967 km
16.	80. sz.	Budapest–tata–győri	7+780–29+738	21,958 km
		II. rendű főutak összesen:		172,960 km

III. rendű főutak

17.	111. sz.	Budakalász–dobogókői	0+000–22+794	22,794 km
18.	121. sz.	Vác–szob–ipolysági	0+000–61+243	61,243 km
19.	203. sz.	Vác–gödöllői	0+000–25+561	25,561 km
20.	204. sz.	Vác–acsai	0+867–25+332	24,465 km
21.	206. sz.	Balassagyarmat–aszódi	33+396–59+417	26,021 km
22.	311. sz.	Cegléd–nagykátai	0+000–35+347	35,347 km
23.	402. sz.	Albertírsa–örkényi	0+000–20+990	20,990 km
24.	501. sz.	Budapest–ráckeve–kiskunfélegyházi	7+400–44+097	36,697 km
25.	502. sz.	Örkény–tassi	0+000– 6+822	6,822 km
26.	801. sz.	Budapest–pilisszentiváni	13+097+20+660	7,569 km
		III. rendű főutak összesen:		267,609 km

Összesítés

232,154 + 0,708	= 232,862 km
172,960 + 0,082	= 173,042 km
267,509 + –	= 267,509 km
főhálózati utak összesen:	673,413 km

Az úthálózat burkolatfajtánkénti megoszlása

	Végleges	Portalanított	Vízzel kötött makadám	Egyéb	Kiépítetlen	Összesen
	burkolat					
főhálózat	289,363	177,699	206,351	–	–	673,413
egyéb hálózat	65,904	121,976	1221,570	–	188,251	1597,701
összesen:	355,267	299,675	1427,921	–	188,251	2271,114

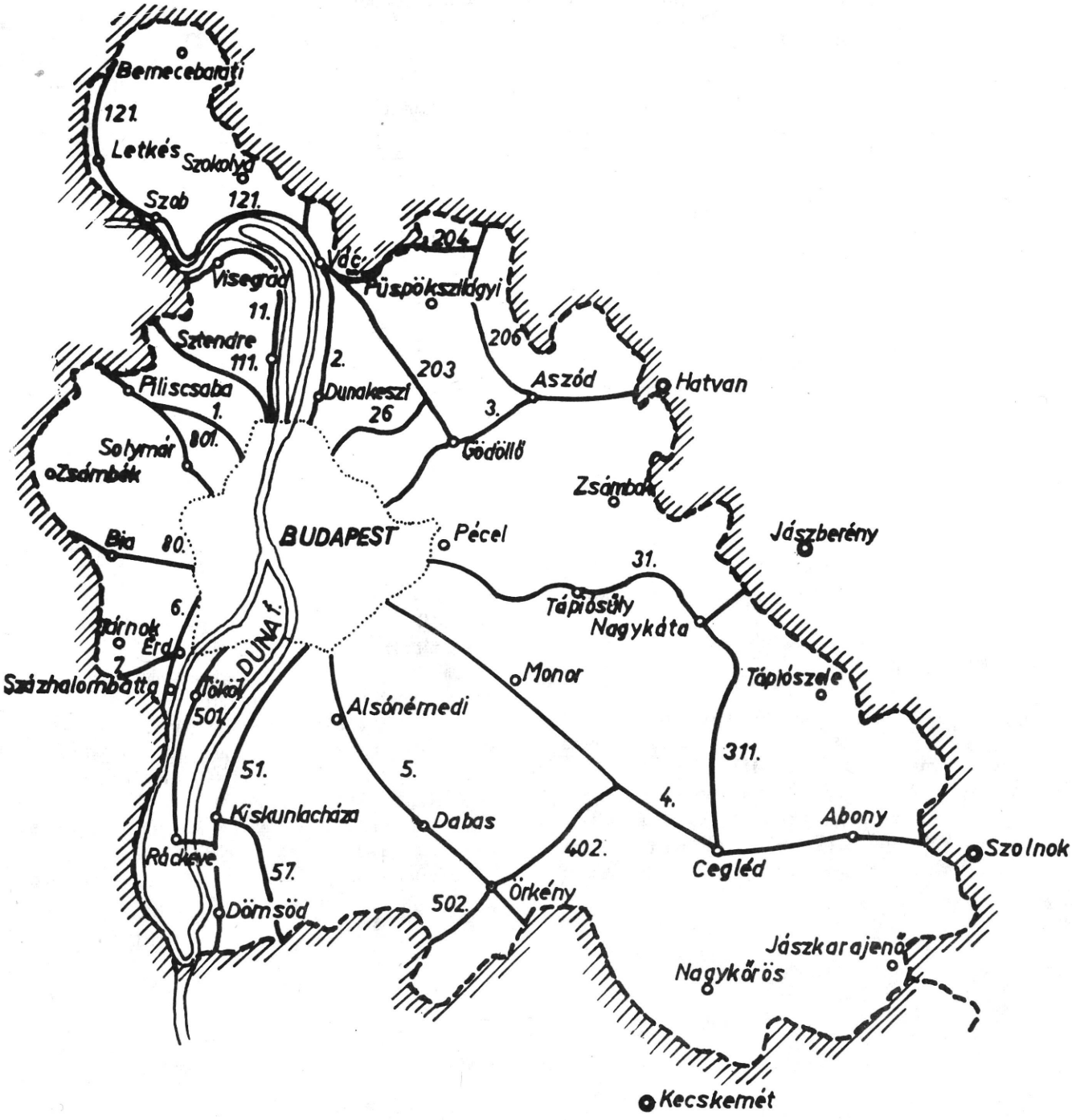
Megjegyzés: az egyéb úthálózatba tartozó utak részletezését mellőztem.

Az 1958. évi közúti hálózat feltüntetését azért tartottam szükségesnek, mivel ebben az évben kezdődött az igazgatóságok megalakulása és ezzel egyidejűleg az útőröknek a közúti igazgatóságok állományába történő visszahelyezése.

Bár ez a szervezeti változás sem hozta létre az 1950-es évek előtti ún. útőri szakaszok visszaállítását, mégis a közutak fenntartásában számottevő változás történt. Az eddig fennálló brigádrendszer továbbra is megmaradt, azonban az útőrök havi béres állami alkalmazottak lettek, és havi bérük mellett az útfenntartási normák figyelembevételével nagyobb teljesítmény elérése esetén százalékos fizetéskiegészítésben részesültek.

Az utak minőségi állapotának emelkedésével megváltozott a fenntartási munkák kivitelezése is. A vizesmakadám burkolatok kátyuinak megszüntetését eddig útiporral kevert különböző szemnagyságú kaviccsal végezték. A vizesmakadám fenntartási hengerlések helyett az ún. bitumenes hengerlések nyertek kivitelezést, melyeket már nem „útiporral", hanem bitumennel kevert zúzalékkal kellett kikátyúzni és fenntartani. E munkák kivitelezésének megkönnyítését szolgálták a folyamatosan beszerzett fenntartási kis-, közép- és nagygépek, melyek kezelését az útőrök tanfolyamokon elsajátították.

Pest megye
FŐÚTHÁLÓZATA 1958.



Úthálózati kimutatás 1958.

PEST MEGYE ÚTHÁLÓZATA 1975. DECEMBER 31-ÉN

I. rendű főutak:

1.	2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	14+717–43+667 km		28,950 km
2.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti	17+498–52+725 =	35,227	
		+	0,095	35,322 km
3.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	18+414–91+010 =	72,596	
	4/a Budapest–debrecen–záhonyi	23+685–25+212 = +	1,527	
	4/b Budapest–debrecen–záhonyi	39+615–41+507 +	1,892	76,015 km
4.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei	19+302–60+469 km		41,167 km
5.	6. sz. Budapest–pécs–barcsi	17+700–31+300 km	13,600	
		+	0,473	
		+	0,132	
		+	2,128	16,333 km
6.	10. sz. Budapest–dorog–dunaalmási	10+705–31+951 km		21,246 km
7.	70. sz. Budapest–székesfehérvár–zamárdi	14+339–18+823 =	4,484	
		20+228–27+848 =	7,620	
		+	0,400	12,504 km
	I. rendű főutak összesen:			231,537 km

II. rendű főutak:

8.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	13+254–47+605 =	34,351	
		–	0,576	33,775 km
9.	12. sz. Vác–szobi	0+000–26+646 =	26,646	
		+	2,061	28,707 km
10.	31. sz. Budapest–jászberény–dormándi	24+674–69+053 km		44,379 km
11.	40. sz. Albertírsa–abonyi	0+000– 31+430 km		31,430 km
12.	51. sz. Budapest–baja–hercegszántói	16+470–55+368 km	38,898	
		+	0,143	39,041 km
13.	311. sz. Nagykáta–ceglédi	0+000–34+923 km		34,923 km
14.	441. sz. Cegléd–nagykőrös–kecskeméti	0+000–23+406 km		23,406 km
	II. rendű főutak összesen:			235,661 km
	I. rendű főutak összesen:			231,537 km
	Főutak mindösszesen:			467,198 km

Megoszlás burkolatfajtánként

Végleges burkolat	Portalanított burk.	Vízzel kötött mak.	Egyéb burk.	Kiépítetlen földút	Összesen:
		Alsóbbrendű utak:			
972,606	758,270	4,154	–	143,989	1,879,019 km
		Főutak:			
464,334	2,864	–	–	–	467,198 km
		1975. évi úthálózat hossza mindösszesen:			
1,436,940	761,134	4,154	–	143,989	2,346,217 km

Megjegyzés: az alsóbbrendű úthálózatba tartozó utak részletezését mellőztem.

Ha megnézzük az előzőkben a burkolatok 1950-1975. évi minőségi változását feltüntető táblázatot, megállapítható, hogy az elmúlt 25 év alatt a közúti hálózatban hosszváltozás alig észlelhető, mindössze 3,5%.

Azonban a burkolat minőségét vizsgálva örömmel vehetjük tudomásul, hogy Pest megye közúti hálózatából a vizesmakadám burkolatok csaknem teljesen megszüntek, és portalanított, vagy végleges burkolattá épültek át.

Amíg a második világháborút megelőzően a vizesmakadám burkolatok a fogatos járművek közlekedésének megfeleltek, a rohamos fejlődésnek indult – különösen az 1957 évet követően – motorizáció nemcsak kívánta, hanem már követelte a burkolatok minőségi változását. Az európai, mint közvetlen krönyezetünk gépkocsiközlekedése is, gépkocsiközlekedésünkre erősen kihat. Hazánk közlekedését is a szocialista országokra jellemző termelési jellegű szállítási igények határozzák meg, emellett csak az 1957 évtől nyílt lehetőség a fogyasztás jellegű igényeket kielégítő személyszállító gépkocsik számának növelésére. A személygépkocsi állomány 1957–1963 évek között 5 és félszeresére növekedett.

Az 1963. évi forgalomszámlálás adatai külön elemzés nélkül is meggyőznek arról, hogy – a külföldi tapasztalathoz hasonlóan – a forgalom az úthálózat egyes szakaszaira koncentrálódik, ami már előírja a korszerűsítés sorrendjét is. Figyelembe kellett venni azt a körülményt is, hogy a távolsági jellegű forgalom mellett a hétvégi forgalom a külföldihez hasonló méreteket ért el, ami a sürgősség megállapításánál meghatározó volt.

A nagyvolumenű munka ütemét egyebek között a népgazdaság erőforrásai, a tervek készítésének időpontjai, valamint az építőipari kapacitás határozta meg. Mindezek figyelembevételével sikerült elérni 25 év alatt a közúti hálózatban történt nagyfokú minőségi változást.

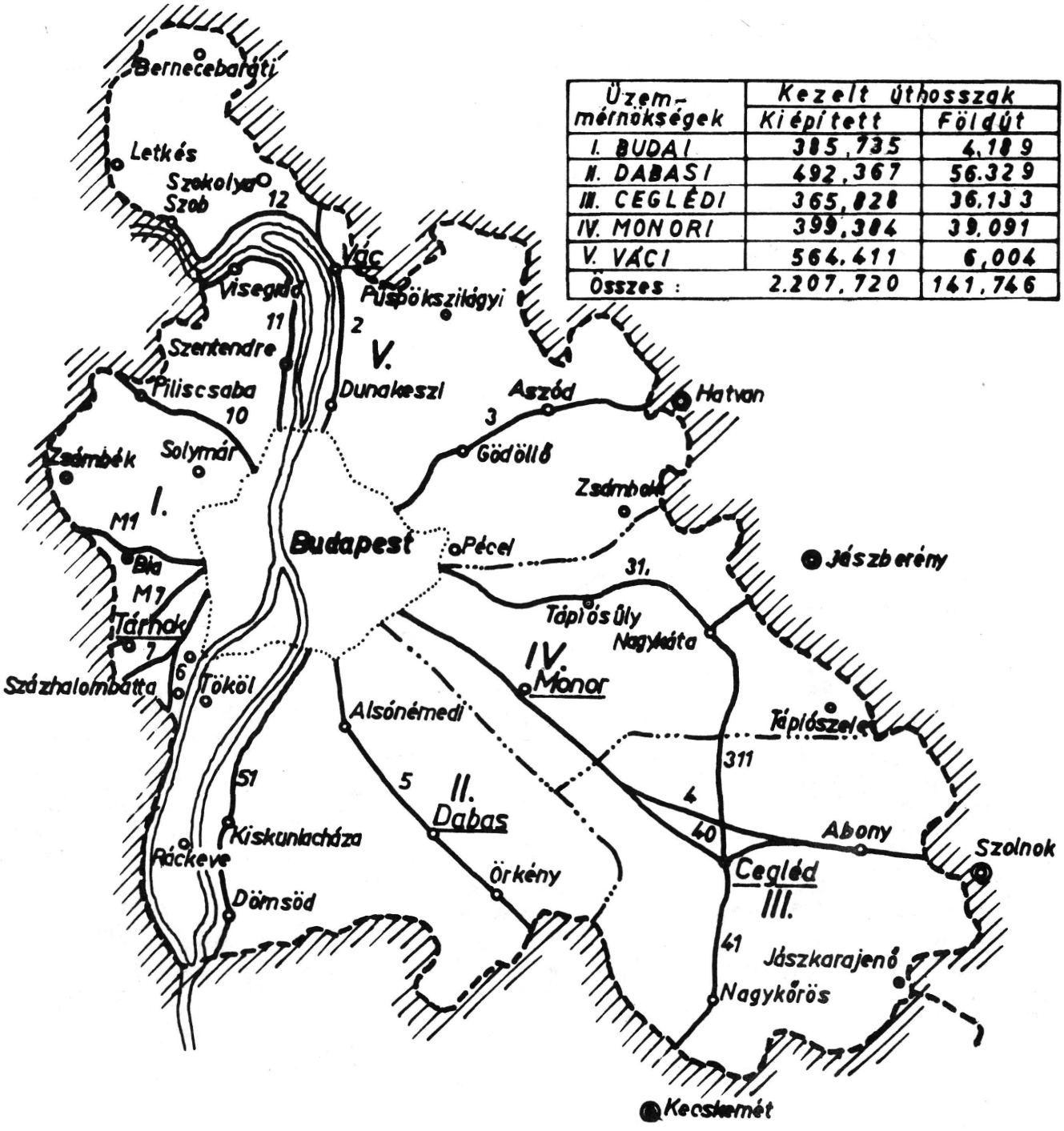
Pest megye
FŐÚTHÁLÓZATA 1975.

Úthálózati kimutatás
1975

Pest megye

ÜZEMMÉRNÖKSÉGEK 1975 – 1977

Üzemmérnökségek	Kezelt úthosszak	
	Kiépített	Földút
I. BUDAI	385,735	4,189
II. DABASI	492,367	56.329
III. CEGLÉDI	365,828	36,133
IV. MONORI	399,384	39,091
V. VÁCI	564,411	6,004
Összes :	2.207,720	141,746



Jelmagyarázat:

——— Főhálózati utak

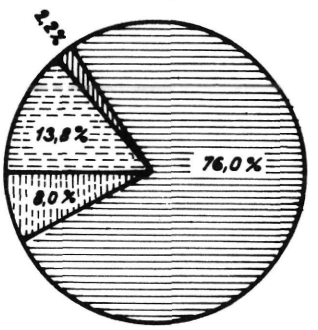
-·-·-·- Üzemmérn. határa

BURKOLATOK MINŐSÉGI VÁLTOZÁSÁNAK GRAFIKONJAI, PEST MEGYE

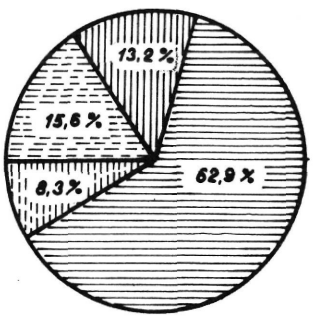
1950 – 1975

egység: km

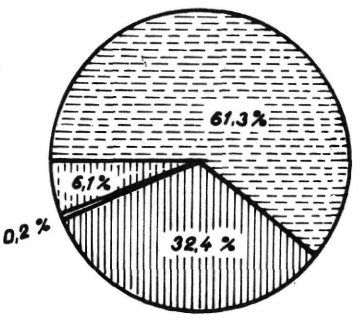
Év	Végleges burkolat	Portalanított burkolat	Vízzel kötött makadám	Kiépítetlen földút	Hossz-növekedés	Összesen
1950	313,000	50,000	1,726,000	182,100	-	2,271,000
1958	355,267	299,675	1,427,921	188,251	-	2,271,114
1975	1,436,940	761,134	4,154	143,989	75,000	2,346,989



1950. évi állapot



1958. évi állapot



1975. évi állapot

Jelmagyarázat:

végleges burkolat

portalanított burkolat

vízzel kötött makadám

kiépítetlen

BEKÖTŐÚT ÉPÍTÉS 1967-72 KÖZÖTT

Alsógöd–újtelepi	0,0 – 0,8	1967.	1,2
Kerepes–szilasligeti	0,0 – 1,2	1970.	3,4
Herceghalom	0,0 – 0,5	1972.	0,9

A bekötőúti építések felsorolásából láthatóan Pest megye területén a közúti hálózat fejlettsége miatt nem volt szükség további bekötőutak építésére, ami egyben azt is jelenti, hogy mind a községek, mind a nagyobb települések kiépített úttal történő bekötése már jóval előbb megtörtént. Pest megye úthálózati kimutatása 124 kiépített bekötő utat tart nyilván.

Az 1963–1968. évek között Pest megye területén a TSZ bekötő utak építését is az igazgatóság végezte. A vonatkozó nyilvántartás szerint 48 TSZ bekötőutat épített, melyek közül néhányat név szerint az alábbiakban sorol fel:

Ceglédi Vörös Csillag TSZ	0,0–0+400 km	1965.
Délegyházai Egyesült Törekvés TSZ	0,0–1+770 km	1965.
Domony Új Élet TSZ	0,0–2+200 km	1964.
Puszta-Mizse Fábián tanyai TSZ	0,0–2+000 km	1964.
Püspökszilágyi Aranykalász TSZ	0,0–1+000 km	1964.
Tárnok Lenin TSZ	0,0–1+630 km	1964.
Tápiószele Béke TSZ	0,0–1+715 km	1965.
Törtel Aranykalász TSZ	0,0–1+568 km	1965.
Kisnémedi Zöld Mező TSZ	0,0–0+415 km	1968.
Aszód Aranykalász TSZ	0,0–0+190 km	1966.

AZ ORSZÁGOS FŐÚTHÁLÓZAT FŐVÁROSI TANÁCS KEZELÉSÉBEN LÉVŐ SZAKASZAI

1.	2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	0+000–14+717 km sz.	14,717 km
2.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti	0+000–17+498 km sz.	17,498 km
3.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	0+000–18+414 km sz.	18,414 km
4.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei	0+000–19+302 km sz.	19,302 km
5.	6. sz. Budapest–pécs–barcsi	0+000–17+700 km sz.	17,700 km
6.	10. sz. Budapest–dorog–dunaalmási	0+000–10+705 km sz.	10,705 km
7.	70. sz. Budapest–nagykanizsa–letenyei	0+000–14+339 km sz.	14,339 km
8.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	0+000–13+254 km sz.	13,254 km
9.	31. sz. Budapest–jászberény–dormándi	0+000–24+674 km sz.	24,674 km
10.	51. sz. Budapest–baja–hercegszántói	0+000–16+470 km sz.	16,470 km
	Tanácsi kezelésben lévő országos főutak összesen:		167,073 km

20 M-NÉL NAGYOBB NYÍLÁSÚ HÍDAK ÉPÍTÉSE 1948-1973 KÖZÖTT

2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	39+096 Váci felüljáró	72,80 m 1964.
4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	24+317 Üllői felüljáró	27,00 m 1951.
4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	40+482 Monori felüljáró	37,50 m 1951.
6. sz. Budapest–pécs–barcsi	32+468 Százhalombattai felüljáró	62,50 m 1969.
51. sz. Budapest–baja–hercegszántói	20+750 Duna–Tisza csat. híd	63,10 m 1974.
311. sz. Nagykáta–ceglédi	33+144 Ceglédi felüljáró	94,07 m 1969.
2102. j. Újpest–veresegyház–galgamácsai	12+600 vízfolyás	29,20 m 1973.
1114. j. Tahitótfalu–váci	0+326 Tahi Kis-Duna híd	201,80 m 1948.
5101. j. Csepel–ráckeve–kiskunlacházi	39+141 Dunaág híd	68,20 m 1949.
12111. j. Letkési	0+750 Ipoly-híd	61,73 m 1952.
A hidak nyílásának össz-hossza:		717,90 m 1999.

Az alábbi két műtárgyon a 4. sz. főút korszerűsítésével együtt szélesítés és megerősítés történt:

4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	24+317 Üllői felüljáró	27,00 m 1972.
4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	40+482 Monori felüljáró	37,50 m 1973.

A 20 méternél nagyobb nyílású hidakban tulajdonképpen nem a vízfolyások, vagy völgyek áthidalásánál van hiány – itt nem beszélve a Duna folyón a forgalom meggyorsítása céljából még szükséges hidakról – hanem a szintbeni vasúti keresztezések megszüntetése céljából szükséges áthidalások mielőbbi megépítésénél. Az autóutak és autópályák építésénél – legyen az folyó, völgy, patak, vagy vasút – ezek az áthidalások megépülnek, de a meglévő úthálózaton még nagy feladat vár ezek megszüntetésére.

A közlekedési szervek mindent elkövetnek az áthidalások folyamatos csökkentésére. Pest megye területén ebben a vonatkozásban is van még sok tennivaló és megvalósításukat sürgeti a balesetek növekvő száma is.

Az utóbbi években néhány vasúti keresztezés fölött épült már felüljáró, ez azonban csak töredéke a szükségletnek.

A keresztezésen való biztonságosabb áthaladást kívánja elérni a mind nagyobb számban létesítendő fénysorompós megoldás, azonban a gépkocsivezetőnek különös figyelemmel kell lenni az automatikusan működő jelzőlámpákra. Hatványozott figyelmet és körültekintést kíván az őszi és tavaszi időjárásban gyakorta előforduló ködösség miatt csökkent látótávolság is.

KIMUTATÁS
A MEGYEI FŐMÉRNÖKSÉG ÁLLOMÁNYÁBAN LÉVŐ MUNKAGÉPEKRŐL 1975. ÉVBEN

Megnevezés	Típus	db
Földmunkagép		
Gräder	D–557	1
Gräder	D–598	1
Gräder	D–710	5
	Összesen:	7
Gumikerekes kotró	E–1514	4
Gumikerekes kotró	EO–2621	1
	Összesen:	5
Árokmaró	Csati 5000	1
Árokmaró	Trenkle	1
Dózer	Fiat Allis	1
	Összesen:	3
Rakodógépek		
Forgórakodó	UN–050	16
Forgórakodó	VCS frak	1
	Összesen:	17
Volvo	LM 641	1
Volvo	LM 840	1
	Összesen:	2
Tömörítő eszközök		
Statikus henger	Skoda NV–10	2
Statikus henger	R–814	2
	Összesen:	4
Önjáró vibró	SVTW–18	3
Önjáró vibró	VV–8–H	1
Gumihenger	SGW–16	1
Kézi vez. vibró	WW–1700	7
Kézi vez. vibró	WW–3400	5
	Összesen:	17
Bitumentároló és melegítő eszközök		
Stabil	15000 l	2
Stabil	B–600	5
Stabil	B–400	4
Reisser mobil	4,5 t	2
Motoros üst	B–51	16
KBSZ–76	4000 l	2
Timsina	3000 l	6

Megnevezés	Típus	db
Egyéb munkaeszközök		
Vontató	MTZ–50	10
Láncfűrész	Homelite	9
Láncfűrész	Husquara	2
Bontókalapács	Pionjär	5
Zuzalékszóró	IFA	14
Zuzalékszóró	Csepel	15
Korlátmosó	RL–3	4
Oszlopmosó	RP–3	8
Seprő	VKS–3	7
Fűkasza	RM–2	7
Fűkasza	RMB–3	6
Rézsűkasza	TS–500	1
Részűkasza	TM–600	1
Betonkeverő	60 l	2
Betonkeverő	HB–75	2
Agregátor	Skoda	1
Agregátor	45 kW	1
Agregátor	15 kW	2
Agregátor	EL 308	3
Agregátor	Pannónia	1
Sövényvágó	MK–II	4
Agregátor	Honda 2,2 kW	2
Tereprendező	TR–I	5
Téli eszközök		
Hómaró Zil	D470	3
Homlokhómaró	VF3–Z	4
Oldalhószóró	S3–H	7
Sószóró	Weisser	4
Sószóró	Tornádó 5	19
Sóőrlő		3
Csigás rakodó		2

Bár a gépesítés fejlődéséről már egyízben említést tettem, de a felsorolást mindig szívesen teszem.

