DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR, a műszaki tudományok doktora, egyetemi tanár

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSÜNK ÉS ÚTJAINK HELYZETE

Amint már DR. CSANÁDI GYÖRGY professzor előadásában említette, a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottsága Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottságának kezdeményezésére került mai ankétunk megrendezésére sor.

Ez a szerény bizottság fennállása óta minden igyekezetével elő kívánta segíteni nemcsak tudományos és elméleti szinten, hanem gyakorlati vonatkozásait illetőleg is a magyar közúti és városi közlekedést. Azt, hogy ez irányú munkássága nem volt eredménytelen, mutatja, hogy kezdeményezésére hívták létre azt az 1956-ig működő tárcaközi szervet, mely a vidéki városok közlekedésfejlesztési terveit a városfejlesztési tervekkel kívánta összegyeztetni.

Az 1955/56. évi közúti forgalomszámlálás megtartására ugyancsak említett akadémiai bizottság javaslata alapján került sor. Kezdeményező szerepe volt a Bizottságnak az Útügyi Kutató Intézet felállításában is. Elkészítette és az illetékesek rendelkezésére bocsátotta többek között azokat az irányelveket, amelyeket a mai közlekedés igényeinek megfelelő közúti villamoskocsik, autóbuszok és trolibuszok tervezésénél, ill. megépítésénél alapul kell venni.

Fennállása óta sokszor foglalkozott a bizottság úthálózatunk alapvető kérdéseivel. 1956-ban a magyar úthálózat kiépítettségét tárgyalta meg s az Akadémia vezetősége a megteendő intézkedésekre vonatkozó javaslatát eljuttatta az illetékes kormányzati szerveknek.

A Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottság a múlt év folyamán is foglalkozott ülésein hazánk utainak és közúti közlekedésének helyzetével s elhatározta, hogy egy rövid ankét keretében mutat rá a legfontosabb kérdésekre.

Nekem jutott az a megtisztelő feladat, hogy közútaink és közúti közlekedésünk jelenlegi helyzetét feltárjam s a legfontosabb teendőkre rámutassak.

Igen tisztelt Ankét!

A közúti forgalom növekedését sokféle indexszámmal lehet érzékeltetni. Ezek közül talán legjobb képet nyújt az, ha az 1935/36. évi forgalomszámlálás eredményeit összevetjük 1955/56-ban tartott országos forgalomszámlálás feldolgozása során kapott értékekkel.

Eszerint a hazai közúti forgalom növekedésére jellemző, hogy az ország főközlekedési úthálózatán 20 év alatt a nehéz motoros (tehergépkocsik, autóbuszok) forgalom kb. 7-szeresére, az összes motorosforgalom pedig kb. 6-szoro-

sára növekedett. A távolsági autóbuszokon 1937-ben 12,6 millió, 1955-ben 138,0 millió volt az utasok száma. A kocsikilométerek száma az 1937. évi 12,1 millióról 8,1-szeresre, 97,9-millióra növekedett 1955-ben.

A forgalom növekedésére jellemző, hogy például az

1. sz. budapest—győr—bécsi főközlekedési úton 1955/56. évi forgalomszámlálás szerint a motoros járművek napi átlagos tonnaterhelése az 1935/36. évi számláláshoz képest 4,1-szer nagyobb; a motoros forgalom az összes forgalom 91%-át teszi ki.

8. sz. székesfehérvár—jánosháza—grazi úton pedig a fenti szorzószám 11-szeres; a motoros forgalom az összes forgalom 83%-a.

23. sz. miskolc—tornaaljai főközlekedési úton a szorzószám 25,8-szeres, a motoros forgalom az összforgalom 94%-a.

86. sz. pápa—jánosházi úton pedig 19,2-szeres a motoros járművek napi átlagos tonnaterhelésének növekedése 20 év alatt; a motoros járművek részesedése az összforgalomban 67,5%.

Különösen nagy a forgalmi növekedés iparvidékek környékén.

Így például a

603. sz. székesfehérvár—sztálinvárosi úton a motoros járművek napi átlagos tonnaterhelésének növekedése 21,5-szeres; a gépjárművek részesedésének arányszáma 84%.