Hosszú éveknek kellett eltelnie, hogy a Közúti Igazgatóság ilyen gépparkkal rendelkezzen. Meg kell azonban említenem, hogy nem minden esetben kapott az Igazgatóság olyan géptípust, ami a fenntartást hathatósan előbbre vitte volna. Ma is hiányát érzi az Igazgatóság a modern árok- és padkarendező, nagy teljesítményű, magas rézsünél is használható fűkaszáló gépnek. Ezek hiánya miatt, – különösen az alsóbbrendű úthálózatnál, – rendezetlenek a padkák és a rézsük. Nagy hiányát érzi az Igazgatóság a kornak megfelelő gépjavító bázisnak, mivel a gépek megkívánt gyors javítása enélkül elképzelhetetlen. Márpedig egy, a meghibásodás miatt a munkából kiesett gép maga után vonja a munkát végző egész brigád kiesését, ami a teljesítményt károsan befolyásolja. Úgy érzem, hogy egy modern gépjavító bázis meglévősége terén a többi igazgatósággal szemben a budapesti igazgatóság nagy lemaradásban van. Ezt a hiányt sürgősen pótolni kell.

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN TÖNKREMENT UTAK GYORS HELYREÁLLÍTÁSA

PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE
TH. KÖZÚTAIN

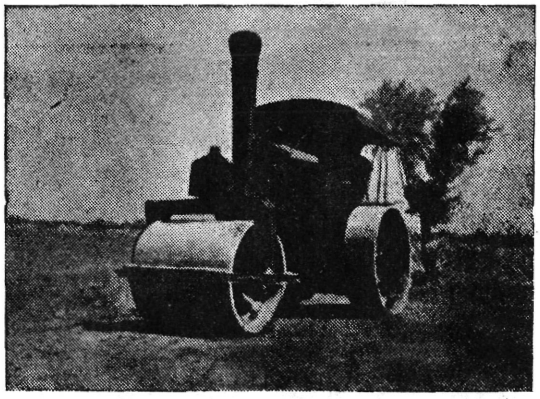
100

KM. HOSSZBAN VÉGZETT ÚJ HENGERELÉSEK

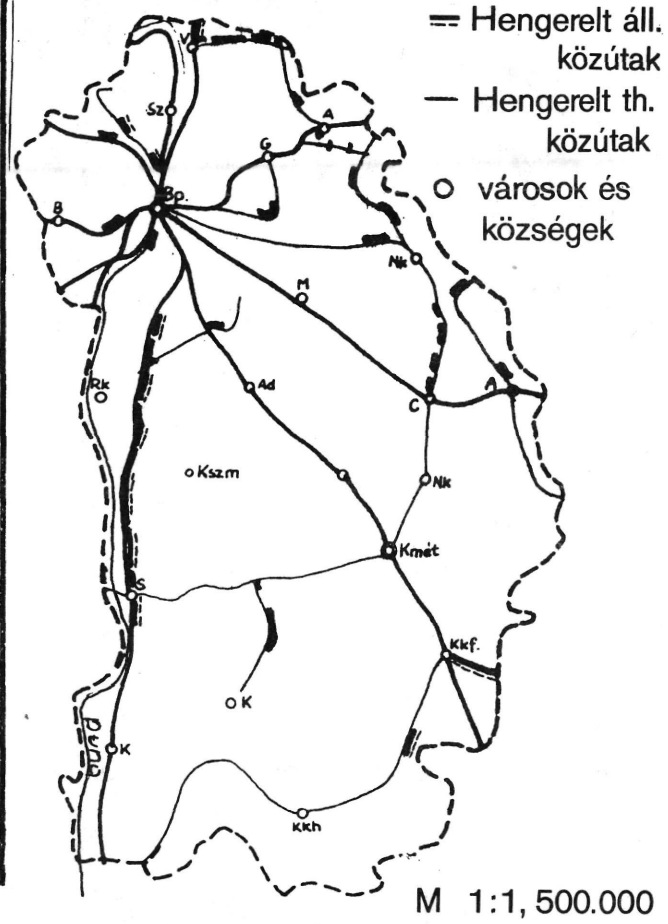
ÜNNEPE

IZSÁKON

1948 JÚLIUS HÓ 18-ÁN



Hengerelt útszakaszok átnézeti helyszínrajza



Ünnep Izsákon 1948. július 18-án

„A rombadőlt ország újjáépítési tevékenységének egyik állomása az 1947–48. évben teljesített 100 km hosszú útvonal hengerlésének befejezése. Ennek a teljesítménynek jellemzésére szolgáljanak az alábbi adatok:

Behengerelt kavics és homok mennyisége: 33.000 m³. Hengerléseknél foglalkoztatott közúti járművek teljesítménye: 170,000 km. Kézi napszámosok és hengerszemélyzetének teljesítménye: 160.000 munkaóra. A hengerlések üzemanyagfogyasztása (szén, tüzifa, olaj stb.) 67 vagon. A hengerléseknél 7 henger dolgozott, melyek mindegyike átlag 120 munkanapon át volt foglalkoztatva.

Néhány adat csupán, de ezzel is emléket kell állítanunk annak az elszánt és szívós akaratnak, mellyel népünk az újjáépítési tevékenység végrehajtására törekszik.

Ritvay Sándor
a budapesti államépítészeti hivatal vezetője."

Dícsérő mondatokat tartalmaz még a fenti füzetecske dr. Barta József a Közlekedésügyi Minisztérium Közúti Főosztályának vezetőjétől és Házi Árpád alispántól.

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN FELROBBANTOTT HÍDAK HELYREÁLLÍTÁSA

PEST-PILIS-SOLT-KISKUN VÁRMEGYE

50

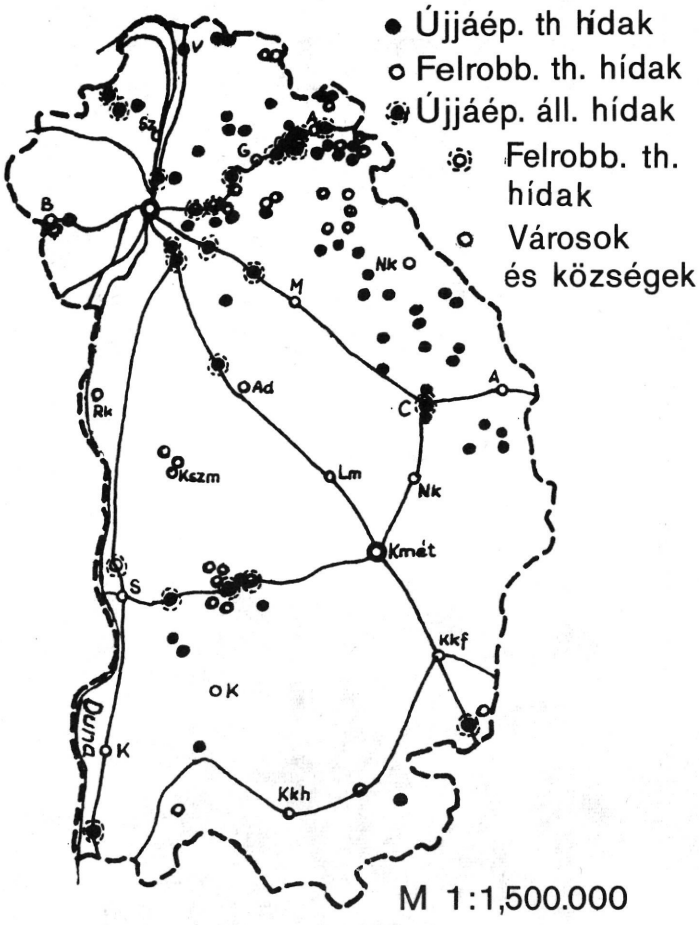
FELROBBANTOTT KÖZÚTI

HÍDJÁNAK

ÚJJÁÉPÍTÉSI ÜNNEPE

1948 JÚLIUS HÓ 4-ÉN

Az újjáépített közúti hidak



Ünnep 1948. július 4.

„Megemlékezés. Ez a kis füzet legyen örök hirdetője annak a magyar élniakarásnak, amellyel dolgozó népünk a fasiszták által feldúlt és lerombolt Hazánk újjáépítésének szinte emberfeletti munkájához hozzáfogott. Vármegyénk dolgozói is vállalták a nélkülözést, éhséget, rongyosságot, hogy a romok eltakarítása után megkezdhessék az újjáépítést. Az újjáépítést és a hároméves tervet, illetve ezen keresztül Hazánkat és népünket boldogító felemelkedést jelzik vármegyénk dolgozóinak hatalmas erőfeszítéséből újjáteremtett hidak, melyeket ez a kis füzet felsorol. Nyugodtan megállapíthatjuk, hogy eddigi erőfeszítéseink nem voltak hiábavalók, mert amit építettünk, magunknak építettük és alkotásainkkal a dolgozók életszínvonalát emeltük. Jól végzett munkánk eredményeképpen miénk lett a föld és a gyár, miénk most már az iskola is, miénk az Ország.

Házi Árpád alispán"

„Ismertetés. A 3,500.000 forinttal újjáépített 50 db hídunkhoz felhasználtunk 5000 m^3 kavicsot, 10.000 q cementet, 90.000 kg gömbvasat, 50.000 kg idomvasat, 25.000 kg vastartót. E számok magukban is meggyőzően hirdetik azt az erőfeszítést, mellyel vármegyénk e téren is hozzájárult országunk újjáépítéséhez.

Ritvay Sándor
a budapesti államépítészeti hivatal vezetője."

Dícsérő mondatokat tartalmaz még a fenti füzetecske Gerő Ernő közlekedésügyi minisztertől.

ÚTKORSZERŰSÍTÉSEK

Már az első világháborút követő 20-as években az útügyi szervek előkészületeket tettek a közúthálózat fejlesztésére és korszerűsítésére. Ezt a célt szolgálta 1920. év végén az Állami Utigépjavító Telep felállítása, mely 7 db gőzhengerrel, 10 db tehergépkocsival, 10 db pótkocsival, 2 db szerszámgéppel és 25–30 állandó munkással kezdte meg működését. Az építés és korszerűsítés legkedvezőbb kivitelezése céljából kísérletképpen különféle burkolattípusok épültek. Így pld. az 1926–27. években a Budapest–ceglédi állami közút 10+170–19+500 km szakaszán 10 különféle újrendszerű burkolat épült.

1. a 10+172–11+000 km szakaszon ún. bazaltterracit, mely 80–100 cm oldalhosszúságú betontáblákból épült, már másfél év alatt tönkrement.
2. a 11+000–12+000 km között 7 cm aszfaltburkolat készült, melyből az alsó kötőréteg 4 cm vastag aszfaltbeton, a felső 3 cm vastag sheetaszfalt volt.
3. a 12+000–13+500 km között kátránymakadám épült.
4. a 13+500+14+000 km között finomaszfaltbeton (topeka) burkolat,
5. a 14+000–15+000 km között durvaaszfaltbeton (bitumac) készült.
6. a 15+000–16+000 km között 15 cm vastag egyrétegű beton,
8. a 16+400+17+000 km között 10 cm vastag rhubenit beton készült.
9. a 17+000–17+120 km között vialit burkolóanyag került felhasználásra, mely a kőszénkátrány emulziója, amelyben kevés bitumen is volt. Ezzel az anyaggal a felületi bevonás megismétlése után sem sikerült kielégítő eredményt elérni.
10. a 17+120–19+500 km között emulbit aszfalt emulzióval készült felületi bevonás. Ez a felületi bevonás sem sikerült, annak az emulzió kifogásolható minősége, és az útpálya hiányos letisztítása volt az oka. A növekvő gépkocsiforgalom ugyanis maga után vonta olyan igények kielégítését is, melyek a régi lassú jellegű forgalom mellett nem jelentkeztek.

A gyors közlekedés az útpályától nemcsak tartósságot, de amellett a síma felületet, a pormentességet és könnyű tisztántartási lehetőséget, vagyis nagyobbfokú biztonsági és közegészségügyi szempontok érvényre juttatását is megkövetelte. Ezek a szempontok elkerülhetetlenné tették főleg a városi és nagyobb községi átkelési szakaszokon állandó burkolatok építését. Ilyenek voltak a megye viszonylatában az aszódi, budafoki, ceglédi kiskőburkolatok.

A Kormány az 1924: IV. t. c. 3.§-a alapján 250 millió aranykoronát eredményező külföldi kölcsön felvételére kapott felhatalmazást. Ebből az összegből, valamint a költségvetési bevételi többletből a kormány a közutak és közúti hidak céljaira 73,631.714 pengőt bocsájtott rendelkezésre (ez az összeg 63,475.616 aranykoronának felelt meg). A kereskedelemügyi miniszteri tárca hatáskörébe tartozó közutak és közúti hidak céljaira a hasznos beruházási hitelből kiépítetlen utak építésére 25,187.932 pengő összeget használtak fel. Ebből az összegből építették meg az országos, sőt nemzetközi forgalom szempontjából fontossággal bíró Balatoni körutat, és annak megközelítését szolgáló útvonalakkal összesen 220 km hosszúságban. Az 1925–29. években fenti hitelből összesen 541 km hosszú útszakasz épült ki, ami a két világháború közötti években nagy teljesítmény volt.

Az útépítés területén nagy haladást jelentett a Bpest–bécsi áll. közút 47–50 km, Tát és Nyergesújfalu községek közötti 3 km hosszú szakaszán az 1927 őszén az első magyar betonút építése. Itt rendezte a Királyi Magyar Automobil Club a gyorsasági versenyét az 1934. évig, mikor is elkészült az 5. sz. Bpest–beogradi áll. közút gyóni szakaszán az 5 km hosszú, egyenes és vízszintes vonalvezetésű betonpálya.

A Királyi Magyar Automobil Club az 1900. évben történt megalakulása óta céltudatos tevékenységével a magyar úthálózat kiépítésére komoly befolyást gyakorolt. Megteremtette az országúti üzemanyag-ellátás kereteit. Az első világháború után saját költségén fokozatosan ellátta közútjainkat veszélytjelző táblákkal. A fejlődés során a club az államépítészeti hivataloktól kapott adatok alapján időszakonként az ország egész közúti hálózatát felölelő útállapot-térképeket adott ki, amely tevékenységével nagymértékben segítségére volt az autóturizmusnak és ezen keresztül az úthálózatunk fejlesztésének is.

A felszabadulás után az alábbi korszerűsítési munkák épültek.

Ezzel kapcsolatban feltétlenül meg kell említeni az út-

ügyi szervek akadályt nem ismerő elhatározását, tevékenységét, amit a közúti hálózat gyors helyreállítása érdekében kifejtett. Aszfaltmunkák készültek, földbe vájt kemencék vaslemezein történő melegítéssel, kézi betonkeverőkben előállított aszfaltanyagból. Nagy előrelépést jelentett a későbbiek folyamán a Wohanka féle zuzalékszárítók alkalmazása, majd ezt követően a Marabu elnevezésű „300 kg-os" keverőtelep beállítása. Ma ez már – mint az útépítés hőskora – történelem.

I. A hároméves tervben (1947-49)

1.	4. sz.	Budapest–debrecen–záhonyi főút kispesti és szentlőrinci szakasza	1,1 km
2.	6. sz.	Budapest–pécs–barcsi főút budafoki szakasza	1,9 km
		a hároméves terv összesen:	3,0 km

II. Az első ötéves tervben (1950-54)

1.	6. sz.	Budapest–pécs–barcsi főút százhalombattai felüljáró	2,1 km
2.	7. sz.	Budapest–nagykanizsa–letenyei főút érdi aluljáró	0,8 km
3.	80. sz.	Budapest–tata–győri főút Budaörs utáni szakasza	3,7 km
		az első ötéves terv összesen:	6,6 km

III. 1955-60 között előkészítő munkák

1.	3. sz.	Budapest–miskolc–kassai főút gödöllői patkó	4,0 km
2.	31. sz.	Budapest–jászberény–dormándi főút 30–46 km-ig	17,0 km
3.	80. sz.	Budapest–tata–győri főút 13–62 km (csak kezdés)	–
4.	203. sz.	Vác–gödöllői főút 0,0–25,0 km (csak kezdés)	25,0 km
		1955–60. év összesen:	46,0 km

IV. A második ötéves tervben (1961-65)

1.	2. sz.	Budapest–vác–rétság–honti	36,4–43,3	6,9 km
2.	3. sz.	Budapest–miskolc–tornyosnémeti	42,5–45,6	3,1 km
3.	5. sz.	Budapest–szeged–röszkei	19,3–23,6	4,3 km
4.	5. sz.	Budapest–szeged–röszkei (szélesítés)	25,4–60,4	35,0 km
5.	7. sz.	Budapest–nagykanizsa–letenyei	18,4–18,6	0,2 km
6.	11. sz.	Budapest–esztergom dorogi	20,4–21,8	1,4 km
7.	11. sz.	Budapest–esztergom–dorogi	25,0–44,0	19,0 km
8.	51. sz.	Budapest–baja–hercegszántói	49,4–52,0	2,6 km
9.	111. sz.	Budakalász–dobogókő–esztergomi	7,0–15,0	8,0 km
10.	121. sz.	(12) Vác–szob–bernecebaráti	0,0–12,8	12,8 km
11.	203. sz.	Vác–gödöllői (lásd III. alatt)	18,0–25,0	–
12.	204. sz.	(2106) Vác–acsa–versegi	10,6–11,8	1,2 km
13.	206. sz.	(2108) Balassagyarmat–aszódi	37,0–38,0	1,0 km
14.	206. sz.	(2108) Balassagyarmat–aszódi	45,0–55,0	10,0 km
15.	311. sz.	Cegléd–nagykátai	5,0–34,7	29,7 km
16.	801. sz.	Budapest–pilisszentiváni	13,1–20,7	7,6 km
17.	802. sz.	Budapest–győri	8,8–10,6	1,8 km
18.	1104 j.	Bicske–piliscsabai	0,0– 0,8	0,8 km
19.	1104 j.	Bicske–piliscsabai	15,5–18,0	2,5 km
20.	1105 j.	Zsámbék–bajnai	31,2–37,2	6,0 km
21.	1114 j.	Tahitótfalu–váci	0,4– 4,1	3,7 km
22.	3103 j.	Pécel átk. szakasz (több út)	0,0– 6,5	6,5 km
23.	3104 j.	Gödöllő–tura–hatvani	1,2–16,2	15,0 km
24.	3105 j.	Aszód–sülysápi	0,0– 5,0	5,0 km

25.	3113	j. Gomba–sülysápi	9,0–14,3+1,0	6,3 km
26.	4608	j. Cegléd–lajosmizsei	0,3– 3,0	2,7 km
27.	8102	j. Nagytétény–budakeszi	0,0– 7,5	7,5 km
28.	8103	j. Érd–törökbálinti	6,5– 9,9	3,4 km
29.	8104	j. Biatorbágy–tárnoki	0,0– 2,3	2,3 km
30.	21117	j. Kósdi	0,0– 5,6	5,6 km
31.	51116	j. Százhalombattai	0,0– 1,0	1,0 km
32.	52104	j. Ócsa–bugyi	3,5–10,2	6,7 km
33.	81101	j. Budaörs–törökbálinti	0,0– 0,7	0,7 km
34.	80.	sz. Budapest–tata–győri	13,0–62,0	49,0 km
		a második ötéves terv összesen:		269,3 km

V. A harmadik ötéves tervben (1966-70)

1.	2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	14,7–18,4	3,7 km
2.	2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	33,2–36,3	3,1 km
3.	2. sz. Budapest–vác–rétság–honti	43,0–43,1	0,1 km
4.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti	hozzájárulás	17,5 km
5.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti	17,5–41,8	24,3 km
6.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti (lásd 2. ötéves terv)	42,5–45,6	–
7.	3. sz. Budapest–miskolc–tornyosnémeti	45,5–53,6	8,1 km
8.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	31,6–40,0	8,4 km
9.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	42,0–45,3	3,3 km
10.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	46,8–51,6	4,8 km
11.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	54,4–57,4	3,0 km
12.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	60,3–68,3	8,0 km
13.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi (szélesítés)	72,8–76,0	3,2 km
14.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	18,4–80,2	61,8 km
15.	4. sz. Budapest–debrecen–záhonyi	80,2–93,3	13,1 km
16.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei	hozzájárulás	19,0 km
17.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei (lásd 2. ötéves terv)	19,3–23,6	–
18.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei	RUB híd	
19.	5. sz. Budapest–szeged–röszkei (lásd 2. ötéves tervet, szélesítés)	25,4–60,5	–
20.	6. sz. Budapest–pécs–barcsi	21,0–28,8	7,8 km
21.	7. sz. Budapest–nagykanizsa–letenyei	14,9–24,2	9,3 km
22.	7. sz. Budapest–nagykanizsa–letenyei	24,2–25,3	1,1 km
23.	7. sz. Budapest–nagykanizsa–letenyei	25,3–28,4	3,1 km
24.	7. sz. Budapest–nagykanizsa–letenyei	hozzájárulás	14,4 km
25.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	hozzájárulás	13,3 km
26.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	13,1–19,9	6,8 km
27.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	25,0–44,0	19,0 km
28.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	36,1–37,2	1,1 km
29.	11. sz. Budapest–esztergom–dorogi	44,0–48,0	4,0 km
30.	12. sz. (121) Vác–szobi (lásd 2. ötéves tervet)	0,0–12,8	–
31.	12. sz. (121) Vác–szobi	12,8–14,4	1,6 km
32.	12. sz. (121) Vác–szobi	15,3–15,4	0,1 km
33.	12. sz. (121) Vác–szobi	22,5–26,0	3,5 km
34.	31. sz. Budapest–jászberény–dormándi	0,0–23,0	23,0 km
35.	31. sz. Budapest–jászberény–dormándi	43,3–43,9	0,6 km
36.	51. sz. Budapest–baja–hercegszántói	hozzájárulás	16,5 km
37.	206. sz. (2108) Balassagyarmat–aszódi	43,8–45,2	1,4 km
38.	111. sz. (1111) Budakalász–dobogókő–esztergomi	2,0– 3,0	1,0 km
39.	111. sz. (1111) Budakalász–dobogókő–esztergomi	0,0– 2,0	2,0 km
40.	111. sz. (1111) Budakalász–dobogókő–esztergomi (lásd 2. ötéves tervet)	7,0–15,0	

41.	111. sz.	(1111) Budakalász–dobogókő–esztergomi	15,0–22,8	7,8 km
42.	1104 j.	Bicske–piliscsabai (lásd 2. ötéves tervet)	15,5–18,0	–
43.	1114 j.	Tahitótfalu–váci	hozzájárulás	1,0 km
44.	2106 j.	(204) Vác–acsa–versegi	10,6–11,8	1,2 km
45.	3103 j.	Pécel átk. szakasz (több út) (lásd 2. ötéves tervet)	0,0– 6,5	–
46.	3103 j.	Rákoskeresztúr–isaszeg–gödöllői csomópont		
47.	3104 j.	Gödöllő–tura–hatvani (lásd 2. ötéves tervet)	11,2–15,2	–
48.	3111 j.	Ecser–monori	1,4– 2,6	1,2 km
49.	4609 j.	Cegléd–vezsenyi	0,0– 1,0	1,0 km
50.	5202 j.	Taksony–kecskeméti	37,0–38,0	1,0 km
51.	21111 j.	Gödöllői TV	0,0– 3,3	3,3 km
52.	52104 j.	Ócsa–bugyi (lásd 2. ötéves tervet)	3,5–10,2	–
53.	801. sz.	Budapest–pilisszentiváni (lásd 2. ötéves tervet)	13,1–20,7	–
		a harmadik ötéves terv összesen:		308,5 km

VI. A negyedik ötéves tervben (1971-75)

1.	2. sz.	Budapest–vác–rétság–honti (lásd 3. ötéves tervet)	33,2–36,3	–
2.	4. sz.	Budapest–debrecen–záhonyi (lásd 3. ötéves tervet)	18,4–80,2	–
3.	4. sz.	Budapest–debrecen–záhonyi (lásd 3. ötéves tervet)	80,2–93,3	–
4.	11. sz.	Budapest–esztergom–dorogi (lásd 3. ötéves tervet)	13,1–19,9	–
5.	12. sz.	Vác–szobi (lásd 3. ötéves tervet)	22,5–26,0	–
6.	31. sz.	Budapest–jászberény–dormándi (lásd 3. ötéves tervet)	43,3–43,9	–
7.	51. sz.	Budapest–baja–hercegszántói	37,6–43,0	5,4 km
8.	51. sz.	Budapest–baja–hercegszántói	43,0–51,9	6,4 km
9.	1107 j.	Budapest–pilisszentiváni	13,0–14,8	1,8 km
10.	11116 j.	Visegrádi panoráma	parkoló	
11.	1108 j.	Budapest–ürömi	2,8– 6,1	3,3 km
12.	21111 j.	Gödöllői TV	0,0– 3,3	3,3 km
13.	21117 j.	Kósdi aluljáró	0,0– 0,1	0,1 km
14.	51306 j.	Kiskunlacházi révhez	3,8– 6,3	2,5 km
		a negyedik ötéves terv összesen:		22,8 km

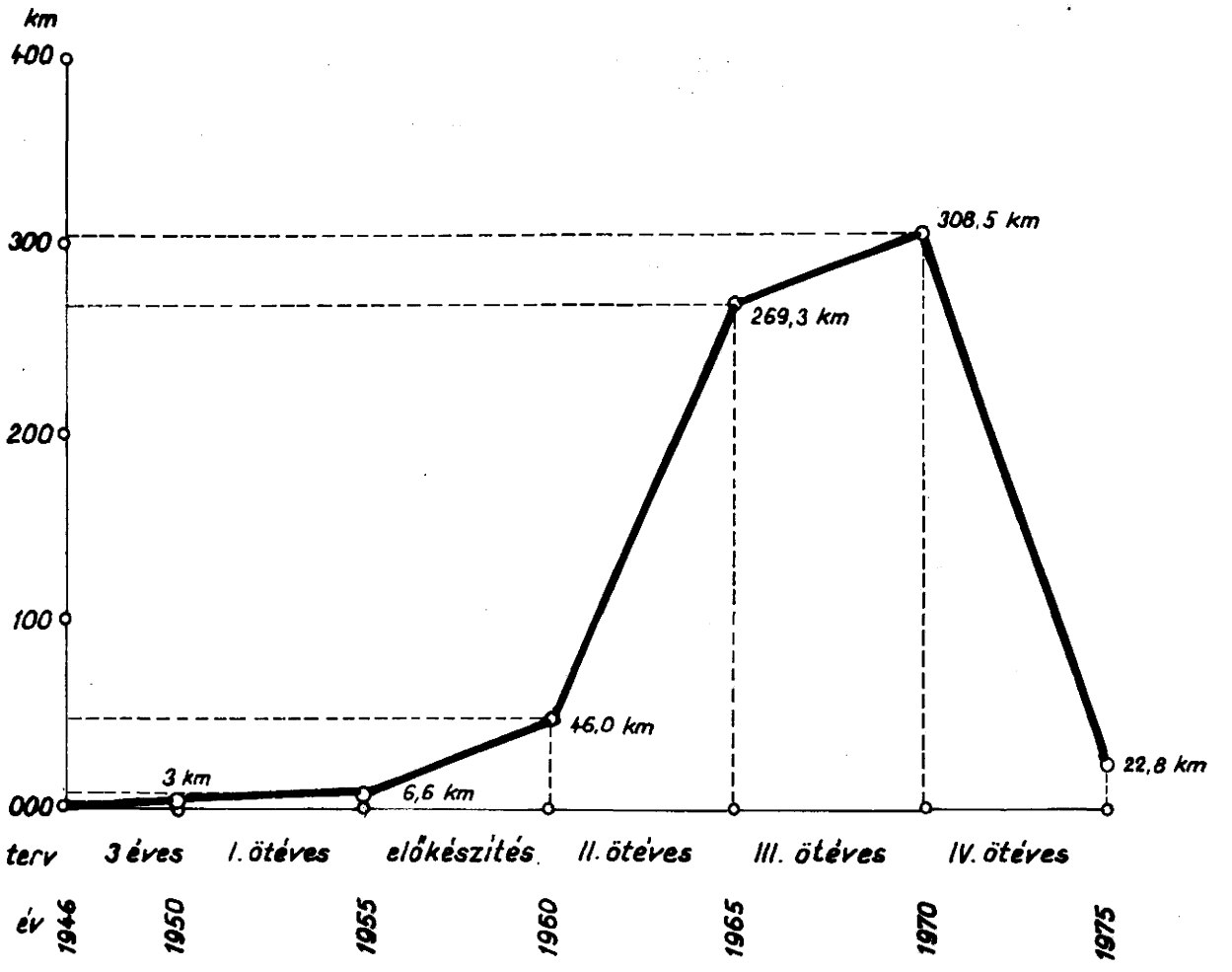
Összesítés:

1947–49. év hároméves terv összesen	3,0 km
1950–54. év első ötéves terv összesen	6,6 km
1955–60. év előkészítő évek összesen	46,0 km
1961–65. év második ötéves terv összesen	269,3 km
1966–70. év harmadik ötéves terv összesen	308,5 km
1971–75. év negyedik ötéves terv összesen	22,8 km
1947–1975. év összesen:	656,2 km

A tervidőszak alatt bekövetkezett koncepcióváltozások folytán a tervezett korszerűsítések volumene a továbbiakban erősen lecsökkent, és a felszabaduló pénzből és kapacitásból egyszerűbb kivitelű burkolatmegerősítések készültek.

Az 1947–1975. évek között végzett fenti munkák bekerülési összköltsége: *1,673,3 eFt.*

PEST MEGYEI KÖZUTAK KORSZERŰSÍTÉSE A HÁROMÉVES TERV KEZDETÉTŐL A NEGYEDIK ÖTÉVES TERV BEFEJEZÉSÉIG



Összesítés

3 éves terv	3,0 km
I. ötéves	6,6 km
Előkészítés	46,0 km
II. ötéves	269,3 km
III. ötéves	308,5 km
IV. ötéves	22,8 km
1946 – 1975-ig összesen:	656,2 km

Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet adatgyűjteménye 1976.

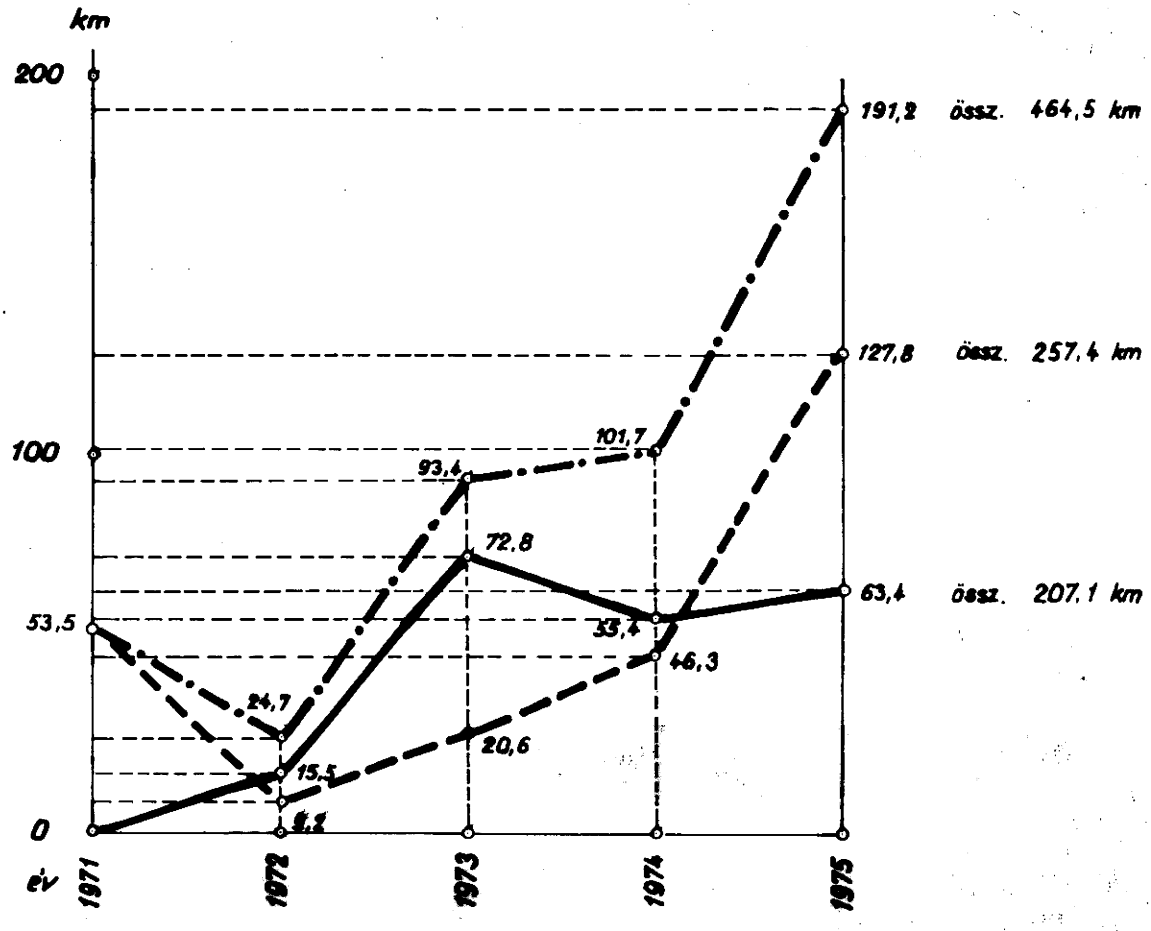
BURKOLATMEGERŐSÍTÉSI MUNKÁK (ASZFALTSZŐNYEG ÉPÍTÉS) A IV. ÖTÉVES TERVIDŐSZAKBAN

A koarszerűsítési munkák végrehajtása során egyes városok és egyéb nagyobb települések központjai – városrendezési tervekkel összhangban – folyamatosan átépültek. Az új irányelveknek megfelelően a magas fajlagos költségű korszerűsítési munkák helyett egyszerűbb megoldású burkolatmegerősítések kerültek kivitelezésre, az alábbi táblázat szerint.

Sor-sz.	Út száma, jele	Út neve	km-től	km-ig	Hossza km	Költség mFt 1971.	1972.	1973.	1974.	1975.	Összesen
		I. Főhálózati közutak:									
1.	2. sz.	Budapest–vác–rétság–honti	18,4	28,4	10,0	–	16,7	–	–	–	16,7
		Budapest–vác–rétság–honti	28,4	44,3	12,3	–	–	27,1	–	–	27,1
2.	3. sz.	Bp–miskolc–tornyosnémeti	40,0	45,1	5,1	–	–	–	–	6,1	6,1
3.	5. sz.	Budapest–szeged–röszkei	25,4	49,9	24,5	–	–	37,8	–	–	37,8
4.	6. sz.	Budapest–pécs–barcsi	17,7	18,8	1,1	–	–	–	–	1,8	1,8
		Budapest–pécs–baracsi	20,8	27,5	6,7	–	–	–	30,0	–	30,0
		Budapest–pécs–barcsi	27,5	28,8	1,3	–	–	2,6	–	–	2,6
5.	10. sz.	Bpest–dorog–dunaalmási	10,7	13,1	2,4	–	4,9	–	–	–	4,9
		Bpest–dorog–dunaalmási	13,1	17,0	3,3	–	–	–	3,1	–	3,1
		Bpest–dorog–dunaalmási	17,9	21,0	3,1	–	3,8	–	–	–	3,8
		Bpest–dorog–dunaalmási	21,3	31,9	10,6	–	–	9,5	–	–	9,5
6.	11. sz.	Bpest–esztergom–dorogi	20,0	31,2	11,2	–	–	–	15,7	–	15,7
7.	12. sz.	Vác–szobi	0,1	5,8	5,7	–	–	–	3,5	–	3,5
		Vác–szobi	5,8	22,6	16,8	–	–	–	–	19,8	19,8
8.	31. sz.	Bpest–jászberény–dormándi	24,7	47,1	20,6	–	–	31,1	–	–	31,1
		Bpest–jászberény–dormándi	47,1	69,1	22,0	–	–	–	30,0	–	30,0
9.	51. sz.	Bpest–baja–hercegszántói	23,0	37,0	14,6	–	–	–	–	20,4	20,4
		Bpest–baja–hercegszántói	51,9	55,4	3,5	–	–	3,3	–	–	3,3
10.	311. sz.	Nagykáta–ceglédi	22,0	31,5	9,5	–	–	–	–	12,0	12,0
11.	441. sz.	Cegléd–nagykőrös–kecskeméti	0,6	16,9	16,3	–	–	–	–	27,8	27,8
		Cegléd–nagykőrös–kecskeméti	16,9	23,4	6,5	–	–	–	5,4	–	5,4
		Főhálózati utak összesen:			207,1	–	25,4	111,4	87,7	87,9	312,4
		II. Alsóbbrendű hálózati közutak:									
1.	1102 j.	Budakeszi–zsámbéki	0,0	17,6	17,6	10,8	–	–	–	–	10,8
2.	1103 j.	Budakeszi–perbáli	0,8	5,3	4,5	–	2,2	–	–	–	2,2
3.	1104 j.	Bicske–piliscsabai	8,1	9,6	1,5	1,3	–	–	–	–	1,3
		Bicske–piliscsabai	14,8	24,8	4,4	6,1	–	–	–	–	6,1
4.	1105 j.	Zsámbék–bajnai	0,0	6,1	6,1	–	–	–	5,1	–	5,1
5.	1108 j.	Budakalász–ürömi	0,0	2,8	2,8	–	–	–	–	3,2	3,2
6.	1111 j.	Budakalász–dobogókő–esztergomi	4,2	7,2	3,0	–	–	2,7	–	–	2,7

Sor-sz.	Út száma, jele	Út neve	km-től	km-ig	Hossza km	Költség mFt 1971.	1972.	1973.	1974.	1975.	Összesen
7.	1123 j.	Szomor–tarjáni	0,0	4,7	4,7	–	–	–	3,2	–	3,2
8.	2102 j.	Újpest–veresegyháza–galgamácsai	12,8	16,0	3,2	–	–	–	–	3,5	3,5
		Újpest–veresegyháza–galgamácsai	22,5	33,2	10,7	–	–	–	–	8,2	8,2
9.	2104 j.	Vác–gödöllői	0,0	24,0	24,0	–	–	–	–	31,0	31,0
10.	2108 j.	Balassagyarmat–aszódi	36,0	48,0	12,0	–	–	–	–	18,8	18,8
11.	3101 j.	Kistarcsa–vecsési	0,0	5,6	5,6	–	–	–	8,2	–	8,2
12.	3102 j.	Cinkota–zsámboki	0,9	15,0	14,1	–	–	13,4	–	–	13,4
		Cinkota–zsámboki	16,0	34,9	18,9	–	–	–	–	24,7	24,7
13.	3107 j.	Zsámbok–szentmártonkátai	12,3	14,3	2,0	–	–	–	–	2,9	2,9
14.	3108 j.	Szentmártonkáta–pusztamonostori	0,0	9,9	9,9	–	–	–	9,0	–	9,0
15.	3111 j.	Ecser–monori	5,9	9,8	3,9	–	–	–	–	4,1	4,1
		Ecser–monori	9,8	13,4	3,6	–	–	–	4,0	–	4,0
		Ecser–monori	13,6	17,1	3,5	–	–	1,1	–	–	1,1
16.	3112 j.	Monor–tápiószelei	0,0	3,3	3,3	–	3,8	–	–	–	3,8
		Monor–tápiószelei	3,3	9,1	5,8	–	–	–	–	6,9	6,9
17.	3114 j.	Tápiószecső–tápióbicskei	0,0	5,0	5,0	–	–	–	–	6,5	6,5
18.	3115 j.	Nagykáta–albertírsai	0,0	2,9	2,9	–	–	–	–	7,6	7,6
19.	3117 j.	Farmos–jászberényi	0,0	5,8	5,8	–	–	–	6,8	–	6,8
20.	4601 j.	Bp–nagykőrös–tiszakécskei	78,8	80,8	2,0	–	–	–	–	5,0	5,0
21.	4603 j.	Mende–üllő–ócsai	0,0	8,0	8,0	–	–	–	–	16,0	16,0
22.	5101 j.	Csepel–ráckeve–kklacházi	18,4	19,9	1,5	–	–	–	2,0	–	2,0
23.	5202 j.	Taksony–kecskeméti	6,1	14,1	8,0	10,5	–	–	–	–	10,5
24.	8101 j. (8103, 81101)	Budapest–tatabányai	36,2	61,1	11,0	12,7	–	–	–	–	12,7
25.	8102 j.	Nagytétény–budakeszi	7,1	7,5	1,2	–	–	–	1,1	–	1,1
		Nagytétény–budakeszi	11,0	16,8	5,8	6,0	–	–	–	–	6,0
		Nagytétény–budakeszi	17,5	18,9	1,4	–	1,6	–	–	–	1,6
26.	8104 j.	Biatorbágy–tárnoki	2,5	6,4	3,9	–	–	–	–	4,6	4,6
		Biatorbágy–tárnoki	6,5	9,7	3,2	–	–	–	3,1	–	3,1
		Biatorbágy–tárnoki	10,7	13,2	2,5	1,3	–	–	–	–	1,3
27.	11102 j.	Páty–telki	0,0	2,7	2,7	1,1	–	–	–	–	1,1
28.	11111 j.	Pilisszentlászlói	1,4	12,3	10,9	–	–	–	–	18,0	18,0
29.	11116 j.	Visegrádi panoráma	0,0	1,7	1,7	–	–	–	–	2,1	2,1
30.	31102 j.	Péceli	0,0	2,0	2,0	–	–	–	–	4,0	4,0
31.	51107 j.	Tököl–ráckevei	0,0	2,2	2,2	–	–	–	2,9	–	2,9
32.	62301 j.	Érdi vasúti hj.	1,8	9,9	8,1	–	–	–	–	15,6	15,6
33.	81102 j.	Diósdi rádióállomáshoz vezető	7,5	8,6	1,2	–	–	–	0,6	–	0,6
	Alsóbbrendű hálózati utak összesen:				257,4	49,8	7,6	17,2	47,2	182,7	304,5
Aszfaltszőnyeg megerősítési munkák összesen:					464,5	49,8	33,0	128,6	134,9	270,6	616,9

ASZFALTSZŐNYEG MEGERŐSÍTÉSI MUNKÁK A NEGYEDIK ÖTÉVES TERVBEN



Jelmagyarázat:

- teljes úthálózaton
- főúthálózaton
- alsóbbrendű úthálózaton

Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet adatgyűjteménye 1976.

MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ KIHATÁSA PEST MEGYÉBEN

A két világháború között országunk egész közlekedési rendszere távol állt attól, hogy korszerűnek lehetett volna nevezni. De ezt a közlekedési rendszert is elpusztította a második világháború.

A második világháború után 1950 évet követően sikerült az országos közúthálózat fejlesztési ütemét meggyorsítani. Ha megnézzük a Pest megyei közúthálózat 1950. évi úthálózati grafikonjait, látható, hogy az úthálózat 76%-a még keskeny, vízesmakadám burkolatú volt.

Az 1950–60-as évek között javult ugyan az arány a vizesmakadám és a pormentes burkolatok között, de a javulás üteme a még nagyrészben hagyományos kézi munkával történő építéseknél és fenntartási munkáknál nem volt megfelelő. Ez tulajdonképpen az 50–60-as évek első felére volt jellemző.

A 60-as évek után a korszerűsítés üteme számottevően meggyorsult, de bármennyire is jelentős volt az úthálózat fejlesztése, üteme nem tarthatott lépést a gépjárműállomány növekedésével, a korszerű közúti közlekedés igényeivel. 1960 óta az országban a gépkocsiállomány ötszörösére növekedett (1970-es adatok), a személygépkocsiké több mint 150 ezer, a motorkerékpároké félmillió volt. Rohamosan nőtt az autóbuszok és teherautók száma is. Országosan a rendszeres autóbuszjáratok hossza 20 ezer km fölé emelkedett, tehát több mint kétszer olyan hosszú, mint a vasúthálózatunk. Pest megyében az autóbuszhálózat hossza 25,181 km (1975). Az autóbuszjáratok hosszának és a személygépkocsik számának növekedése a vasutakon a személyszállítás csökkenését eredményezi. Közlekedéspolitikai koncepció tárgyalásánál a vasúti közlekedést is vizsgálni kell. (A vízi- és légi közlekedést mellőzni lehet.)

A vasutak országos hossza 9,300 km. Ebből 2000 km mellékvonal, melynek fele keskeny nyomközű és ebből 700 km gazdasági vasút. Hézagnélküli felépítmény kereken 30%, és ezen bonyolódik le a forgalom 70%-a.

A 2000 km-t kitevő mellékvonalon a pálya és üzemi berendezések elavultak, üzemeltetésük gazdaságtalan. Felújításuk a csekély forgalmukat figyelembe véve teljesen gazdaságtalan lenne, ugyanis a mellékvonalakon az országos személyszállítás 3%-a, az árufuvarozás 1,2%-a bonyolódik csak le.

Ma, az autózás korszakában nincs és a jövőben sem lesz már szükség arra, hogy az utas vasúttal kívánjon úticéljához a legközelebb kerülni, mivel a gépkocsi ötször-tízszer akkora távolságot tesz meg ugyanannyi idő alatt, mint régen a lovaskocsi. Ezért ezt a közlekedési rendszert hazánkban is fel kell váltani egy új, a kor színvonalának megfelelő, a jövő lehetőségeivel is számoló közlekedési rendszernek.

Ennek elérése céljából meg kell valósítani olyan alapvető célkitűzéseket, mint a vasút teljes rekonstrukciója, a vasút–közút viszonyának, helyes arányának, a vasúti és közúti hálózatok önmagukban is zárt, de egymással kooperáló rendszerének kialakítását. A közúti közlekedést – kapacitás fejlesztésével – képessé kell tennünk mindazon szállítási feladatok ellátására, amelyek tekintetében a közúti közlekedés a vasútnál gazdaságosabb, hatékonyabb. Ennek megfelelően kell fejleszteni a járműállományt és a kiszolgáló létesítményeket.

A közlekedéspolitikai koncepció értelmében a közúti közlekedésfejlesztésnek két alapvető indoka van. Az egyik az, hogy bizonyos szállítási feladatok ellátására a gépkocsi népgazdasági szinten is előnyösebb, hatékonyabb mint a vasút. A másik indoka a gépjárműközlekedés fejlesztésének az, hogy bár sok területen nem olcsóbb, sőt talán drágább mint más közlekedési eszköz, de közismerten kényelmesebb, rugalmasabb, az egyéni igényeknek jobban megfelel.

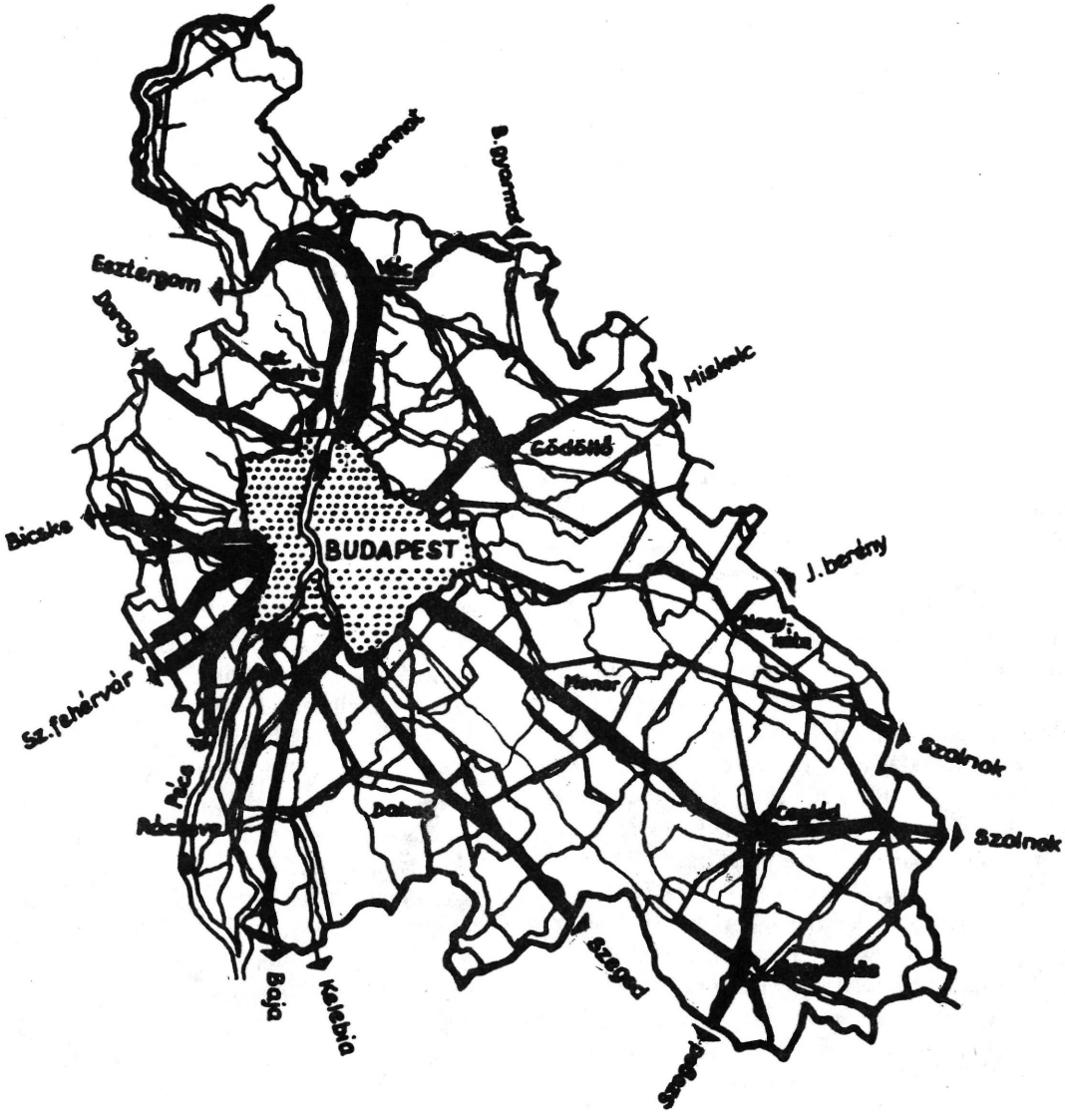
Sokat foglalkoztatja tanácsainkat és az ország közvéleményét is a kisforgalmú vasutak és állomások forgalmának a közútra történő áttelerelése és a körzeti állomási rendszer kialakítása. A koncepciónak ez a része a legforradalmibb módon változtatja meg a közlekedés mai szerkezetét, befolyásolja a közlekedési ágak között a forgalommegoszlást és kihat az érintett területek lakosságára, gazdasági életére.

Pest megyében a tervezet szerint három kisforgalmú vasútvonal megszüntetésével a személy- és áruszállítás a közútra kerül, a gödöllő–veresegyházi normál nyomtávú, a cegléd–hantházi normál nyomtávú, és a cegléd–vezsenyi keskeny nyomtávú vasútvonalról. Az első kettő már előbb, a harmadik pedig 1978. évben szünt meg.

Természetesen a vasútvonalak szerepét a közutak töltik be, ami a használók részére kezdetben szokatlan, azonban a későbbiek folyamán természetessé válik.