Különösen nagyfokú a fejlődés az 5 éves tervidőszak alatt. Azt, hogy 1950-ben, ill. 1955-ben a távolsági autóbusz, valamint a tehergépkocsi forgalmunk főbb adatai hogy alakultak, az I. sz. táblázatban tüntettük fel.

I. táblázat

Gépkocsi forgalmunk növekedése
(„Statisztikai Évkönyv, 1949—1955." adatai szerint)

	1950.	1955.	Növekedés
a) Távolsági autóbusz forgalom:			
Autóbusz vonalak hossza (km)	12 190	15 208	1,25-szörös
Járművek (autóbuszok) száma	645	2 084	3,24 „
	(434)	(985)	(2,28) „
Járművek (autóbuszok) befogadóképessége (fő)	25 074	77 786	3,10 „
	(18 449)	(42 519)	(2,31) „
Szállított utasok száma (millió)	28,2	138,0	4,85 „
Utaskilométerek száma „	396,4	2041,4	5,15 „
Kocsikilométerek száma „	22,7	97,9	4,30 „
Átlagos szállítási távolság (km)	14,1	14,7	—
b) Tehergépkocsi forgalom:			
Szállított áru (millió tonna).....	16,2	58,9	3,63 „
Árutonnakilométer (millió)	236,5	868,4	3,67 „
Kocsikilométer „	145,3	469,8	3,24 „
Átlagos szállítási távolság (km)	14,6	14,7	—

Nézzük a továbbiakban, hogy a gépjárműforgalom ilyen nagyfokú fejlődése a közúti közlekedés nélkülözhetetlen technikai elemeinek milyen fejlődése mellett következett be. Az természetes, hogy minden közlekedési ágazatnál s így a közúti gépkocsi közlekedésnél is együtt kell fejleszteni az egyes technikai elemeket, s az arányos fejlesztés törvényének be nem tartása

jelentős kárt okoz a népgazdaságnak. A közúti gépjármű közlekedésnél — mivel az állomási és egyéb berendezéseknek szerepe kisebb — tulajdonképpen két fontos technikai tényező van : a pályát alkotó közút és rendszerint a mozgató erőt és a szállítóteret is magába foglaló jármű. Ez a két technikai tényező szorosan összetartozik, egymást kiegészíti s olyan viszonyban kell lenniük, hogy a személyeknek, áruknak a helyzetváltozása a közúti forgalom teljes biztonsága mellett gyorsan s emellett gazdaságosan legyen lebonyolítható.

Lássuk a továbbiakban, hogy mit kíván meg a közúti közlekedés a technikai elemektől. Foglalkoznunk kell azzal is, hogy hazánkban milyen volt az együttműködés a közút és jármű között s milyen fejlődésről számolhatunk be úthálózatunknak a gépkocsiforgalomra való kiépítését és a gépjármű állomány fejlődését illetőleg.

1. A közút és a jármű egysége

Az út és a gépjármű kölcsönhatását vizsgálva két korszakot különböztetünk meg :

a) A fejlődés első korszakában az volt az általános felfogás, hogy a gépjárműnek kell alkalmazkodnia az utakhoz.

b) Minden országban előbb vagy utóbb nyilvánvalóvá vált azonban, hogy a gépjárműközlekedés fejlesztése közérdek. Ennek megfelelően az az általános felfogás alakult ki, hogy az utat kell a gépkocsiközlekedés igényeinek megfelelően kialakítani.

Ebben a korszakban a gépjárműnek, mint közlekedési eszköznek a rohamos fejlődése egyre újabb és újabb feladatok elé állította az útépítő mérnököket.