A gödöllő–veresegyházi vasútvonal megszüntetése kapcsán teljesen új útvonal épült ki 3,5 km hosszúságban, melyből 2 km városias jelleggel nyert kivitelezést.

PEST MEGYE ÚTHÁLÓZATÁNAK JÁRMŰTERHELÉSI TÉRKÉPE



Dr. Ábrahám Kálmán: Utak

SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYEK KÖZLEKEDÉSI ÁGANKÉNTI MEGOSZLÁSA AZ ORSZÁGBAN, %-OKBAN

	1960.	1965.	1970.	1975.
Áruszállítás, árutonna				
Vasút	40,7	31,4	21,6	19,9
Közút	56,6	65,4	74,8	75,3
Vizi	2,3	2,0	1,9	1,8
Csővezeték	0,4	1,2	1,7	2,9
Árutonna kilométer				
Vasút	–	77,8	67,1	59,3
Közút	–	12,2	19,7	22,0
Vizi	–	8,0	9,7	10,1
Csővezeték	–	2,0	3,5	7,8
Személyszállítás, utas				
Vasút	66,9	58,8	53,0	41,8
Közút	32,5	40,9	46,6	57,8
Egyéb	0,6	0,3	0,4	0,4
Utaskilométer				
Vasút	79,1	74,5	68,0	58,7
Közút	20,1	24,4	30,0	39,0
Egyéb	0,9	1,1	2,0	4,1

Autóbuszhálózat hossza	=	25,181 km	1975.
Szállított utasok száma	=	640 millió	1975.
Utaskilométer	=	10,420 millió	1975.
Egy utas átlagos útja	=	16,3 km	1975.

A táblázat (KSH Statisztikai Évkönyvek Budapest) országos adatokat tartalmaz, jól érzékelhető a közút jelentőségének állandó növekedése.

AZ 1955/56, 1963, 1970 ÉS 1975. ÉVI FORGALOMSZÁMLÁLÁS STATISZTIKAI EREDMÉNYEI (ORSZÁGOS)

A napi forgalom évi átlagának értékei

Forgalom számlálás éve	Számlált út hossza km	Mérték-egység	Összes forga-lom	Összes motoros forgalom	Nehéz motoros forgalom	Szgk.	Mkp.	Busz	Teher-gk. stb.	Kerék-pár	Fogat
1955/56.	19,898,1	jármű/nap	661	275	140	51	84	22	118	155	231
1963.	22,369,0	jármű/nap	747	422	137	113	142	23	144	262	50
1970.	27,607,3	jármű/nap	1,115	793	214	288	177	48	289	283	39
1975.	27,643,7	jármű/nap	1,341	1,084	245	592	128	52	312	230	26

(Az 1955+56, 1963. és 1970. évi adatok Szepesházy Ágoston „Adatgyűjteménye" 1945–1970. alapján.)
(Az 1975. évi adatok a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet által 1977. évben, az „Országos Keresztmetszeti Közúti Forgalomszámlálás"-ról készült könyve alapján.)

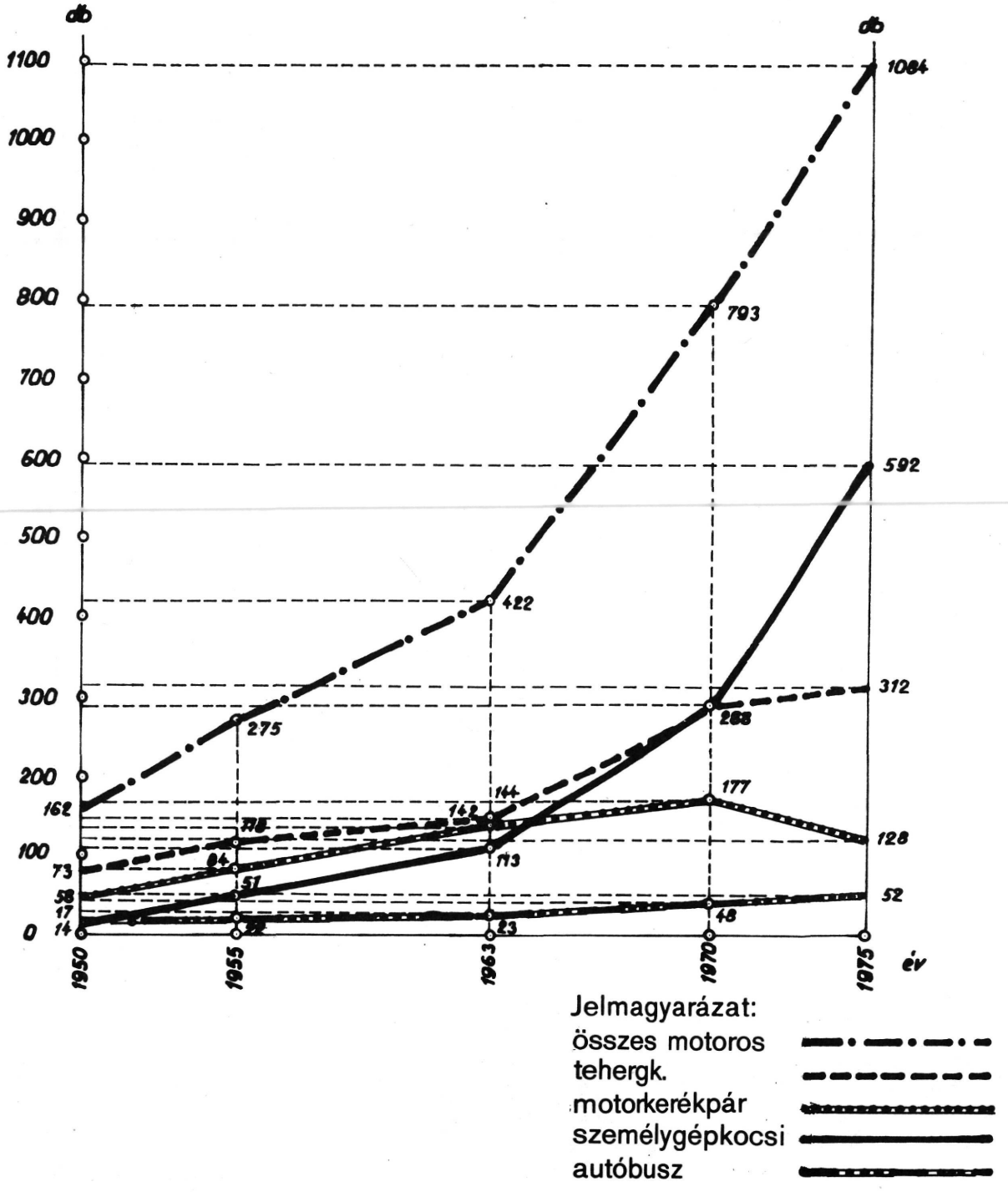
Fenti táblázatból látható, – 1955–1975 évek között – a motorizáció rohamos fejlődése és a fogatos járművek nagyfokú csökkenése. A számadatok alapján különösen feltűnő, hogy a személygépkocsik számának növekedése csaknem azonos százalékú, mint a fogatos járművek csökkenése. (durván 10%) Sajnos a motorizáció ilyen arányú fejlődését nem követte a közúti hálózat fejlődése, aminek időbeli és gazdasági kihatásai számottevőek. (A gépjárművek idő előtti elromlása, a szállítási idő növekedése, az üzemanyag túlfogasztása.)

Meg kell azonban állapítani, hogy a közúti közlekedéssel foglalkozó szervek mindent elkövetnek a fennálló hátrányok leküzdésére – de legalábbis a csökkentésére – de hogy a motorizáció és az útállapot fejlődése közé az egyenlőségjelet mikor lehet kitenni, az ma még nem állapítható meg.

A motorizáció gépegységeinek gyártásánál még nem veszik figyelembe, hogy a meglévő úthálózat paramétereinek, súlyban és sebességben megfelelő gépek kerüljenek ki a gyárakból, aminek következménye az úthálózat idő előtti leromlása. Ebben a tekintetben az illetékeseknek az összhangot meg kell találni.

Más a helyzet a vasútnál. Ott előbb megépítik a pályát és ennek megfelelő súlyú járművek közlekedhetnek rajta. A közutak tekintetében a helyzet fordított. Előbb megépül a jármű és annak megfelelően tervezzük az új utakat, vagy erősítjük a régieket.

FORGALOMSZÁMLÁLÁS 1955/56 – 1963 – 1970 ÉS 1975 ÉVEKBEN MOTOROS JÁRMŰVEK FEJLŐDÉSE



Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet kiadványaiból

AUTÓPÁLYÁK, AUTÓUTAK ÉPÍTÉSE

A jövő feladatai cím alatt az alábbi megállapítás szerepel: „A két forgalmi sávos egyes főútvonalainkon a forgalom nagysága már elérte a telítettséget, feltétlenül szükséges új út építése. Itt lép be – már egyes főutaknál elkésve bár – a gyorsforgalmi utak, az autópályák építése." A magyar autóút probléma időszerűségének vizsgálatánál jóvátehetetlen hiba volna figyelmen kívül hagyni azt, hogy Magyarország a Duna medencében elfoglalt geográfiai helyzetéből folyóan arra hivatott, hogy az európai észak-déli, kelet-nyugati és a diagonális forgalom nagy részét határán belül bonyolítsa le. Országunk felszíne, az alföldek, az alacsony középhegységek egyszerűbb, gazdaságosabb autópálya építéseket tesznek lehetővé.

Magyarország kis kiterjedése miatt az európai forgalomból ki is kapcsolható, mert könnyen megkerülhető. Ez a törekvés már meg is nyilvánul a szomszédos államok közlekedéspolitikájában. Népgazdaságunknak nyomós érdeke fűződik az autóutak építéséhez, mert idegenforgalmunkat növeli és ennek folytán számottevő devizához juthatunk, amely az államháztartás terheit csökkenti.

Pest megye területén az egyszámjegyű főutak korszerűsítése befejezést nyert, további forgalomnövekedés biztosítása már csak új közúti pálya építésével érhető el. Az egyszámjegyű főútvonalak bővítése a jelenlegi vonalvezetésük mellett céltalan, mivel beépített területeken, hosszú átkelési szakaszokon haladnak át, ami a közúti forgalom megkívánt gyorsaságának folyamatosságát akadályozza. A gyors forgalom biztosításának előfeltétele az akadálytalan közlekedés, mely mentes minden zavaró, sebességet csökkentő körülménytől.

A közlekedéspolitikai koncepcióban a közúthálózat fejlesztés célkitűzéseinek meghatározása között szerepel: „az országos hálózat folyamatos fejlesztése során gyorsforgalmú utak (autópályák és autóutak) létesítése, figyelemmel az európai és tranzit utakra vonatkozó nemzetközi ajánlásokra." Pest megye úthálózatának fejlesztésére ez a célkitűzés hatványozottan vonatkozik elsősorban azért, mivel minden egyszámjegyű út – a 8. sz. főút kivételével – Budapestről indul ki, másodsorban pedig az a körülmény, hogy az egész ország területén tervezett gyorsforgalmú utak beruházója jelenleg a Budapesti Közúti Igazgatóság.

Az autóutak építésének kezdetén mind a beruházási, mind a lebonyolítási feladatokat a KPM Közúti Főosztályának hathatós támogatása mellett a Közúti Igazgatóság központi műszaki osztálya látta el egy kihelyezett műszaki ellenőri csoporttal, míg a fenntartását a területi műszaki osztály a megépült autópálya útmesterség (Martonvásár) személyzetével látta el. A feladatok növekedése mind jobban követelte egy, csak az autópályák és autóutak építésével foglalkozó szerv létesítését, mely Autópálya Főmérnökség elnevezéssel 1972. nov. 15-ével meg is alakult. 1971. év január 1-étől az autópályák és autóutak építésének lebonyolítását az 1971. január 1-ével létrehozott Közúti Beruházó Vállalat végzi.

A gépkocsiállomány nagyütemű fejlődése az országos úthálózat általános fejlesztése mellett a KPM felvetette az első magyar autópálya megépítésének szükségességét. Az 1963. évi forgalomszámlálás adatai külön elemzés nélkül is meggyőznek arról, hogy – a külföldi kapcsolatokhoz hasonlóan – a forgalom az országos úthálózat egyes szakaszaira koncentrálódik, ami pedig a nyári hétvégi forgalmat illeti, abban a 7. sz. balatoni főútvonal különleges helyzetet képvisel. A különleges idegenforgalmi okokra tekintettel, a 7. sz. főút korszerűsítése mellett, – amellyel a meglévő út átbocsájtó képessége csupán 20–25%-kal emelhető – új nyomvonalon, autópálya építés mellett történt a döntés. Így került első helyre az M. 7. autópálya építése. Meg kell itt jegyezni, hogy a 7. sz. főúton Budapest–Székesfehérvár között 3 szintbeni vasúti keresztezés volt.

Az országos autópálya hálózattól függetlenül, Budapesten városi autóútként 1941-ben épült meg a Ferihegyi repülőtérre vezető út, amely a külső Üllői útból ágazik ki. Hossza 5 km, sem közúti, sem vasúti szintbeni keresztezés nincs. Ez az út volt az első olyan közúti közlekedési létesítmény, mely hazánkban az első kísérletet jelentette az autóútépítésben, bár tervezési paramétereit tekintve még az akkori autópályáktól, autóutaktól megkövetelt igényeknél is szerényebb kialakítású volt.

Az 1954. évben indult meg a Budapest–tatabányai autóútnak nevezett gyorsforgalmú út 13,6–62,6 km közötti szakaszának tervezése, külföldi tapasztalatok figyelembe vételével. Építése 1958. évben kezdődött és 1961. évben adták át a forgalomnak. Az út építé-

sénél szem előtt tartották a 2 x 2 nyomra való fejlesztés lehetőségét.
Az első magyar autópálya szakasz az M1–M7 autópályák közös bevezető szakasza az Osztapenkó szobortól Törökbálintig terjedő 4,6–13,4 km közötti szakasza. Építése 1961. évben kezdődött és 1965. év végén fejezték be. Az M7 autópálya Törökbálint és Siófok között első ütemben félszélességben 1963. évben indult meg és szakaszosan került a forgalom részére átadásra ún. félautópályaként. Az utolsó szakasz a 9–112 km között 1971. augusztus hóban nyert átadást.
A második ütemben 2 x 2 sávosra nyert kiépítést 1975. évben a 90 km-ig. A második ütem folytatása a későbbiek folyamán várható.
Az M7 autópálya jobb pályájának építésével párhuzamosan Tatabánya térségében megindult az M1 autópáya bal pályájának építése. A tervek szerint a jelenlegi ütemben Győrig kerül kiépítésre.
Folyamatban van az M3 autópálya építése a fővárosi határ és Gödöllő közötti szakaszon, mindkét félpálya egyidőben történő kivitelezése mellett.
Tervezés alatt áll az M1 autóút Győr-országhatár közötti, az M2 autóút Budapest–Rétság közötti, az M3 autópálya Gödöllőt követő szakasza Gyöngyösig, az M4 autópálya Budapest–Debrecen, az M5 autópálya Budapest–Szeged-országhatár, az M6 autópálya Budapest–Dunaföldvár, valamint az M6 autóút Dunaföldvár–Pécs, az M7 autóút Zamárdi-országhatár (ezen belül autópálya Zamárdi–Balatonkeresztúr között), az M71. autópálya Balatonaliga–Aszófő, az M11 autópálya Budapest–Szentendre, az M25 autópálya Kerecsend–Eger közötti szakasza.
A gyorsforgalmú úthálózat építési programjavaslata 1985-ig terjedő időszakra:

1. M1 autópálya mindkét pályájának kiépítése Győrig, ezt követően az országhatárig autóút,
2. M2 úton autóút építése Rétságig,
3. M3 autópálya Füzesabonyig, majd autóút Miskolcig
4. M4 autóút építése Debrecenig,
5. M5 autópálya Szegeden át az országhatárig,
6. M6 autópálya Dunaföldvárig, majd autóút Pécsig,
7. M7 autópálya Balatonaligáig, majd Zamárditól Balatonkeresztúrig, és autóút Balatonkeresztúr és Letenye között.
8. M11 autópálya építése Szentendréig,
9. M71 autópálya Balatonaliga és Aszófő között,
10. M 25 autópálya Kerecsend – Eger között.

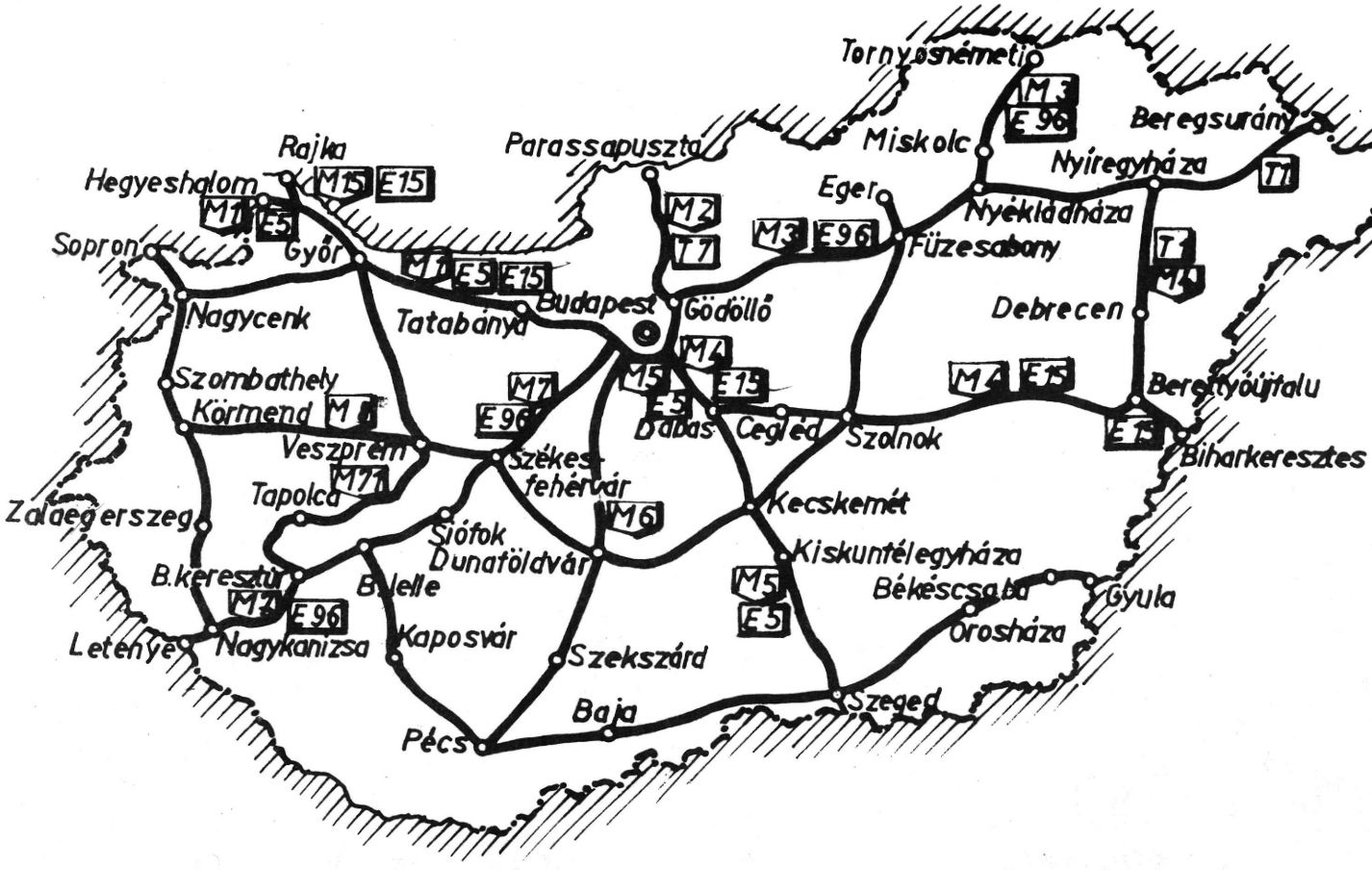
A felsorolás nem az építés sorrendjében történt.
Az 1–8. sorszám alatt felsoroltak Pest megye területén haladnak át.

A gyorsforgalmi úthálózat építési programjavaslatát dr. Ábrahám Kálmánnak, a Közlekedéstudományi Szemle 1973. július havában megjelent „A magyar autópálya-hálózat; az első autópálya Budapest–Székesfehérvár szakaszának üzembe helyezése" cím alatt megjelent leírásából és térképről vettem.

AZ AUTÓPÁLYÁK ÉS AUTÓUTAK FORGALOMRA TÖRTÉNŐ ÁTADÁSÁNAK IDŐPONTJAI

1.	M1–M7 autópálya	4,6–13,4 km szakasza	8,8 km	1965.
2.	M7 autóút bal p.	13–30 km szakasza	17,0 km	1966.
3.	M7 autóút bal p.	30–43 km szakasza	13,0 km	1967.
4.	M7 autóút bal p.	43–56 km szakasza	13,0 km	1968.
5.	M7 autóút bal p.	56–80 km szakasza	24,0 km	1970.
6.	M7 autóút bal p.	80–90 km szakasza	10,0 km	1970.
7.	M7 autóút bal p.	90–112 km szakasza	22,0 km	1971.
8.	M7 autóút jobb p	13–30 km szakasza	17,0 km	1972.
9.	M7 autóút jobb p.	30–56 km szakasza	26,0 km	1973.
10.	M7 autóút jobb p.	56–90 km szakasza	34,0 km	1975.

GYORSFORGALMÚ UTAK HÁLÓZATÁNAK TÁVLATI TERVE



Dr. Ábrahám Kálmán: Utak

KAPCSOLAT A KIVITELEZŐ VÁLLALATOKKAL

Az Igazgatóság részére az Aszfaltútépítő-, a Betonútépítő-, a Hídépítő-, és a Pest megyei Közúti Építő Vállalat végez munkát. Időnként kisebb munkákra a Megyei Tanács VB felügyelete alá tartozó Út- és Hídépítő Vállalat, és elvétve a Monori Állami Gazdaság építő részlege is kisebb munkák végzésére megbízást kap.

Megyei vonatkozásban külön kell foglalkozni az 1950. évben alakult Útfenntartó Nemzeti Vállalat szervezésével. Az útfenntartó vállalatok tulajdonképpen – ahogyan az elnevezésük is igazolja – az utak fenntartási munkáinak végzése céljából alakultak, amit mi sem bizonyít jobban mint az a tény, hogy addig az államépítészeti hivatalok állományában lévő és a fenntartási munkát végző útőrök az Útfenntartó Nemzeti Vállalatok állományába kerültek. Ezzel megszűntek a régi útőri szakaszbeosztások és az útőrök mint útfenntartó munkások brigád-rendszerben, teljesítménybérben dolgoztak, a korábbi havi bérezésük helyett. Végeztek hideg és meleg kátyúzási munkát m^2-ben vagy m^3-ben elszámolva, de az utak állapota nem javult. Például száraz kátyuzási munkákat az útpadkákon elhelyezett prizmákból végezték, ezek a prizmák az utak állapotának megfelelően egymástól 50–100 m-re voltak. Az útőrök míg havi bérben dolgoztak, 20–50 m-re is eltólták az anyagot, azonban teljesítménybérezésnél ezt nem tették, mivel keresetük rovására ment volna. Így a fenntartási anyagot a prizmák közelében elterítették, a m^3 teljesítés megvolt, de a prizmáktól távolabb eső kátyuk megmaradtak. Ezen az állapoton javított a kisgépesítés (fürgék) bevezetése. Az anyagoknak a talicskákkal végzett szállítása megszünt, és az ilyen szállításokat már a kisgépek végezték.

Az Útfenntartó Vállalat működésének kritikájához hozzátartozik, hogy a fenntartási munkák jó része reálisan nem volt normázható, így a teljesítmények mérése nem lehetett helytálló. Erőszakolt volt a munkafajták minden áron normázása. „Makadámpálya fedése útiporral, 2–3–4 mm vastagságban"!

Az idő előrehaladásával folyamatosan bővült a vállalat tevékenysége, mindinkább nagyobb és nagyobb feladatot, építési munkákat végeztek külső szerveknek is. A vállalat részére nagyobb jövedelmet jelentettek az építési munkák, ezek azonban a fenntartási munkák rovására készültek. Az 1958. évben a közúti igazgatóságok megalakulásakor az útőrök visszakerültek az igazgatóságok állományába, míg a vállalatok Közúti Üzemi Vállalat név alatt működtek tovább, de már rendszeres fenntartási munkákkal nem is foglalkoztak. Mivel a pesti vállalat, de a többi vállalat sem azt a tevékenységet töltötte be amiért létesült, a pesti vállalatot a Gazdasági Bizottság 1964. jan. 1-i hatállyal megszüntette (10240/1963. G. B. határozat) és beolvasztotta az Aszfaltútépítő Vállalatba. Ennek az lett az eredménye, hogy a megye területén szükséges kisebb építési és korszerűsítési munkákra nem volt kivitelező vállalat. Ugyanis az Aszfaltútépítő, valamint a Betonútépítő – tehát a nagyobb vállalatok – a szükséges kisebb munkákat nem vállalták, tehát a megye területéről hiányzott a megszüntetett vállalat.