A gépjármű először pormentes burkolatot, majd a növekvő sebesség jobb vonalvezetést, később a terhelések megnövekedése miatt kialakított nagyobb járművek szélesebb útpályát és vastagabb útburkolatot igényeltek, végül

II. táblázat

Gépjárművek száma Magyarországon

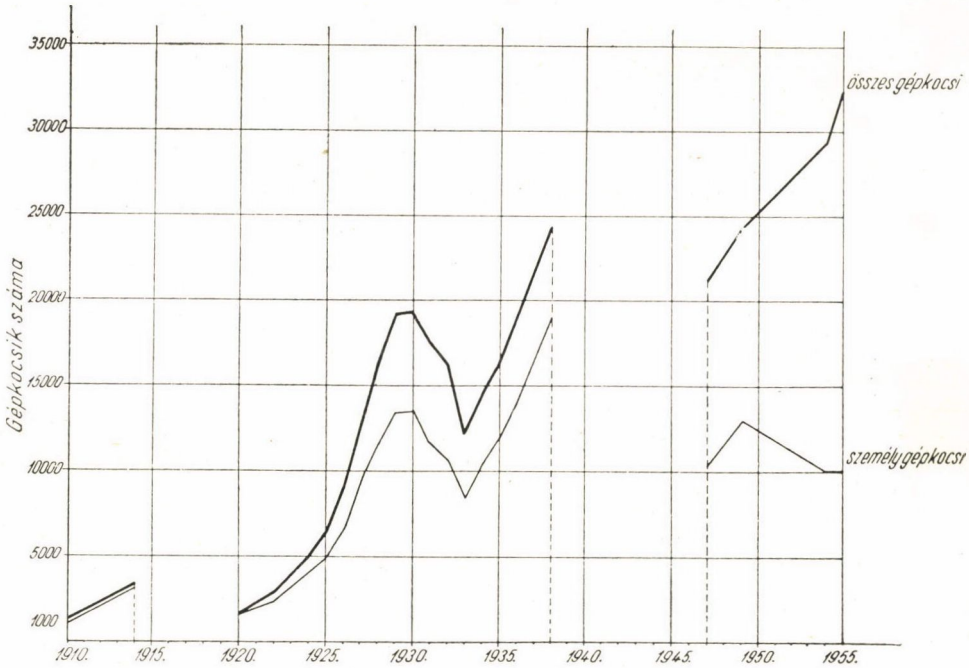
Év	1. Személy-gépkocsi	2. Teher-gépkocsi	3. Autóbusz	4. Egyéb	1—4. Gépkocsi összesen	5. Motor-kerékpár	1—5. Gépjármű összesen
1910.....	938	110	—	—	1 047	—	1 047
1914.....	2 877	316	—	—	3 193	—	3 193
1920.....	1 413	259	—	—	1 672	—	1 672
1925.....	4 943	1 472	—	—	6 415	1 462	7 877
1926.....	6 712	1 950	254	395	9 291	2 941	12 232
1929.....	13 293	4 401	690	668	19 052	10 365	29 417
1930.....	13 394	4 493	679	698	19 264	11 041	30 305
1933.....	8 472	2 552	519	638	12 181	8 206	20 387
1937.....	16 451	3 486	596	762	21 295	9 475	30 770
1949.....	13 000[2]	10 000[2]	1 213[1]	—	24 213		
1955.....	10 000[2]	20 000[2]	2 447[1]	—	32 447		

[1] Az 1949—55. évi Statisztikai Évkönyv adatai alapján.
[2] Az 1957. évi 8. sz. Statisztikai Havi Közlöny alapján.

pedig a gépjárműpark hatalmas fejlődése sok országban külön gépkocsiutak, autópályák kiépítését hozta magával. E sokrétű, változó igények kielégítése révén az úttervezés és útépítés is hatalmas fejlődésen ment át.

Mi a helyzet ma a gépkocsi és az út kölcsönhatását illetőleg?

Az a körülmény, hogy a legtöbb államban, s így hazánkban is tekintélyes hosszúságú útszakaszok nagy költséggel átépültek, azt hozza magával, hogy a gépjárművek kialakításánál az úttal legjobban összefüggő jellemzőknél (külső méretek, kerékterhelés, stb.) a meglévő kiépített úthálózathoz kívánatos



1. ábra. Gépjárműállományunk fejlődése

igazodni. Természetesen, a fejlődést is fel kell mérni s megadni az útépítőknek azt, hogy 15—20 év múlva milyen lényegbe vágó (pl. a keréksúly nagyságát illető) változásokkal kell számolni. A két technikai elem viszonyánál legfontosabb a szoros, legteljesebb együttműködés s az a felismerés, hogy közösen kell biztosítaniuk azt, hogy a közúti szállítás a legjobban, népgazdaságilag a leghatékonyabban legyen lebonyolítható.

Hazánk gépjármű állományának fejlődését a II. sz. táblázatban, ill. 1. sz. ábrán tüntettük fel. Ezek szerint az első világháború után 1925-ig a gyarapodás igen lassú. A nagyobb fejlődés 1925-ben indult meg s ennek eredményeképpen 1925—1929-ig az állomány évenként átlag 5385 darabbal emelkedett. Gépjárműállományunk fejlődését megszakította az 1930-ban bekövetkezett gazdasági válság, amely 1934-ig nagyobb visszaesést eredményezett. 1934-től kezdve gépjárműállományunk a második világháborúig állandó egyenletes emelkedést mutat. A grafikon szerint gépjárműállományunk

csak 1929-ben érte el azt a fokot, amely megkívánta, hogy legfontosabb útvonalaink olyan vonalvezetést és burkolati kiképzést nyerjenek, amely az autóforgalom igényeit is kielégíti. Éppen ezért a magyar úthálózat modernizálása ebben az évben kezdődött.

Fontosabb útvonalaink 1929-ben kezdődő átépítése nem jelenthetett külön gépjárműutakat. Magyarország átépített végleges, pormentes burkolattal ellátott útjai vegyesforgalmú utak, melyeken a kis sebességgel haladó, állati erővel továbbított forgalom együtt halad a nagyobb sebességű gépjárművel.

2. ábra. A 6. sz. út hegyi szakaszának vonalvezetése

Az egyes átépített útszakaszok a forgalom természete és nagysága szerint könnyű és nehéz aszfalt, kő, beton- és keramitburkolattal épültek. A burkolatok közül külön kell megemlékeznünk a betonburkolatról. Ezzel a tisztán belföldi építőanyagokból (cement, zúzottkő, zuzalék, homok) készülő burkolattal, melyet 1926 óta alkalmazunk, igen jó tapasztalatokat nyertünk.

A betonburkolatot a felszabadulás előtt eleinte makadámalapon, később közvetlenül a talajmechanikai szempontból alkalmasnak minősített altalajon vagy talajjavítórétegre építették. A felszabadulás után épített vastagabb betonburkolataink ágyazási rétegre kerültek.

Úthálózatunk fejlesztését illetőleg jelentős lépés volt a főközlekedési úthálózat kijelölése és rendszerbefoglalása (1934). Ez a kijelölés elhatárolta az úthálózat útjait fontosságuk szerint és megadta az úthálózatfejlesztési terv elkészítésének alapjait.

Az utak terhelésének és ennek folyományaképpen a kiépítési szükségletük sürgősségi sorrend szerinti megállapítására 1927/28 és 1935/36-ban forgalomszámlálást végeztek.

A főközlekedési utak műszaki tervezési irányelveinek kiadása is (1938) elősegítette a magyar úthálózat gépkocsiforgalomra alkalmas átépítését.

A felszabadulás után, amint a lehetőségek megvoltak, azonnal megindult az újjáépítés munkája a közutakon is. A szállítási, anyagbeszerzési nehézsé-

3. ábra. Hengerelt aszfaltburkolat a 6. sz. úton

gek miatt legfontosabb főközlekedési útjainkon előbb csak a nagyobb rongálódásokat szüntethettük meg. Majd sor került a megsérült burkolatok kijavítására, valamint a legforgalmasabb makadámútszakaszok fenntartási kőanyaggal való ellátására.

Gépkocsi forgalmunk fejlődése megkívánta azt is, hogy az útátépítéseket, melyek keretében legfontosabb főközlekedési útszakaszaink a gépkocsiforgalomra alkalmas vonalvezetést és végleges pormentes burkolatot nyernek, tovább folytassuk. A felszabadulást követő első időszakban 1946. augusztus 1-ig, a stabilizációig, közúti vonalon nem voltak beruházásaink. Ezen a téren a kezdő lépéseket a hároméves terv megindításával tettük meg.