A Pest megye Tanácsa VB, valamint a Budapesti Közúti Igazgatóság kérelmére és javaslatára 1967. január 1-i hatállyal 673.965/1966. sz. KPM rendelettel megalakult a vállalat Pest megyei Közúti Üzemi Vállalat elnevezéssel. Az 1968. év január 1-ével a Közúti Üzemi Vállalatok Közúti Építő Vállalat elnevezést kapták. A megalakulással együtt módosították a megszüntetéskor érvényben lévő alapítólevelet, így ennek alapján a vállalat építési, korszerűsítési, általában mélyépítési munkákat is végezhet, aszfaltanyagokat állíthat elő, bedolgozással vagy anyageladással, általában mindazon munkákat végezheti mint a nagyobb építési vállalatok. Ez a vállalat végezte a megszünt gödöllő–veresegyházi vasútvonal szállítási feladatát végző ún. vasútpótló út kivitelezését részben városias, részben külterületi kiképzésben, megfelelő minőségben. Jelenleg is végez fenntartási, szélesítési és burkolatmegerősítési munkákat a Közúti Igazgatóság részére, azonban újabban kapacitásának nagyrészét a mélyépítési és hídépítési munkák töltik ki.

Az igazgatóság és a vállalat közötti kapcsolat jónak mondható. Munkái minőségének és gazdasági eredményeinek megfelelő szinten tartását fékezte a vezetés gyakori változása, ami ma már nyugvópontra jutott, és ez az eredményességben is tapasztalható. Aszfaltgyártásra megfelelő gépegységekkel rendelkezik (C 25 típusú aszfaltkeverő gépekkel). Felügyeleti hatósága a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó Útépítési Tröszt.

Az igazgatóság részére szükséges tervezési munkákat csaknem kizárólag az Út- Vasúttervező Vállalat (UVATERV) végzi, az igazgatóság teljes megelégedésével. Utpályák szélesítési, kisebb építési, valamint a kis sugarú ívek átépítési terveit az igazgatóság tervező részlege készíti.

A bevezetésben felsorolt vállalatok az igazgatóság éves hitelkeretének megfelelő elosztásával részesülnek megbízásban. Az 1970. évet követően az Aszfaltútépítő és a Betonútépítő Vállalat végezte a 4. sz. Bpest–debrecen–záhonyi főút korszerűsítési munkáit, melynek értéke kereken félmilliárd Ft volt.

Az autópályák és autóutak építését fővállalkozásban az Aszfaltútépítő és a Betonútépítő Vállalat végzi.

A JÖVŐ FELADATAI

A közúti hálózat építésének és fenntartásának jövő feladatai röviden, egy mondatban kifejezhetők: Szélességben, teherbírásban kifogástalan járható felülettel készült és fenntartott olyan úthálózat kialakítása, ami a számban és terhelésben rohamosan növekvő gépjármű forgalmat maximális biztonsággal kielégíti. Ennek elérése céljából súlyos lemaradásokat kell pótolni, mivel az útépítések, korszerűsítések, autópályák és autóutak építése évtizedes hátrányokkal követi csak a gépjármű forgalom növekedését és fejlődését. (Nem csak nálunk!)

A közúti hálózat fejlesztésével kapcsolatban Pest megyére, a többi megyéhez viszonyítva, nagyobb és súlyosabb feladatok hárulnak. Pest megye veszi körül a fővárost, így a fővárosba irányuló forgalom Pest megyén keresztül érheti csak el a fővárost, következésképpen minden egyszámjegyű főútvonal – a 8. sz. főút kivételével – Pest megyéből indul ki.

A főhálózati utak korszerűsítése befejezést nyert, azonban már most megállapítható, hogy a fővárosba vezető útszakaszok növekvő követelményeit nem elégítik ki, telítettek. Kedvezőtlenül hat a forgalom folyamatosságára az a körülmény is, hogy azok a járművek, melyeknek céljuk nem a főváros, útjukat csak a fővároson keresztül tudják folytatni. Az ilyen irányú forgalom szétválasztására elsőrendű szükséglet egy, a főváros határán kívüli körgyűrű megépítése, mely mentesítené a főváros forgalmát is. De megállapítható az is, hogy a korszerűsített külső szakaszok egyes főútvonalakon már keskenynek bizonyulnak, így nem biztosítják a forgalom folyamatosságát.
Akadályozzák a forgalmat a szintbeni vasúti keresztezések. A sorompóknál való várakozás tetemes időveszteséggel jár, torlódásokat okoz.

Sok a megye területén még az összekötő utaknál is a 3–4 m széles kőpálya, mely szintén akadálya a forgalom folyamatosságának (előzés lehetetlenülése).

Megfelelő távolságokban a parkoló- és pihenőhelyek hiánya is akadályozza a megkívánt gyors közlekedést. Bizonyos időközökben a gépkocsi valami okból megállásra kényszerül, így szükségszerű az előzés, ami balesetveszélyes. A két forgalmi sávos egyes főútvonalainkon a forgalom nagysága már elérte a telítettséget, feltétlenül szükséges új út építése.

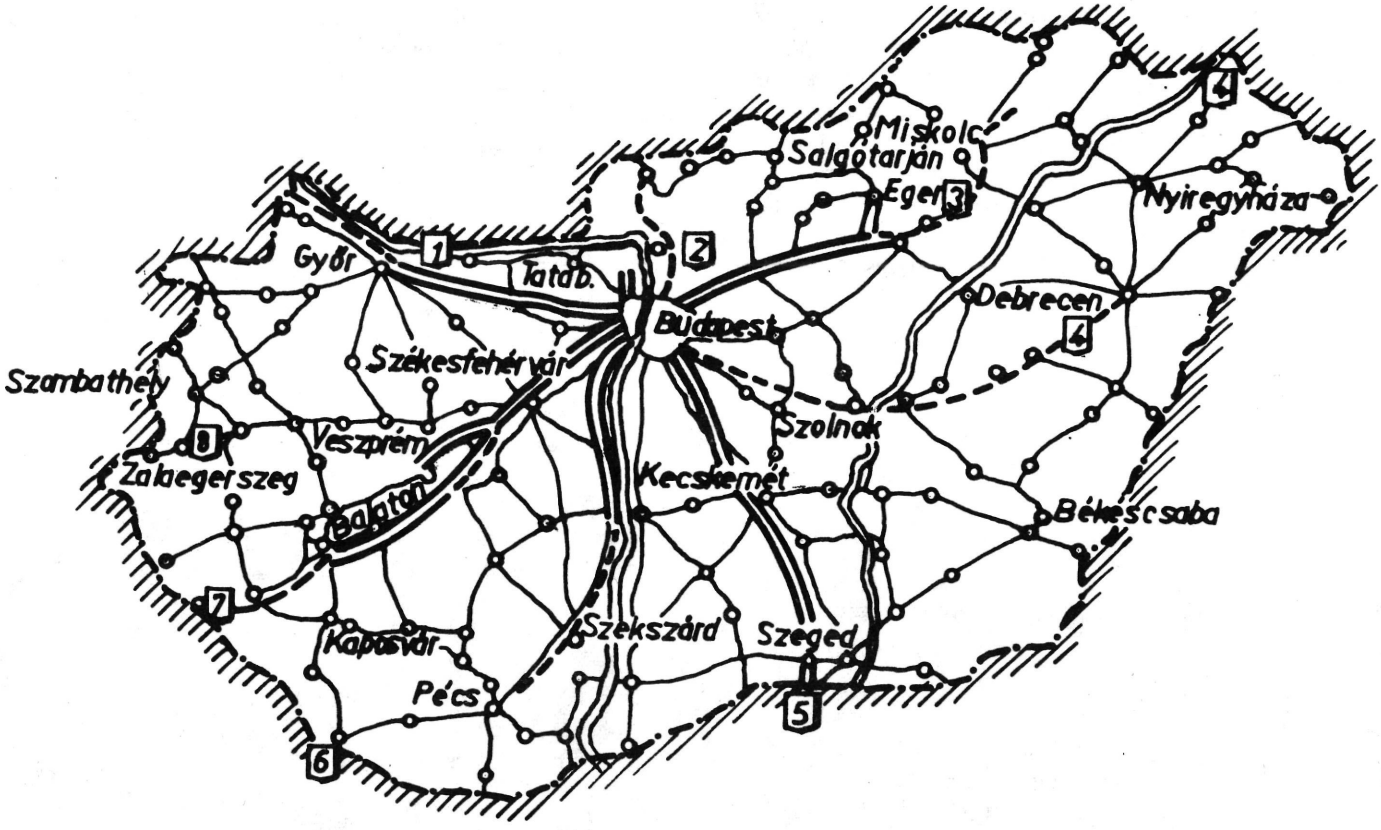
A feladat tehát a fentiek alapján adott, az alábbiak megvalósítása szükséges:

1. Autópályák és autóutak építése, különös tekintettel az európai és tranzit (E és T jelű) utakra vonatkozó nemzetközi előírásokra.
2. A főváros területétől megállapítandó távolságban körgyűrű építése.
3. A jelenleg keskeny burkolatú utak két nyom szélességre való kiépítése a forgalom sűrűségének megfelelő ütemben.
4. A nagyforgalmú szintbeni vasúti keresztezések kétszintűvé átépítése és a jelentős közúti csomópontok megfelelő kialakítása.
5. Parkoló- és pihenőhelyek, autóbuszmegállók létesítése.
6. Emelkedőkben kapaszkodó sáv építése.
7. A gépjárműközlekedés és az útfenntartás gazdaságosságát növelő technológiák alkalmazása, a tervszerű megelőző útkarbantartás bevezetése.

Fentiek megvalósítása hatványozottan sürgető Pest megye területén, mivel a közúti forgalom a fővárosból a szélrózsa minden irányába növekvő fejlődést mutat.

Tudomással bírunk arról, hogy fentiek megvalósítása mind kapacitás, mind pénzügyi vonatkozásban hosszú évek feladata, de a javaslat a távlati terv készítésének alapját képezheti.
Nem hanyagolható el az a körülmény sem, hogy mind a személy-, mind a teherszállítás növekvő mennyiségben, a gazdaságosság figyelembevételével a közútra terelődik (háztól-házig szállítás).

GYORSFORGALMI ÚTÉPÍTÉSI PROGRAMJAVASLAT
1971 – 1985 évek közötti időszakra.



Jelmagyarázat

autópálya

autóút

Dr. Ábrahám Kálmán: Közlekedés Tudományi Szemle
(1973 július)

ESEMÉNYEK RÖVIDEN

Kr. e.

244–210. Épült a kínai fal 2450 km hosszúságban.

1335. Róbert Károly Visegrádon tartotta az ún. Fejedelmek Kongresszusát, ahol a Magyar-, Cseh- és Lengyelország közötti kereskedelmi utak biztonsága érdekében intézkedéseket hoztak.

1750. Életbeléptették a menetrendszerű postakocsi-járatokat és ezzel a személy-, csomag- és pénzeslevél szállítása is lehetővé vált.

1756–1836. Mac Adam skót mérnök a vizesmakadám burkolatok feltalálója.

1772. Mária Terézia elrendelte, hogy a vármegyék az útépítés és rendszeres útfenntartás irányítására útfelügyelő mérnököt alkalmazzanak.

1790/91. évi reformországgyűlés bizottságot küldött ki az útügyek tanulmányozására. Ez a bizottság javaslatot állított össze az úthálózat fejlesztésére. A megvalósulás azonban a napóleoni háború miatt elmaradt.

1801. Pest városa először alkalmazott utakkal foglalkozó mérnököt.

1835–1840. Budapesten az első kockakő burkolat a mai Deák Ferenc utcában épült.

1848. Széchenyi István az országgyűlésen „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről" címen átfogó előterjesztést tett a közlekedés összes ágának rendezésére. A javaslat Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegyét az alábbi utakkal érintette:

1. Váctól Rétságon, Ipolyságon, Selmecbányán, Zólyomon, Besztercebányán, Rózsahegyen és Alsókubikon át az országhatárra,
2. Budától Vörösváron és Győrön át Pozsonyig és Pesttől Hatvanig.

1849. A Lánchíd megnyitása. Clark Vilmos angol mérnök tervezte, Clark Ádám építette.

1850. év elején az abszolutizmus korszakában építették az első kőburkolatot, Szolnokon a vasúti úton.

1853. A katonai határőrvidék kivételével az egész ország területén bevezették az általános útvámrendszert, mely 6 hónap múlva megszűnt és helyette a vámegyenértéket vezették be.

1854. Elrendelték a kőanyagoknak prizmában történő átadását. A prizma alsó éle 15, a felső 11, szélessége 4, és magassága 2 láb volt, mely mértékek 54 köbláb, vagyis 1/4 köböl (mintegy 1,3 m^3) köbtartalomnak felelt meg.

1861. Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye 17 járása:
Abonyi, Alsódabasi, Aszódi, Biai, Dunavecsei, Gödöllői, Gyömrői, Kalocsai, Kiskőrösi, Kiskunfélegyházi, Kispesti, Kunszentmiklósi, Monori, Nagykátai, Pomázi, Ráckevei és Váci járás.
9. város: Cegléd, Kalocsa, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kispest, Nagykőrös, Szentendre, Újpest, Vác.

1864. Pesten, a Palatinus (Nádor) u. 21. sz. ház előtt készült az első aszfalt gyalogjárda. A burkolat nem sikerült, télen repedt, nyáron megpuhult, így évekre visszavetette a kezdeményezést. Akkor gyantásföld ill. földszurok útnak nevezték.

1866. Első lóvasút Pesten a Calvin tér és Ujpest között. Budán a Lánchíd és Óbuda között 1869-ben, Pest és Buda között a lóvasút hálózatot 1879-ben kötötték össze a Margithídon át.

1868. Az államépítészeti hivatalok megalakulása.

1868. Az első szegélysor épült a Városház utcában, Pesten.

1870/71. Az első gránitkő burkolat épült Pesten, az V. ker. Fő u. (Arany J. u.)-ban.

1871. A Neuchatel cég építette az első öntöttaszfalt burkolatot a Várban a kocsiúton.

1871. A Neuchatel cég a Hatvani (Kossuth L.) utcában 18 cm vastag betonalapon 5 cm vastag aszfalt comprimé burkolatot épített. Jól sikerült.

1871. A Lánchídon fa-kockaburkolat épült, amerikai cég által.

1872–76. Margíthíd építése.

1874. Ebben az évben az alábbi helyeken voltak államépítészeti hivatalok: 1. Alsó-Kubin, 2. Arad, 3. Balassa-Gyarmat, 4. Beregszász, 5. Budapest, 6. Eger, 7. Eperjes, 8. Kassa, 9. Kaposvár, 10. Komárom, 11. Lugos, 12. Máramaros-Sziget, 13. Nagy-Várad, 14. Nyitra, 15. Pécs, 16. Pozsony, 17. Rima-Szombat, 18. Selmeczbánya, 19. Szekszárd, 20. Székes-Fehérvár, 21. Szombathely, 22. Temesvár, 23. Trencsén, 24. Zalaegerszeg, 25. Besztercze, 26. Brassó, 27. Dés. 28. Kolozsvár, 29. Marosvásárhely, 30. Nagy-Szeben, 31. Szászváros, 32. Székely-Udvarhely, 33. Eszék, 34. Pozsega, 35. Sziszek, 36. Zágráb, 37. Varasd, 38. Verőcze, 39. Fehér-Templom, 40. Karán-Sebes.

1879. évben épült az első keramit burkolat a Baross u. és Egyetem utcában.

1880. Az első betonburkolat épült az Akácfa utcában. Néhány hónap alatt tönkrement.

1884. A Budapesti Államépítészeti Hivatal tisztikara:
Főnök: Reischl Károly főmérnök
Helyettes: Hoffmann Frigyes főmérnök
Főmérnökök: Bartasch Róbert, Zsigmondy Gusztáv
Mérnökök: Seiden János, Baver József, Fest Vilmos, Zoltán Győző, Berczik Gyula
S. mérnök: Heidrich László
Magyarországon 61 hivatal és 2 kirendeltség, Horvátországban 10 hivatal volt.

1887. Budapesten az első villamosvonalat a Nyugati p.u. és a Király utca között 1887-ben nyitották meg. Az utolsó lóvontatású kocsi a városi forgalomban 1898. évben közlekedett utoljára.

1890. A Magyar Állam az első gőzhengerét 1890. évben vásárolta.

1890. A Közutakról és vámokról szóló 1890. I. t. c. volt hivatva az előző korszak mulasztásait jóvátenni. A tövény, szerkezetében és intézkedéseiben korának egyik legjobb törvénye volt. Foglalkozott valamennyi útkategóriával, kitért az utak építésére és fenntartására, a szükséges erőforrásokra és a rendszeres közúti igazgatás megszervezésére. A törvény a közutakat a fenntartók szerint osztályozta.

1870–1893. között külföldi gránitkővel burkolták a főváros nagyobb forgalmú útjait. 1893-ban már belépett a somoskőújfalui bazalt kockaburkolat (Bécsi utca) stb.)

1895. évben jelent meg Budapesten az első személygépkocsi.

1906. A Magyar Aszfalt RT a Városház utcában, a Szabadság téren, az Alkotmány utcában és a Margit rakparton épített homokaszfalt (sheet) burkolatot, mely jól sikerült és 20–30 évig eltartott.

1907. Ebben az évben épült az első kiskőburkolat az Aréna úton.

1910. Budapest területe 19,444 ha. Ebből szárazföld 18,661 ha. A Duna területe 783 ha. Budapest lakóinak száma: 881,601 fő.

1910. A KRESZ első kiadása.

1913. Az első taxi megjelenése (175 db)

1915. Az első városi autóbusz megjelenése.

1920.

Pest–Pilis–Solt–Kiskun vm vasútjainak hossza	1030 km
Pest–Pilis–Solt–Kiskun vm. állami útjainak hossza	553 km
Pest–Pilis–Solt–Kiskun vm. th. útjainak hossza	1166 km
ebből kiépítetlen	75 km

1920. Az Állami Útigépjavító Telep nyert felállítást. További fejlesztésben 1937. évben Budapesti Útigépjavító Műhely, 1947. évben Útigépjavító és Kölcsönző Vállalat, 1958. évben Közúti Gépellátó Vállalat néven szerepelt és szerepel ma is. A Ceglédi Közlekedésépítési Gépjavító Vállalat is hozzá tartozik.

1920. XXVII. tc. 3.§-a kimondta, hogy az útadó százalékot a szükséglet arányában kell kivetni.

1923. A Budapesti Államépítészeti Hivatal tisztikara:
Hivatalfőnök: Cseresznyés István min. tanácsos
Hivatalfőnök helyettes: György József műszaki főtanácsos
Továbbá: 5 műsz. Főtanácsos, 3 műsz. tanácsos, 1 kir. főmérnök, 5 kir. mérnök, 2 kir. s. mérnök, 1 segédhivatali igazgató, 1 hiv. főtiszt, 1 irodasegédtisztnő, 2 kezelő (összesen 23 fő).

1926. Az első jelzőlámpa megjelenése.

1928. VI. tc. elrendelte a gépkocsik adóztatását. Személygépkocsik és motorkerékpárok lóerőszámuk szerint, míg az autóbuszok, tehergépkocsik és pótkocsik önsúlyuk szerint adóztak.

1929. évben korszerű, nagyrészben beton és aszfaltburkolatot kaptak a budapest–siófoki és a budapest–győri útszakaszok, ezzel az idegenforgalom jelentős tényezőivé váltak.

1930/31. évben a 3. sz. főút Gödöllő–Hatvan, a 4. sz. főút Budapest–Nyíregyháza és a 6. sz. főút Érd–Ercsi közötti szakasza épült át.

1933/35. évben épült meg a Budapest–szeged–beogradi út.

1935. A 7. sz. főút fővárosi határtól a 6. sz. főútig terjedő szakaszán 4,565 km hosszban beton és bitumenes felületi bevonás készült.

1936/37. A 8. sz. Budapest–székesfehérvár–gráci úton a veszprémi vasbeton ívhíd épült.

1937. A 41. sz. főúton Ceglédtől a 25,973 km-ig beton ill. óriás kavicsburkolat épült.

1937/38. A 11. sz. főút Szentendre–Esztergom között 44,939 km aszfalt és cementmakadám épült.

1938. 2. sz. főút Dunakeszi–Vác között 14,645 km hosszban betonburkolat épült.

1938. A közutakra kiszállított zúzottkő átlagosan 15,70 P/m^3 volt.

1945. Budapest úthálózata 3,500 km, ebből burkolt út 2,200 km.

1952–54. évben épült a Budapest–bécsi út, a Budapest–miskolci út, Cinkota–kerepesi szakasza és a Hatvan–Hort közötti szakasz.

1963–66. évben a Budapesti Közúti Igazgatóság volt a beruházója a Pest megye területén épült Tsz. utaknak.

1963–70. Az országos összforgalomban való részesedés a megyébe eső úthossz arányában 8,1% (1963), 12,3% (1970).

1964. Megkezdi termelését a váci Dunai Cement és Mészmű.

1965. Megkezdi működését a Dunai Kőolajipari Vállalat.

1975. Üzemanyagtöltő állomások számának növekedése:
1965 = 24, 1970 = 32, 1971 = 34, 1972 = 42, 1973 = 41, 1974 = 40, 1975 = 41.
Kútoszlopok száma: 1965 = 52, 1970 = 84, 1971 = 97, 1972 = 123, 1973 = 125, 1974 = 131, 1975 = 129.

1975. Átkelési szakaszok hossza: főhálózaton 141,8 km, alsóbbrendű hálózaton 592,4 km, összesen 734,2 km. Átkelési szakaszok aránya az országos közúthálózatban: főhálózat 28%, alsóbbrendű hálózat 31%.

1975. A megye területén a szintbeni vasúti keresztezések száma 149. Ebből biztosítás nélküli 36, jelzőőrös 9, vonósorompós 9, fénysorompós 4, fény + félsorompós 5, összesen 27.

ÉTTERMEK ÉS VENDÉGLŐK A KÖZÚTAK MELLETT, VAGY AZOK KÖZELÉBEN

2. sz. főút	Dunakeszi	Kulacs vendéglő
	Felsőgöd	Autópihenő vendéglő
	Vác	Fehérgalamb vendéglő
		Kőkapu vendéglő
3. sz. főút	Bag	Bagi csárda
	Petőfi forrás	Csintoványi csárda
	Gödöllő	Étterem, vendéglő
	Aszód	Galga étterem
4. sz. főút	Vecsés	Halásztanya
	Üllő	Étterem, vendéglő
	Monori erdő	Autós csárda
		Rétes csárda
		Romantika étterem, vendéglő
	Pilis	Vendéglő
	Abony	Kossuth étterem
5. sz. főút	Alsónémedi	Vendéglő, étterem
	Dabas	Dabasi csárda
	Örkény	Arany Kürt étterem, vendéglő
6. sz. főút	Érd	Kaszinó étterem
	Érd	Pelikán étterem
	Százhalombatta	Étterem
10. sz. főút	Pilisvörösvár	Tárna étterem
		Sportvendéglő
11. sz. főút	Szentendre	Görög kancsó étterem
		Béke étterem
		Halászcsárda
	Leányfalu	Gyöngyszem étterem
	Tahi	Vöröskő étterem
	Dunabogdány	Vadász étterem
	Visegrád	Vár étterem
	Visegrád	Sirály étterem (nyári)
	Visegrád	Diófa vendéglő

12. sz. főút	Verőcemaros	Otthon vendéglő
	Nagymaros	Maros vendéglő
	Szob	Határ étterem
31. sz. főút	Sülysáp	Vendéglő, étterem
	Szentmártonkáta	Tölgyes étterem
	Nagykáta	Arany Szarvas étterem
	Farmos	Étterem, bisztró
40. sz. főút	Cegléd	Kossuth étterem
		Szövetkezeti étterem
51. sz. főút	Dunaharaszti	Betérő vendéglő
	Taksony	Vendéglő, étterem
	Kiskunlacháza	Kiskun étterem
	Dömsöd	Étterem, vendéglő
311. sz. főút	Tápiószele	Fehérakác vendéglő
441. sz. főút	Nagykőrös	Cifra csárda
1107. j. út	Solymár	Mátyás étterem
	Pilisszentiván	Fehérgyémánt étterem
1111. j. út	Pomáz	Pipacs vendéglő
	Dobogókő	Nimród étterem
		Turistaház
1114. j. út	Tahitótfalu	Pokolcsárda
5101. j. út	Ráckeve	Duna étterem
		Fekete Holló étterem
8103. j. út	Törökbálint	Ötbárány vendéglő
11116. j. út	Visegrád	Silvanus Szálloda, étterem

A 19 KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

Sorsz.	Székhelye	Alakulási éve	Utca, házszám	Pf.	Irányító-szám Pf.	Telefon
1.	Békéscsaba	1968	Szabadság tér 7–9.	42	5601	11–367 12–966
2.	Budapest	1958	Bécsi u. 5.	36	1364	1–181–233
3.	Debrecen	1958	Barna u. 15.	22	4002	52–12–660 14–282
4.	Eger	1958	Lenin út 51.	111	3301	36–13–067
5.	Győr	1958	Batthyány u. 8.	235	9002	96–13–387 14–631 14–633 14–632 15–198 Gép o.
6.	Szeged	1958	Juhász Gyula u. 9.	175	6701	62–11–306
7.	Kaposvár	1958	Szántó u. 9.	65	7401	82–14–460 14–433
8.	Kecskemét	1958	Bocskay u. 5.	16	6001	12–420 12–714
9.	Miskolc	1958	Győri Kapu 23.	96	3501	46–34–551 14–442 35–715
10.	Nyíregyháza	1958	Búza tér 20.	108	4401	42–11–365 11–622
11.	Pécs	1958	Köztársaság tér 5.	30	7601	72–13–244 15–067
12.	Salgótarján	1970	Lovász J. u. 31/a.	99	3101	29–21
13.	Szekszárd	1968	Széchenyi u. 36.	41	7101	12–466 12–467
14.	Székesfehérvár	1958	Berényi u. 13.	26	8003	22–13–381 13–382 13–384 13–385 13–495
15.	Szolnok	1965	Vöröshadsereg útja 41.	9	5004	56–13–831 13–832 13–833

Sorsz.	Székhelye	Alakulási éve	Utca, házszám	Pf.	Irányítószám. Pf.	Telefon
16.	Szombathely	1967	Vadas M. u. 1.	44	9701	94–12–945 12–946 12–947
17.	Tatabánya	1970	Táncsics M. u.	539	2805	13–55 13–56
18.	Veszprém	1965	Mártírok u. 1.	113	8201	80–13–500 12–513
19.	Zalaegerszeg	1958	Népköztársaság útja 1.	49	8901	92–11–552 11–540 11–550

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Dr. Ábrahám Kálmán: Utak 1976.
2. Dr. Ábrahám Kálmán: A magyar autópálya hálózat (Közl. Tud. Szemle 1973.)
3. Dr. Borovszky Samu: Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye 1910.
4. Dr. Csanádi György: Magyar közlekedéspolitika 1969.
5. Dercsényi Dezső: Pest megye műemlékei
6. Galgóczi Károly: Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye monográfiája 1876.
7. Hanzély János: Magyarország közútjainak története 1960.
8. Hegyi Klára: Egy világbirodalom végvidékén 1976.
9. Ker. és Közl. Min. Műsz. Utügyek Szakoszt. 1935/36. évi közúti forgalomszámlálás statisztikai eredményei 1938.
10. Közp. Statisztikai Hivatal: Évkönyv 1970–1975.
11. Kökötuki 1972. 5. sz. kiadvány Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat 25 éves fejlődéséről (1945–1970) 1972.
12. Kökötuki 1976. Szepesházy Ágoston: Adatgyűjtemény az országos közúthálózat fejlesztéséről és fenntartásáról a IV. ötéves tervidőszakban 1976.
13. Közúti Közlekedés Tudományos Kutató Intézet 5. sz. kiadványa 1972. Közúti forgalomszámlálás statisztikai eredményei 1955/56 és 1970. évi országos.
14. KPM Közúti Igazgatóság, Székesfehérvár: Beszámoló az utakról, hidakról, közúti közlekedésről.
15. Közúti Múzeum Kiskőrös: Térképek, iratok, könyvek, fényképek.
16. Kulcsár Viktor és dr. Laczkó Sándor: Magyarország megyéi és városai 1975.
17. Makkai László: Pest megye műemlékei 1958.
18. Matus Erik: Az első magyar autópálya építése (Mélyép. Tud. Szemle 1966.)
19. ifj. Palugyay Imre: Jász-kun kerületek leírása 1854.
20. Pest megye Levéltára: Közutakkal kapcsolatos adatok
21. Schedius Lajos és Blaschnek Sámuel: Magyarország Földtérképe 1847.
22. Soltész Béla: Az autópályák tervezése és építése 1975.
23. Dr. Szabolcs Antal: A közlekedés története 1910.
24. Tóth László: Reformkori törekvések az utak állapotának javítására Pest megyében. (Mélyépítéstudományi Szemle 1976.)
25. UVATERV: Pest megye 15 éves közlekedésfejlesztési terve.

A IV. ötéves terv utolsó éveiben a közúti igazgatóságok főhatósági személyzete az alábbi volt

Közlekedés- és Postaügyi miniszter	Rödönyi Károly (Dr. Csanádi György)
Miniszterhelyettes:	Kiss Dezső
Főosztályvezető:	Cseri István (Dr. Ábrahám Kálmán)
Főosztályvezető-helyettes:	Csermendy László
Útosztályvezető:	Kozma László
Útosztályvezető-helyettes:	Formágyi Győző
Hídosztályvezető:	Apáthy Árpád
Hídosztályvezető-helyettes:	Dr. Träger Herbert
Gépesítési osztályvezető:	Dr. Hevessy István
Műszaki osztályvezető:	(Dr. Moldván Kristóf) (Fürész Sándor)
Műszaki osztályvezető-helyettes:	Dr. Timár András
Közgazdasági és Igazgatási osztályvezető:	Brunner László
Közgazdasági és Igazgatási osztályvezető-helyettes:	Molnár Attila
Személyzeti és oktatási önálló csoportvezető:	Szatmári Ernő
Oktatási előadó:	Kiss Józsefné
Területi főmérnökök az útosztályon:	Csordás Csaba, Heltay Andrásné, Molnár László, Patz Béla, Plachy Sándor, Püspök István és Szelei Béla
Előadó az útosztályon:	Dr. Butkay Gábor
Területi főmérnökök a hídosztályon:	Bíró Károly, Németh István, Skoumál Gábor, Szánthó Péter, Szilágyi Géza, Zsámboki Gábor
Egyéb beosztottak a hídosztályon:	Slezák Lászlóné és Nagy Erzsébet
Előadók a műszaki osztályon:	Beck Kálmán, Keleti Imre
Előadók a közgazdasági és igazgatási osztályon:	Dr. Szirony István, Dr. Sövényházi Zoltán, Dr. Szalai Béla jogügyi előadók, továbbá Herczeg György, Lakits Magdolna, Dr. Kovács Tibor, Mészáros Vilmosné, Nagy László, Papp Ferenc, Szabó Endre, Tihanyi Gyuláné és Vajna Éva,
Előadók a gépesítési osztályon:	Dolmayer Mátyás, dr. Kása István, Rotthermel Frigyes és Zsembery Ferenc

A IV. ötéves terv utolsó éveiben a KPM Budapesti Közúti Igazgatóság személyzete az alabbi volt:

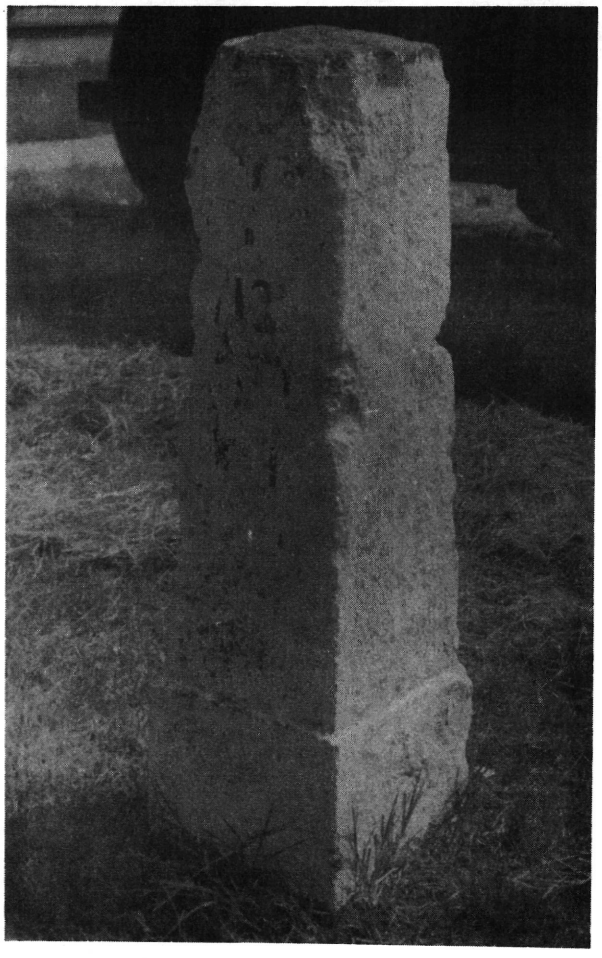
Igazgató:	Soltész Béla (Hoós László)
Titkárnő:	Schmidl Tiborné
Igazgatóhelyettes főmérnök:	Oroszlán László (Hermány Miklós)
Titkárnő:	Valkovszky Mária
Igazgatóhelyettes főkönyvelő Közgazdasági osztályvezető:	Bóday Ottóné
Területi Műszaki osztály vezető:	Zsiga-Kiss Endre (Murányi József)
Központi Műszaki osztály vezető:	Papp Gyula (Mészáros János Récsei Miklós)
Anyag- és Szállítási osztályvezető:	Dr. Lőrincz József
Gépészeti osztályvezető:	Bardóczi ~~Pál~~ Károly
Tervezési osztályvezető:	Csobay Zoltán
Igazgatási és Hatósági osztályvezető:	Dr. Moldován Kristóf
Forgalomtechnikai osztályvezető	Lásd Autópálya azonos osztályánál.
ÚTINFORM osztályvezető:	Virágh Lajos
Főtechnológus:	Simon Lajos
Pártszervezet titkára:	Aradi Lajosné
Szakszervezeti Bizottság titkára:	Králik István
Személyzeti vezető:	Kővári József
Személyzeti- és Oktatási csoport:	Bornemissza Barnáné, dr. Gergely Miklósné, Kecskeméti László, Solt Dezső.
Jogtanácsos:	Dr Jolbej Csabáné
Belső revizorok:	Munkácsy Nándor, Szabó Ferenc
Közgazdasági osztály tagjai:	Aradi Lajosné, Barkóczy Pálné, Báznai Ernőné, Borsos Jenőné, Boruzs Andor, Czigány Lászlóné, Kalász Jánosné, Kernetics Lászlóné, Koflanovits Györgyné, Kerekes Zoltánné, Lukács Jánosné, Németh Gyuláné, Novák Károlyné, dr. Romy Lászlóné Szolnoki János, Trefán Jánosné, Tokaj Imréné, Vadnay Károlyné, Veszely Katalin.
Területi Műszaki osztály tagjai:	Ács Károlyné, Czene István, Földi Lászlóné, Imecs József, Kovács József, Moskola Árpádné, Schile Ferenc, Sipos Lajosné, Zarnóczy Józsefné

Központi Műszaki osztály tagjai:	Bánfalvi Árpád, Bányay Artúr, Hargitai József, Máthé Pál, Posztóczky Iván, Pozder Pál, Szilágyi Károly, Szilágyi Tamás, Szuppinger Péter, Keresztúry Aranka, Kovács Károlyné, Molnár Jánosné
Anyag- és Szállítási osztály tagjai:	Csősz Judit, Bartha Györgyné, Farkas Károlyné, Farkas Tibor, Gerencsér Miklós, Kántor Lászlóné, Kelemen József, Marsi Ferencné, Pozáczky Béláné.
Gépészeti osztály tagjai: a központban:	Both Zsigmond, Buzsik János, Dömsödi Andrásné, Harangozó Istvánné, Kellermayer Kornélia, Kiss László, Lendér Erzsébet, Nagy Kálmánné, Nyíri Ferenc.
A géptelepen:	Bábolnai László, Buschi Levente, Ignácz Imréné, Megyeri Józsefné, Sinka Mihály.
Tervező osztály tagjai:	Botta Olivérné, Kutassy Péter, Márczi Imre, Protzner András, Sass Ferencné, Somos Miklós, Szabó József, Szegedi Judit.
Igazgatási és Hatósági osztály tagjai:	Dr. Szabolcs Árpád és dr. Tamási Pálné jogügyi előadók, továbbá Jani Lajos, Nagy Albert, Papp Kornél, Tóth Géza, Bártfai Gáborné, Debulay Mónika, Inke Lászlóné, Thomka Húgóné, Lojek Irén, Markó Istvánné, Mészáros Lajosné, Nyitray Ferencné.
Forgalomtechnikai csoport tagjai:	Vitális István, Thomka Péter, Tóth Tamás, Túry István.
ÚTINFORM tagjai:	Anderlik Ágnes, Balázs Egon, Balázs Egonné, Bozán György, Brutoczky András, Garazsi Györgyné, Hunka Tiborné, Jeszenszky Zsuzsanna, Marnitz László, Nagy Attiláné, Nagy Zsuzsanna, Nagy Béla, Porkoláb Györgyné, Szerényi Zoltán, Szatóry Józsefné, Szalayné Medveczky Mária, Temesi Márta, Ullmann Józsefné, Varanyi Lajosné.

Autópálya beruházás és üzemeltetés

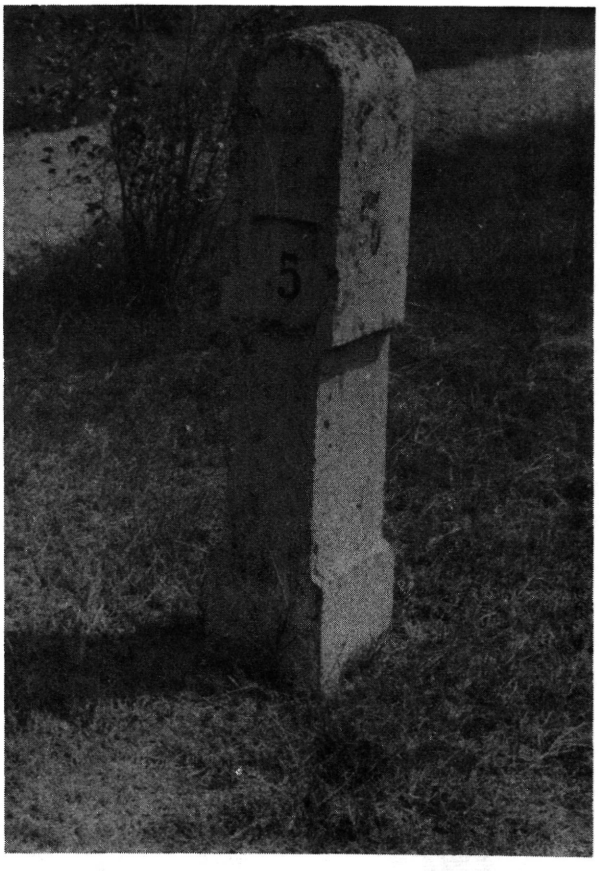
Vezető: igazgatóhelyettes főmérnök:	Reinisch Egon (Mihályfy Árpád)
Titkárnő:	Darvasi Ágnes
Biztonsági megbízott:	Heldt Lajos
Üzemeltetési és fenntartási osztályvezető:	Borsos István
Forgalomtechnikai osztályvezető:	Répássy Attila
Építtetői osztályvezető:	Szécsi László
Műszaki fejlesztési és gépesítési osztályvezető:	Fórizs Imre
Műszaki tanácsadó:	Váraljai István
Üzemeltetési és fenntartási osztály tagjai:	Beloberk László, Galambos Tibor, Hajdú László, Izsák Szabolcs, Jóba Ágnes, Nagy Emil, Schönviszky György, Wolf Ágoston, Böhm Lászlóné, Varga Erzsébet, Zarka Erika.
Forgalomtechnikai osztály tagjai: (a Megyei Főmérnökség tagjai külön szerepelnek)	Ágócs Mária, Mónus Tünde, Bihámi János, Huszák János, Kocsispéter László, Leinemann Tamás, Lindenbach Ágnes, Porszász László, Prázsmáry István, Ráski Gáborné, Szécsi Lászlóné, dr. Szinte László, Vadnay Zsuzsanna.
Építtetői osztály tagja:	Balogh Attila, Berg Tamás, dr. Fábián Ferenc, Kósa Zoltán, Kenderessy János, Lányi György, Németh Lajos, Tárczy Tibor, Máthé Anikó, Sarlós Sándorné, Széll Károlyné, Várnai Tiborné.
Műszaki fejlesztési és gépesítési osztály tagjai:	Goszleth Tibor, Bódizs Matild, Honti Albina, Müller Ágnes.

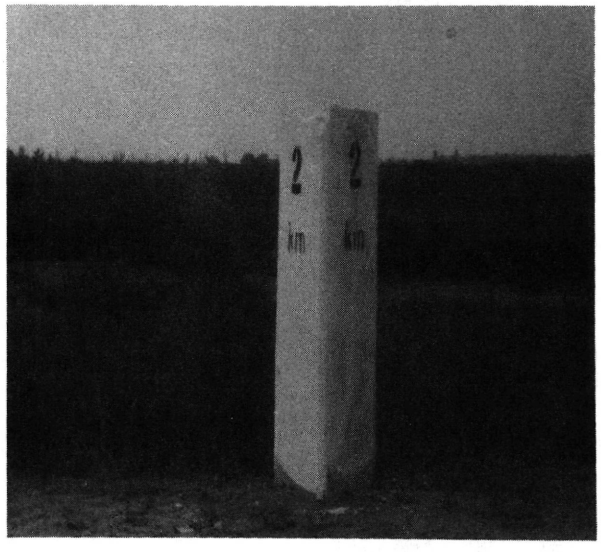
KÉPES MELLÉKLET



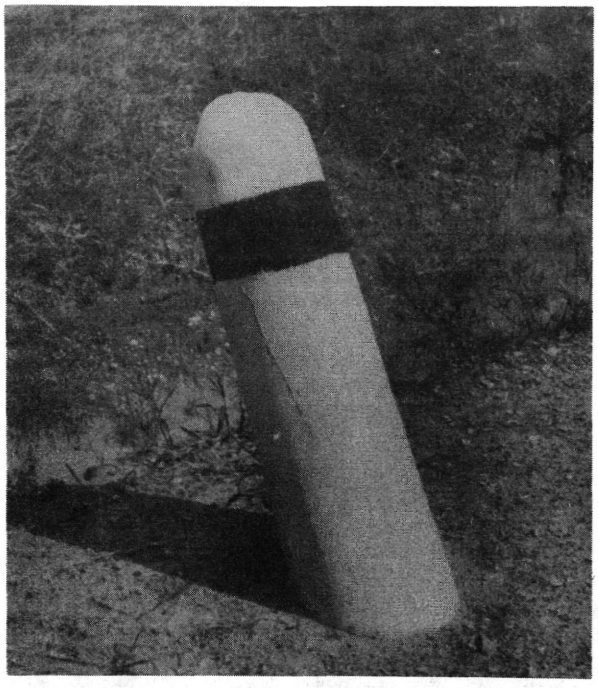

SZERELEN
VÁLIKRD
UT

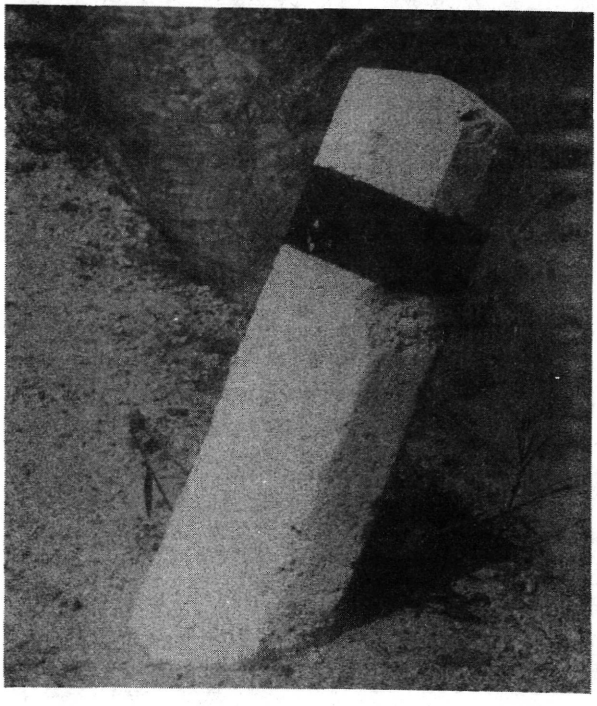

6


5

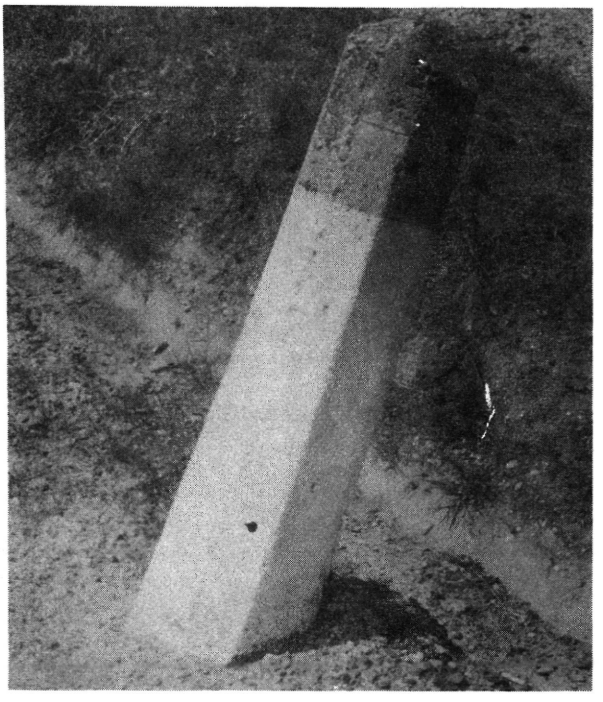


Kilométer jelzések

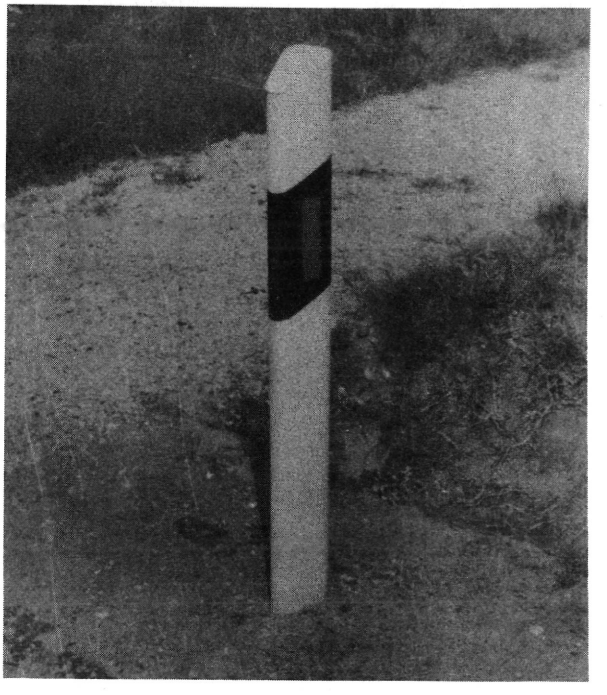


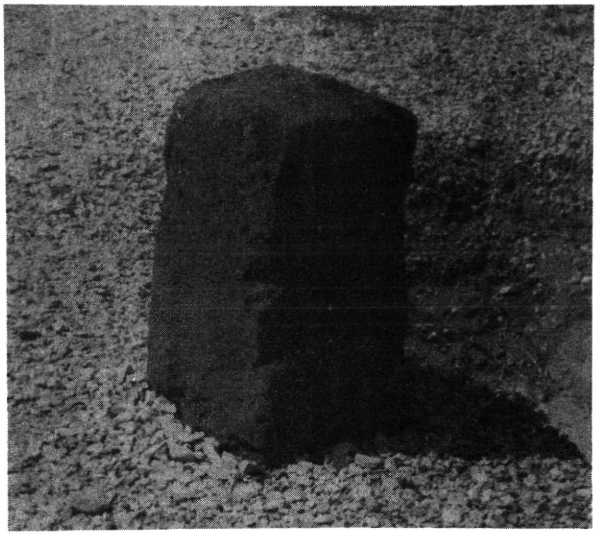


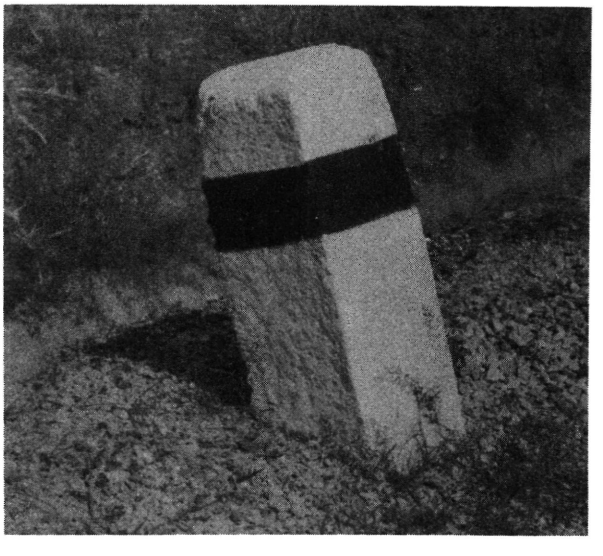
Kerékvetők

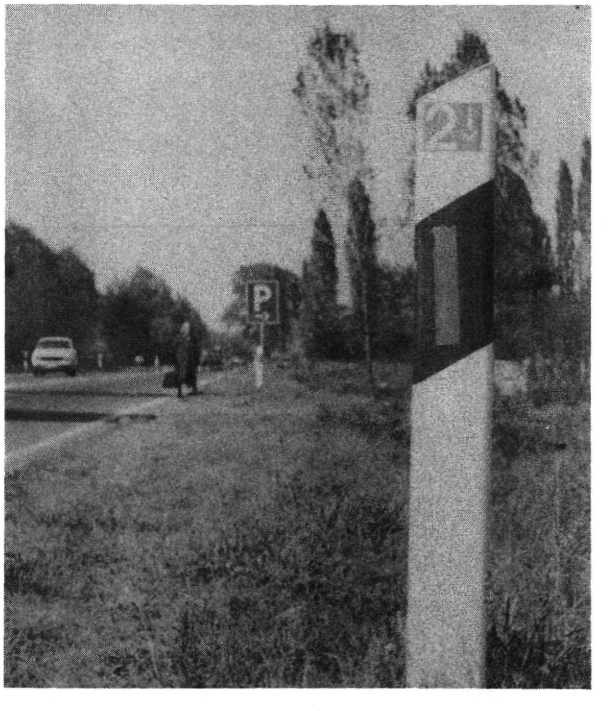


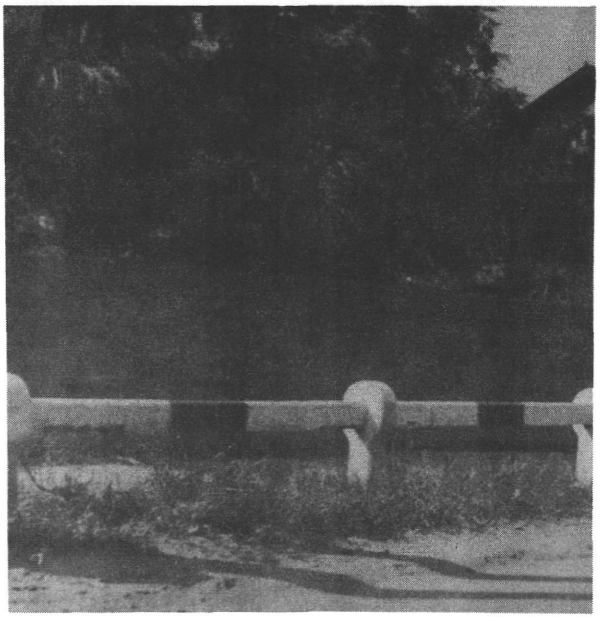

2

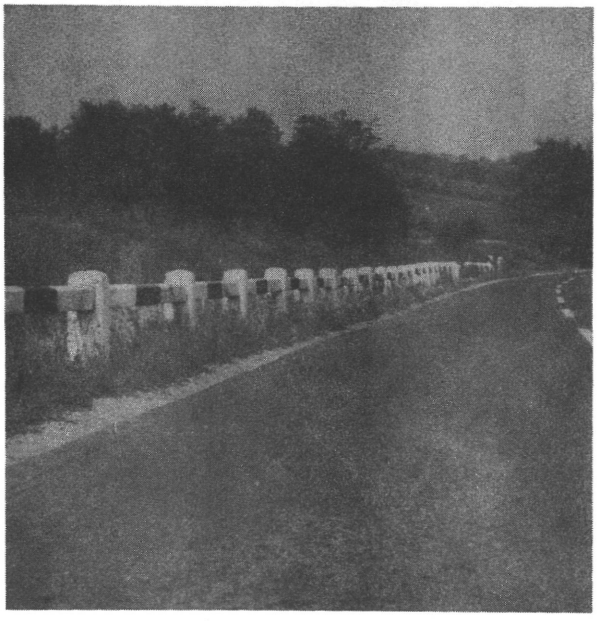




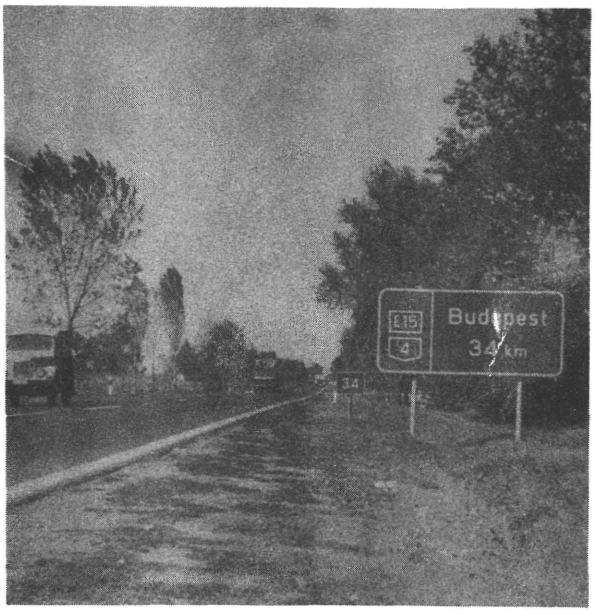


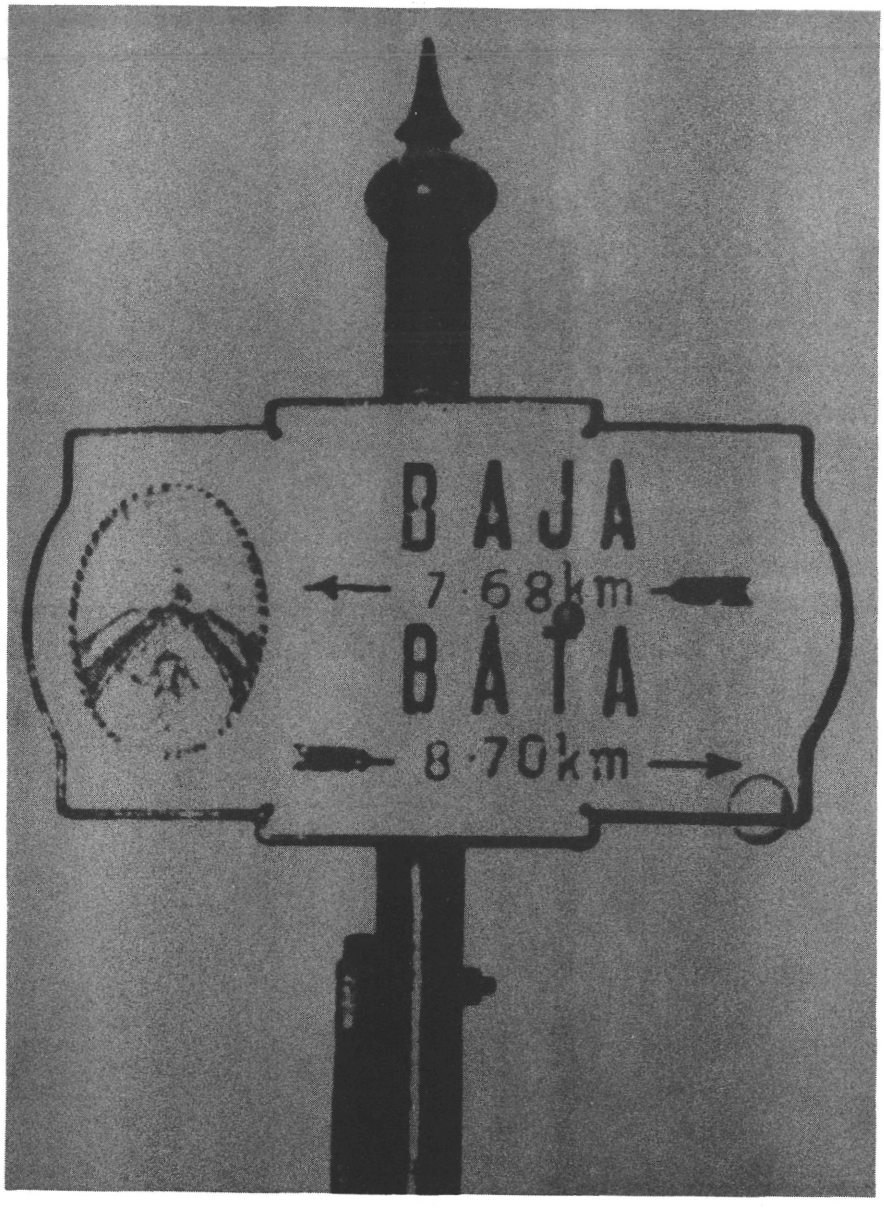

24
P





Közúti korlátok



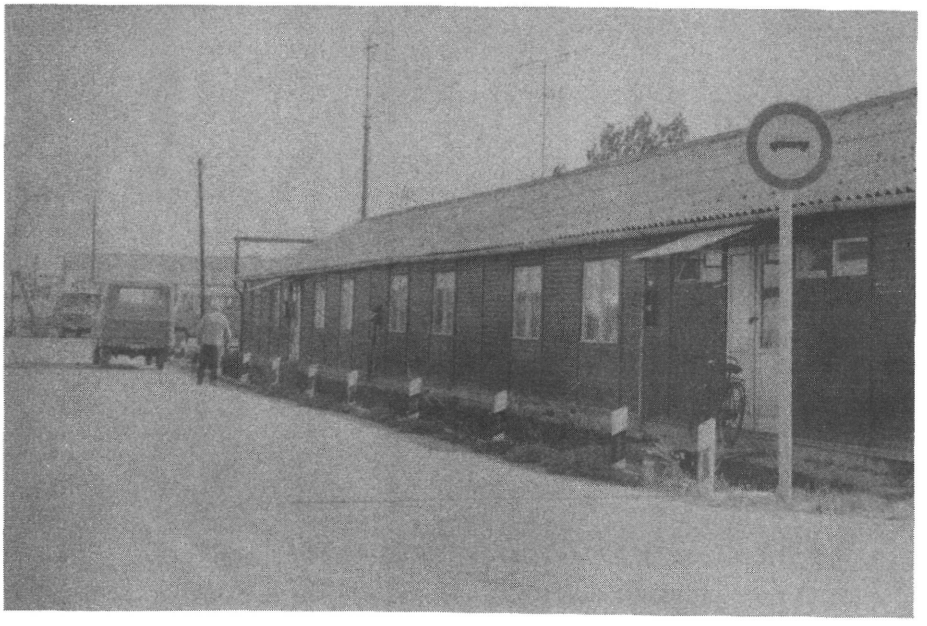


Útirányjelző táblák

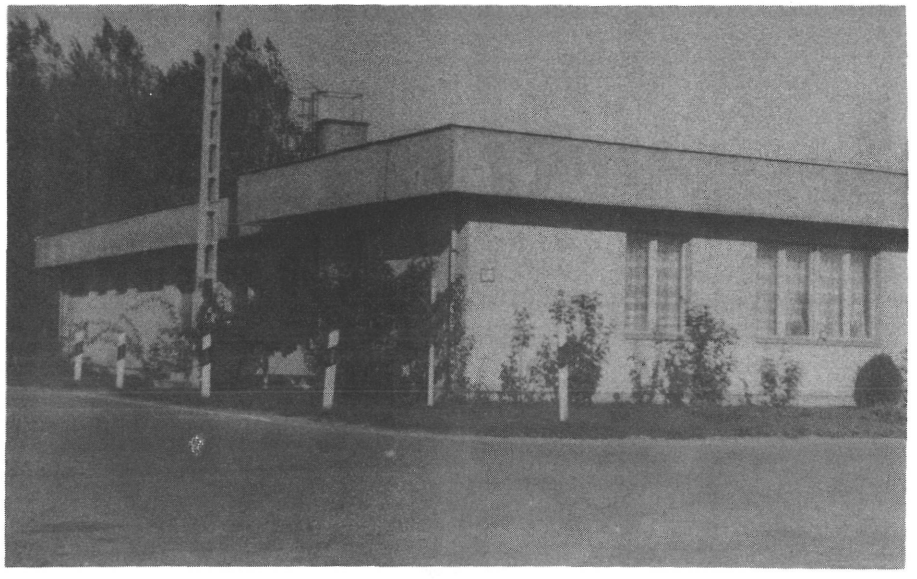
4. és 11. sz. főutak keresztezése

Monori üzemmérnökség

4. sz. főút elkerülő szakaszának egy része



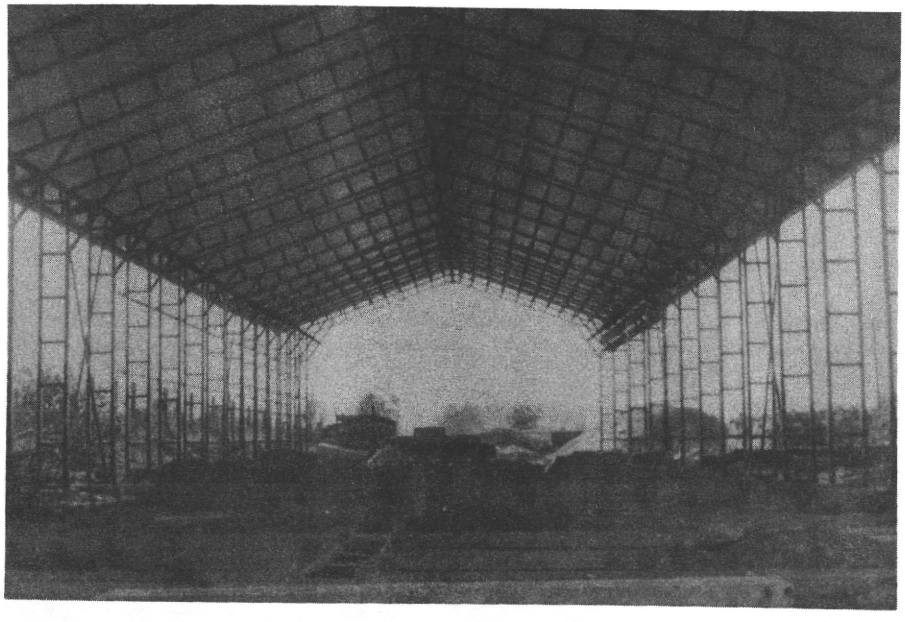
Ceglédi üzemmérnökség



Váci üzemmérnökség

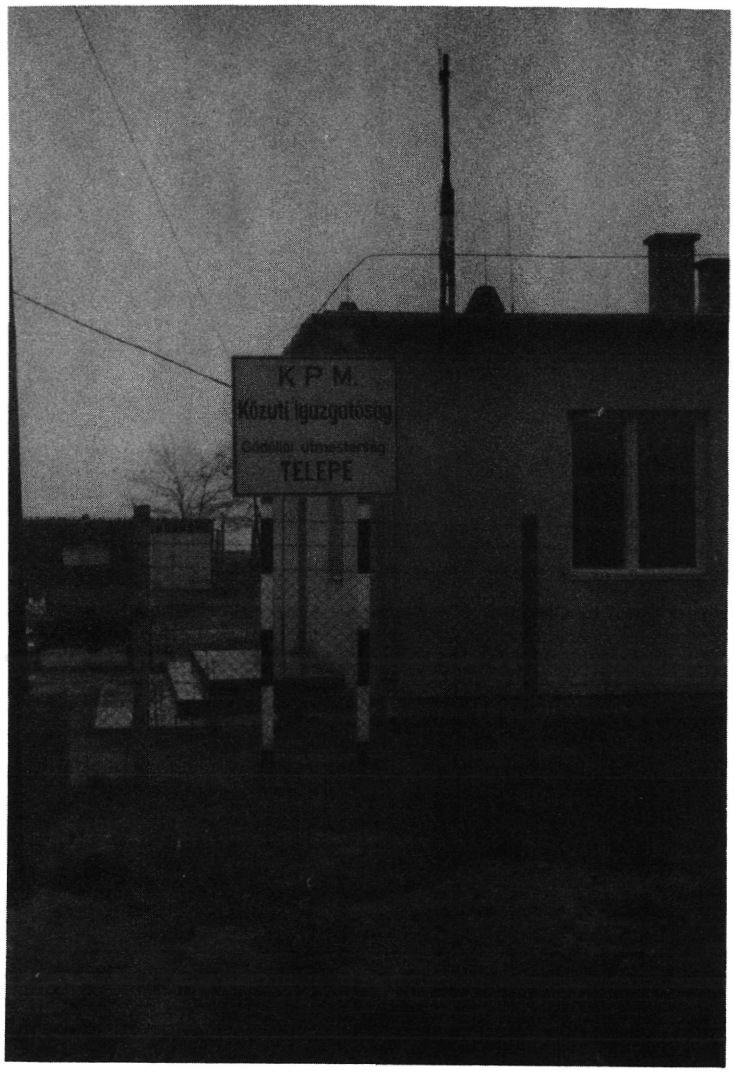
Tárnoki üzemmérnökség

Dabasi üzemmérnökség



Dabasi üzemmérnökség nyitott szín építése

Régi vámház a 3. sz. főút mellett. (Kerepesi út 121.)



Volt gödöllői útmesterség

Régi útkaparói viselet

Cégtábla

Régi községnévjelző tábla

Régi útkaparói sapkajelvény

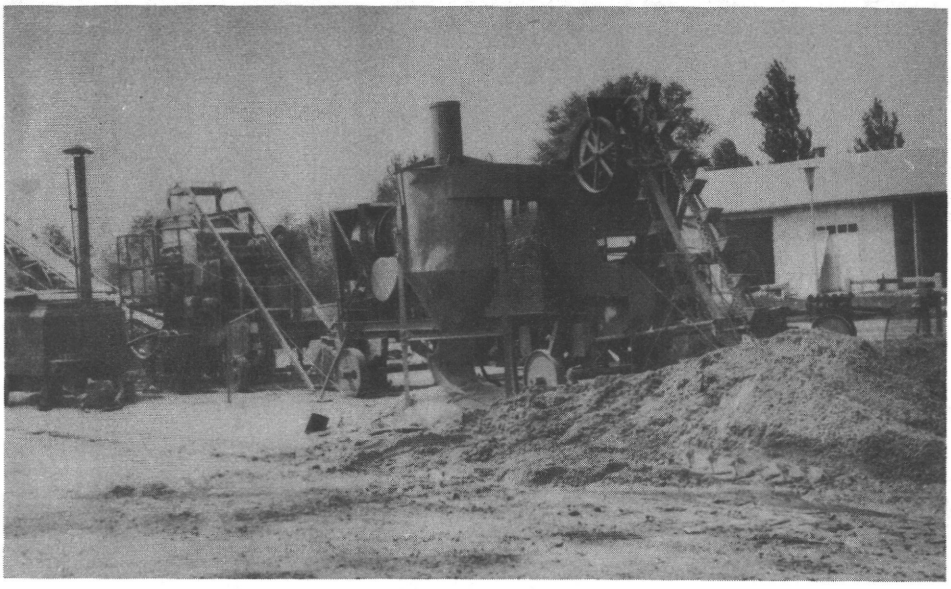
Régi útmesteri hivatal táblája

Régi útkaparói jelvény

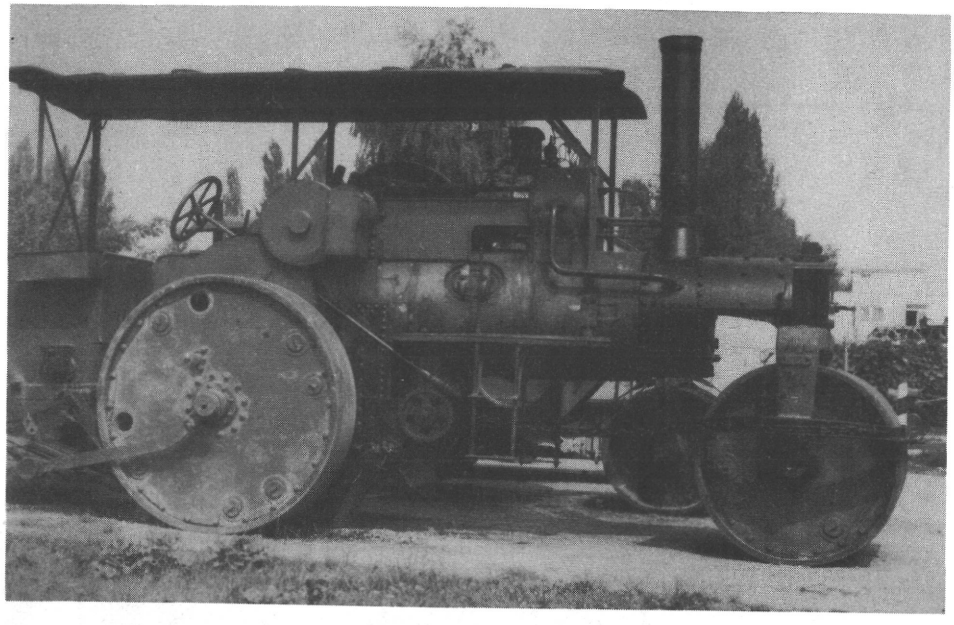
Régi útmesteri karszalag

KPM Budapesti Közúti Igazgatóság Autópálya csoport

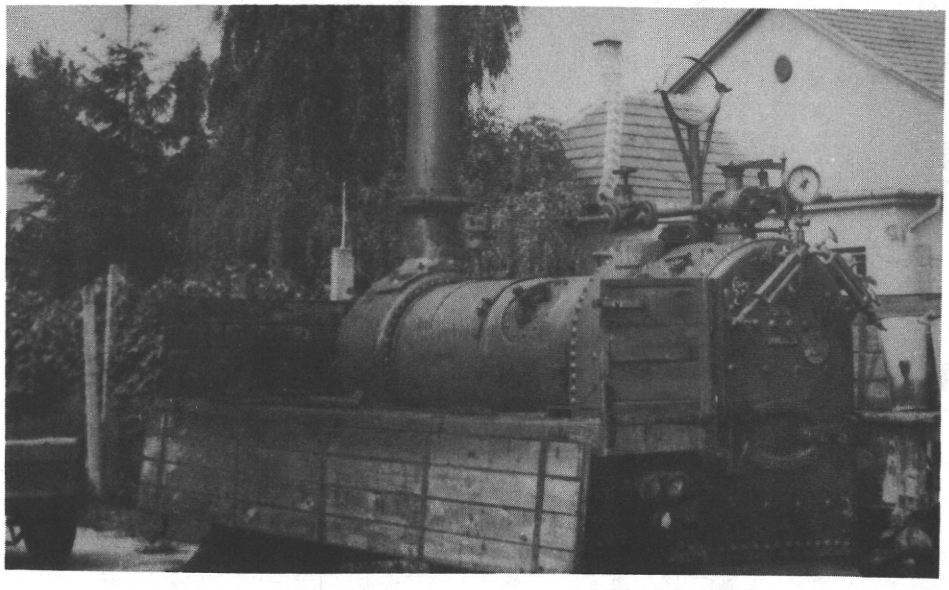
KPM Útépítési Műszaki Ellenőrző Csoport táblája



MARABU
aszfaltkeverő telep

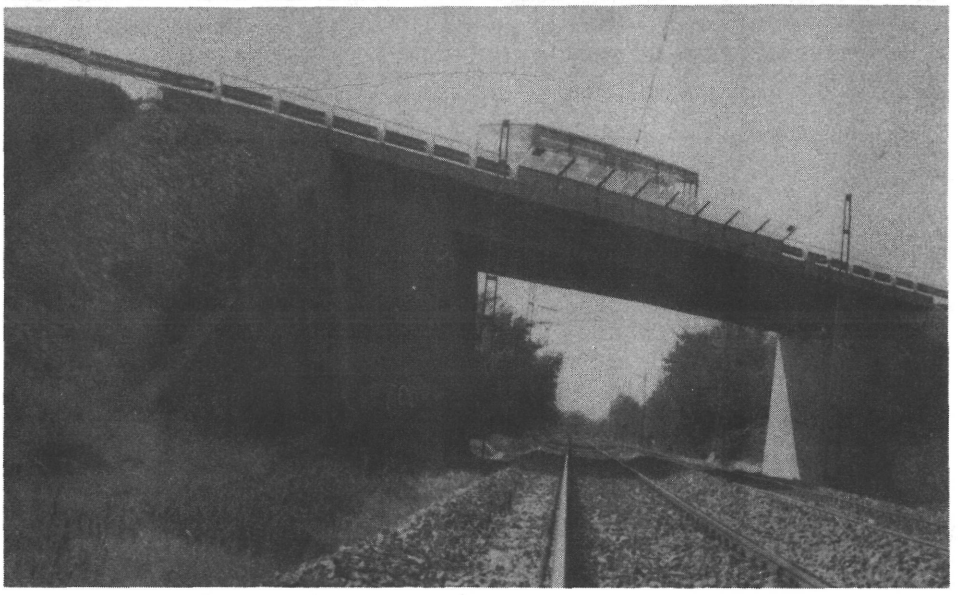


Gőzmeghajtású
útihenger

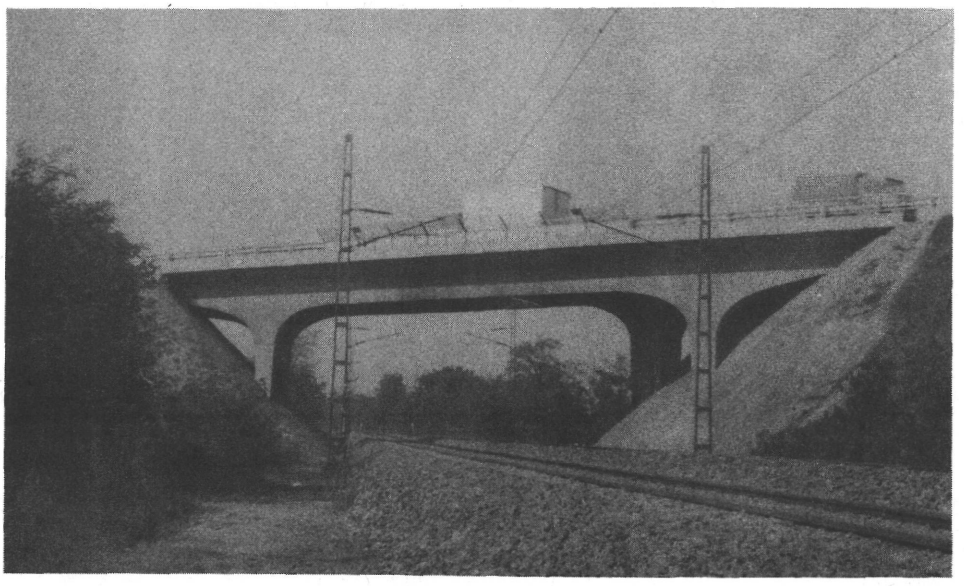


Bitumen melegítő
kazán

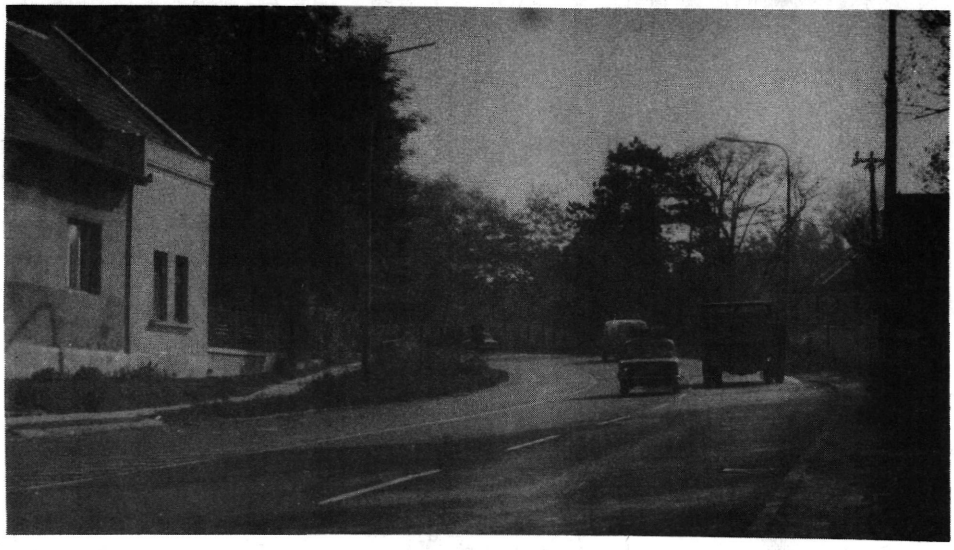
Útihenger a locsoló kocsival



4. sz. főúton üllői felüljáró



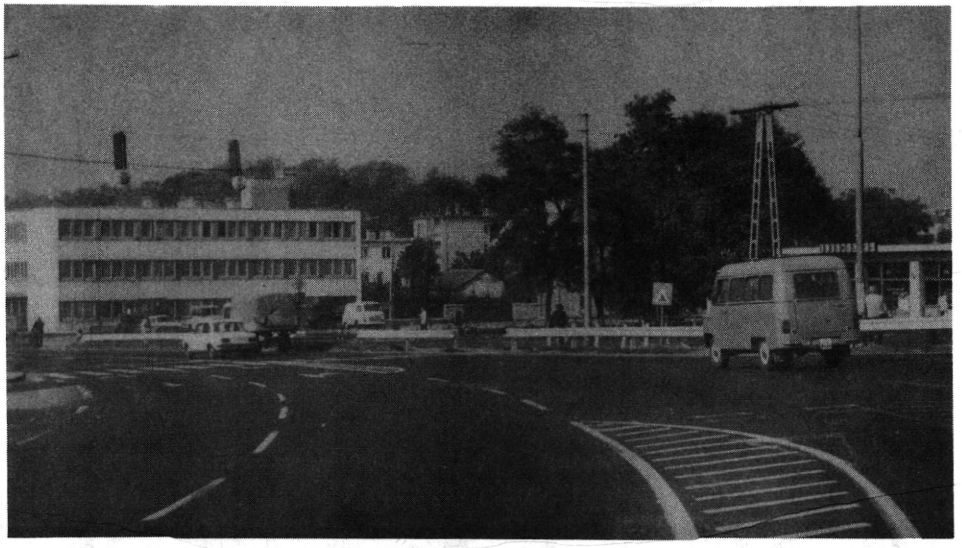
4. sz. főúton monori felüljáró



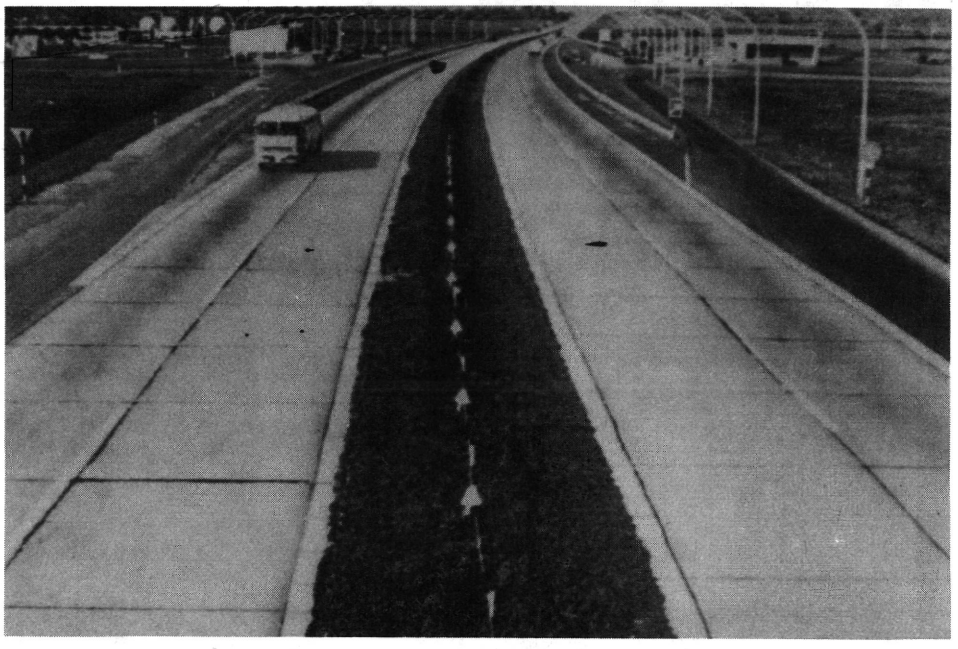
Kapaszkodó nyom a 3. sz. főúton, Aszód kijárat

Útellenőrző gépkocsi

Ilyen is van! (4. sz. főút)



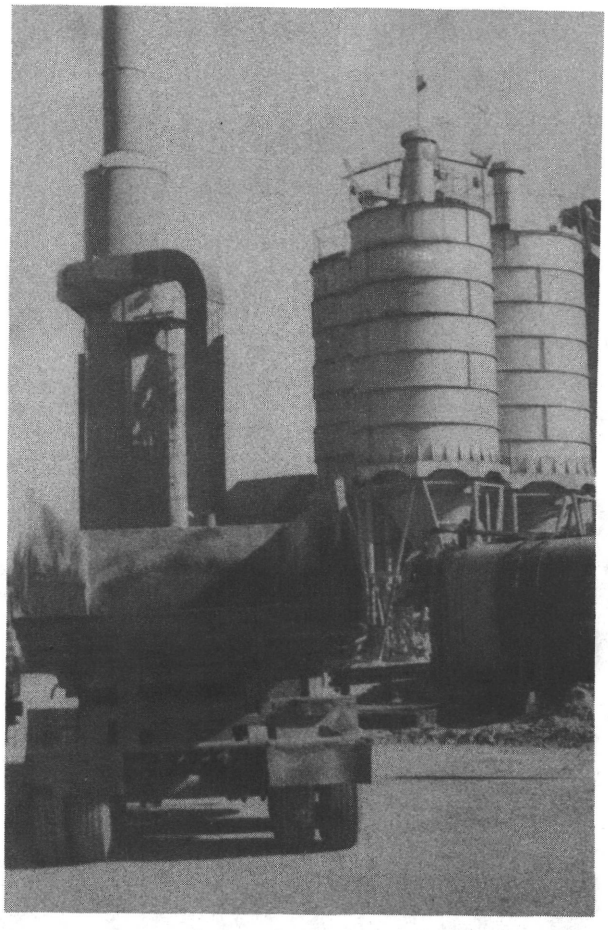
Csomópont a 3. sz. főúton Aszódon



M1-M7 autópálya bevezető szakasza

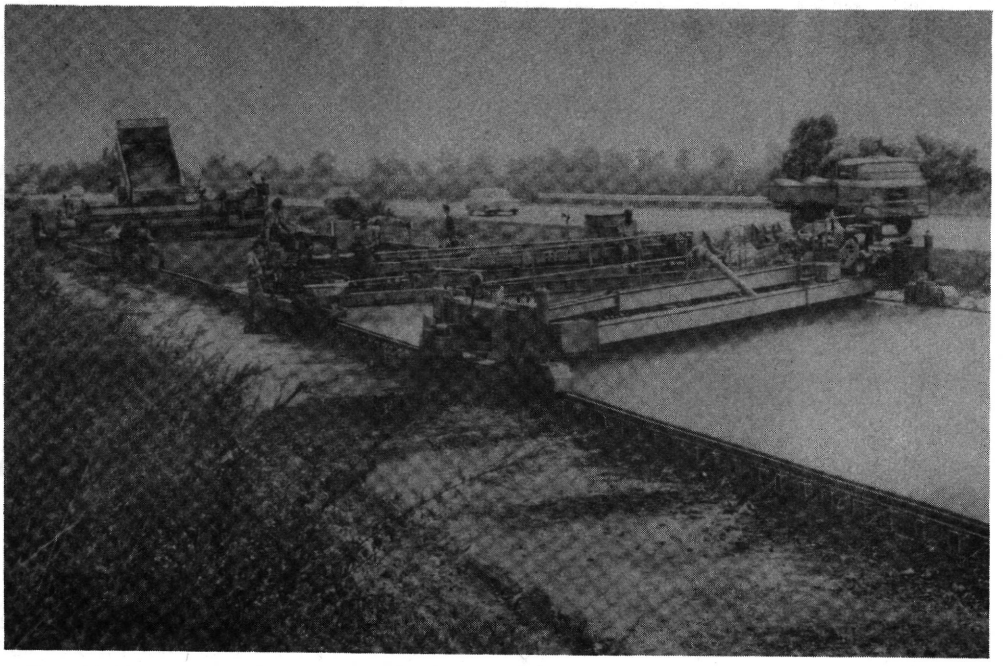
Híd az M7 autópálya felett

Autópálya mérnökség Gödöllő

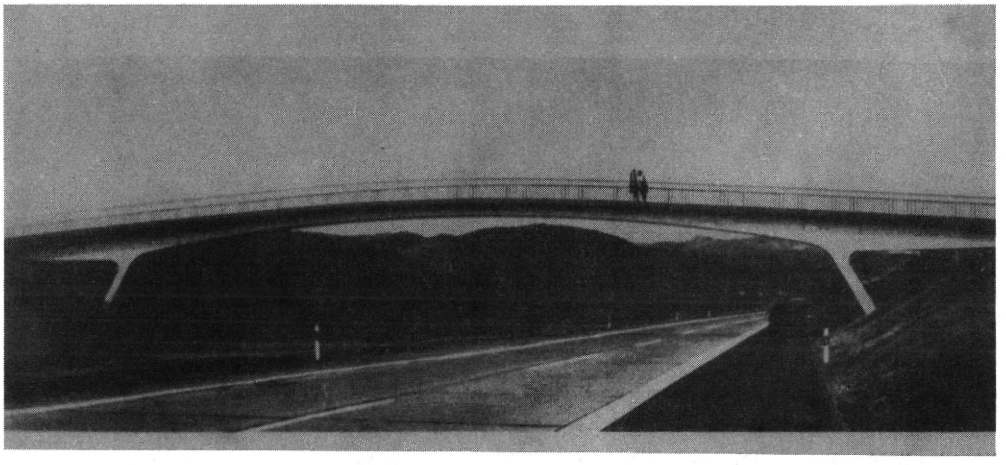


Aszfaltkeverő telep (Marini) Veresegyházán (Betonútépítő Váll.)

Régi útkaparóház a 4. sz. főút mellett

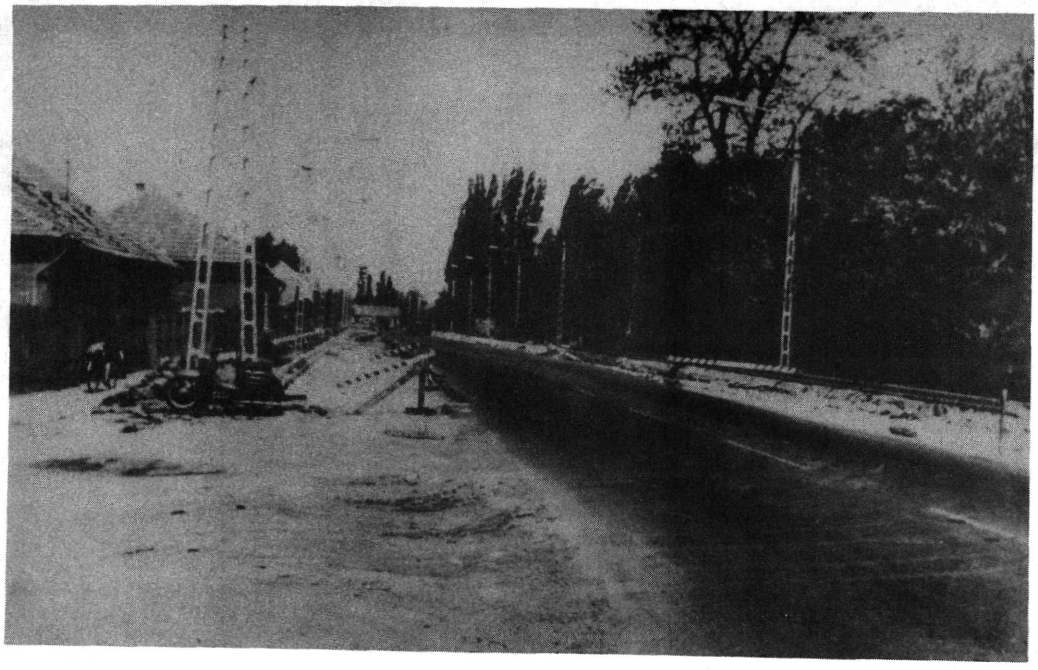


M7 autópálya, betonútépítő géplánc



M7 autópályán gyaloghíd

Grőder munkában



4. számú főút korszerűsítése

4. számú főút korszerűsítése

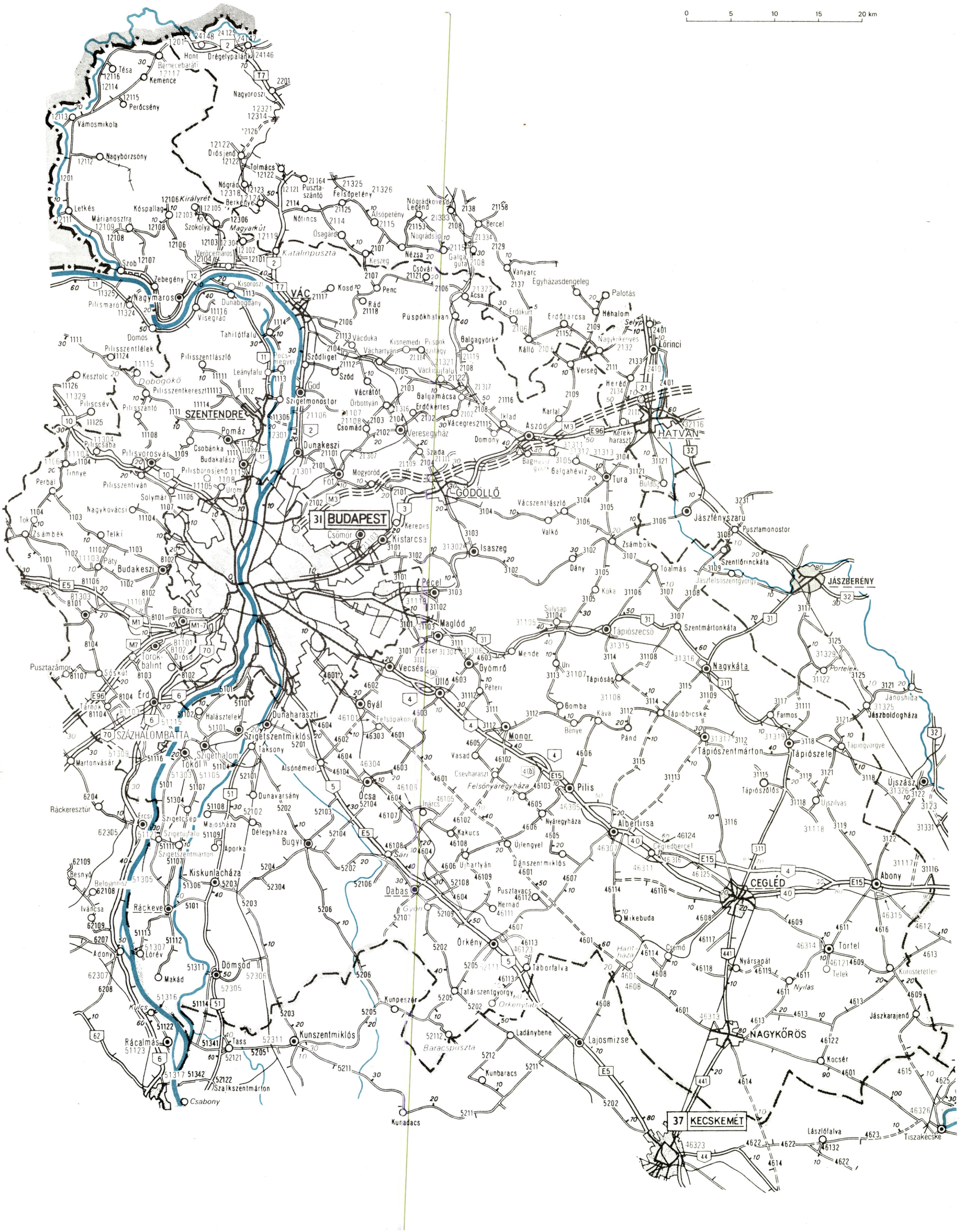
TARTALOMJEGYZÉK

Pest megyei utak
Kiadja a KPM Budapesti Közúti Igazgatósága
A kiadásért felelős: *Szánthó Péter* igazgató
Megjelent a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában
Felelős: *Lénárt György* igazgató
Alak: A/4 — Terjedelem: 15,5 (A/5) ív — Példányszám: 450
Munkaszám: K-6557/S
80193 DATORG Nyomda, Budapest — F. v.: *Harkai József*

KPM BUDAPESTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA
PEST MEGYE

1:400 000

0 5 10 15 20 km



KPM BUDAPESTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA

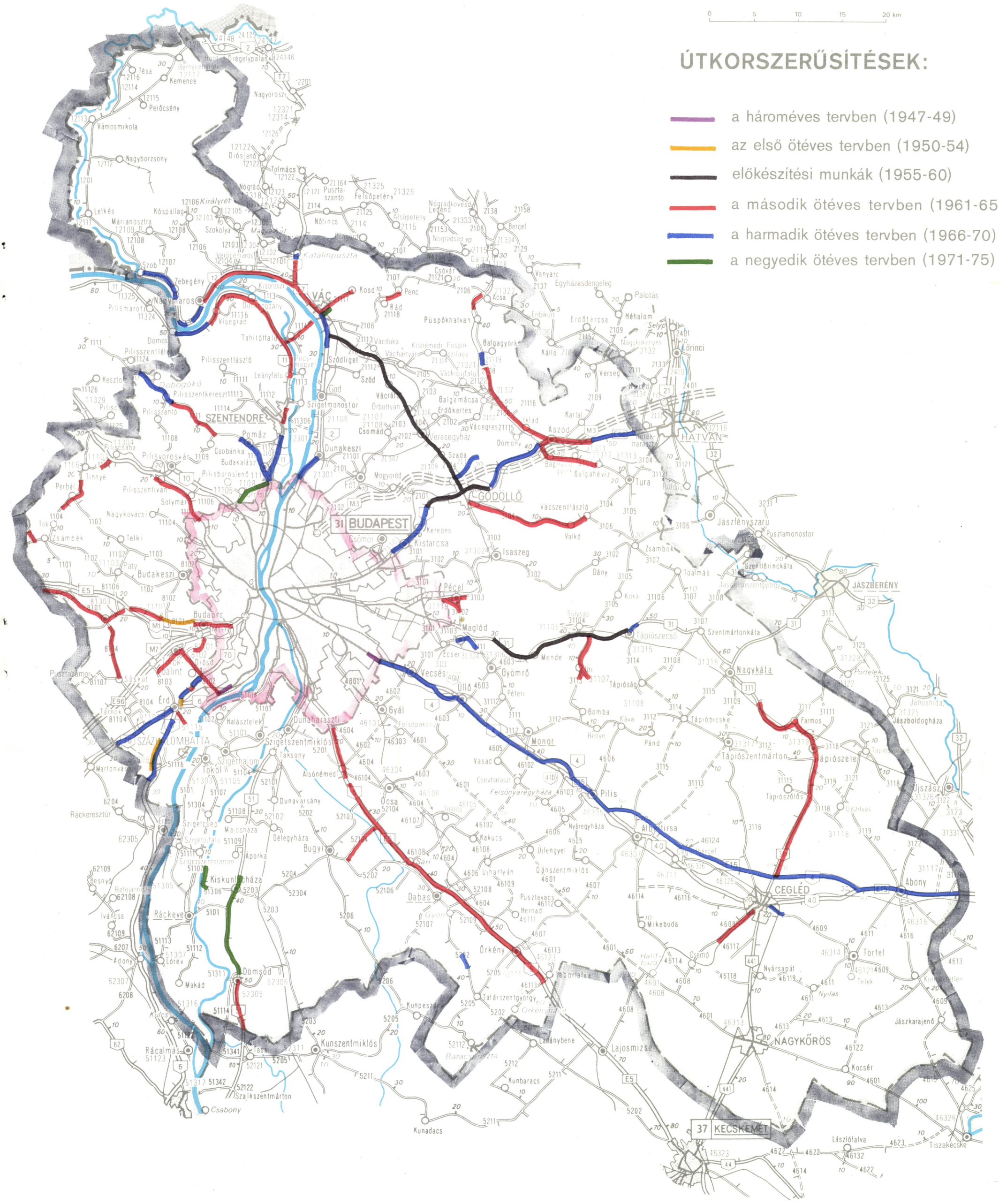
PEST MEGYE

1:400 000

0 5 10 15 20 km

ÚTKORSZERŰSÍTÉSEK:

🟪	a hároméves tervben (1947-49)
🟧	az első ötéves tervben (1950-54)
⬛	előkészítési munkák (1955-60)
🟥	a második ötéves tervben (1961-65)
🟦	a harmadik ötéves tervben (1966-70)
🟩	a negyedik ötéves tervben (1971-75)



KPM BUDAPESTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA

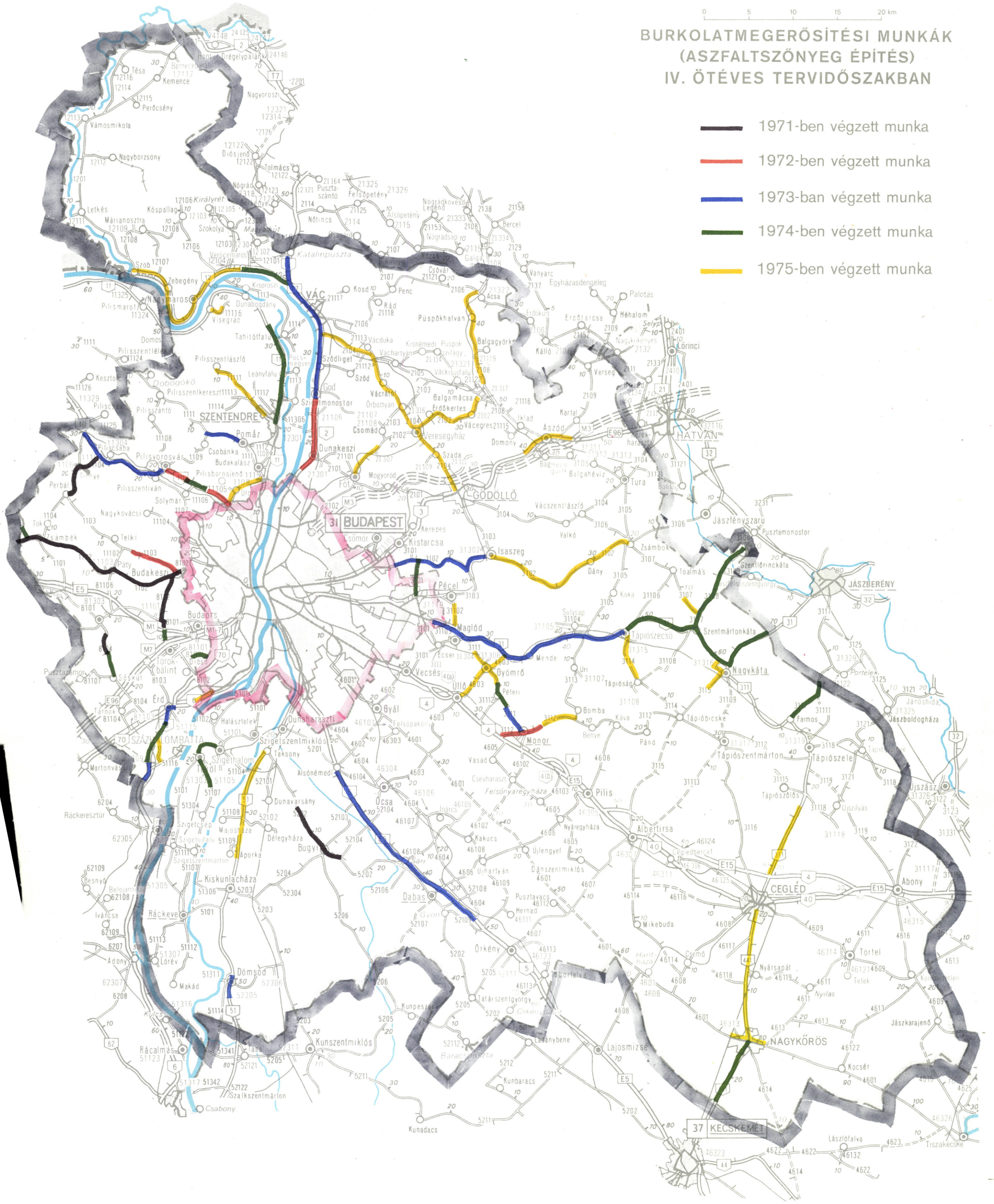
PEST MEGYE

1:400 000

0 5 10 15 20 km

BURKOLATMEGERŐSÍTÉSI MUNKÁK (ASZFALTSZŐNYEG ÉPÍTÉS) IV. ÖTÉVES TERVIDŐSZAKBAN

- ▬ 1971-ben végzett munka
- ▬ 1972-ben végzett munka
- ▬ 1973-ban végzett munka
- ▬ 1974-ben végzett munka
- ▬ 1975-ben végzett munka



KPM BUDAPESTI KÖZÚTI IGAZGATÓSÁGA

PEST MEGYE

1:400 000

0 5 10 15 20 km

KIÉPÍTETT ÚTHÁLÓZAT

- Elsőrendű főutak
- Másodrendű főutak
- Összekötő utak
- Bekötő utak
- Állomási utak