A hároméves terv során egész úthálózatunkon megszüntettük a háborús pusztításokat és néhány új, korszerű betonút mellett 690 km makadám burkolattal ellátott bekötő utat is megépítettünk. Kevés kivétellel újjáépültek köz-

úti hídjaink, így a többi között újjáépítettük a Margithidat, a Lánchidat, továbbá a szolnoki, szegedi és a vásárosnaményi tiszahidakat.

Az 1950-ben megindult ötéves terv keretében a közutak és hidak építésére 1515 millió forintot, a közlekedési beruházások 17,4%-át fordítottuk. Ebből az összegből új utak építésére 1105,1 millió jutott.

A legjelentősebb felszabadulás után készült útépítési munkák közül az alábbiakat említem meg:

Elkészült a Dél-Dunántúl legnagyobb városának: Pécsnek Budapesttel

4. ábra. A 7. sz. főközlekedési út erdőn átvezető szakasza

a nagysebességű gépkocsiforgalomra alkalmas közúti összeköttetése azáltal, hogy a 6. sz. főközlekedési út Ercsi—Pécs közötti szakasza kiépült. (2. sz. ábra.)

Ezt megelőzően Pécsre gépkocsiforgalomra alkalmas, pormentes burkolattal ellátott út nem vezetett. A legrövidebb arra felé vezető 6. sz. főközlekedési út pedig csak Ercsiig volt végleges pormentes burkolattal kiépítve. A régi 6. sz. útnak makadám burkolatú szakaszai még a fenntartási hengerlések után is csak néhány hétig voltak elfogadható állapotban. A Szekszárd—Pécs közötti, Mecseken átvezető régi úton gyakran 18%-ot elérő emelkedések voltak az éles, kis sugarú vízszintes ívek mellett. Ezeken a szakaszokon a nehezebb járművek télen nem közlekedhettek biztonságosan, és így az autóbuszjáratokat kerülő útvonalakon kellett vezetni.

Az új út betonnal és hengerelt aszfalttal burkolt (3. sz. ábra) szakaszain a legnehezebb járművek is teljes biztonsággal haladhatnak. A régi úton a gépjárművek legfeljebb 30—40 km/ó átlagos sebességgel 6—7 óra alatt érhettek

Pécsre, az átépített úton ma jó személygépkocsival, 60—70 km/ó átlagos sebességgel 3 óra alatt is elérhető az egyetemi város.

Emellett ez az útépítésünk arányainál fogva is kiemelkedő. Az út felszabadulás után épült 160 km hosszú szakaszának Ercsitől—Pécsig terjedő része nagyjából a Dunával párhuzamosan, hosszú szakaszokon magas árvédelmi töltéseken halad, majd fokozatosan hullámos-dombos vidékre jut és a Mecseken keresztül ér Pécsre. A közbeeső községek és városok belterületeit a korszerű útvonalvezetési elveknek megfelelően elkerüli, de annyira megközelíti, hogy bekapcsolásuk a lehető legrövidebb úton megtörténhetett. Az érintett helységek között legjelentősebb Sztálinváros, új szocialista iparvárosunk, mely ezen az úton a legrövidebb közúti összeköttetést kapta Budapest és Pécs felé.

A legyőzendő terepnehézségeket legjobban az jellemzi, hogy az útépítés során több mint 3 millió m³ föld- és sziklamunkát kellett elvégezni. Az útvonalon 69 kisebb-nagyobb híd van, a számos, 2 m-nél kisebb nyílású áteresztőt nem is számítva. A hidak némelyike önmagában is kiemelkedő alkotás.

A forgalom biztonsága és zavartalansága érdekében az út a közforgalmú vasúti vonalakat a szintbeni keresztezések kiküszöbölésével 2 felüljáróval és 4 aluljáróval keresztezi.

A hengerelt aszfalt- és betonburkolattal ellátott útpályaterület több, mint 1 millió m²

Másik újabb jelentős útépítésünk a 7. sz. út Balatonkeresztúr—Nagykanizsa közötti szakaszának kiépítése.

Az új útszakasz a terep adottsága által megszabott lehető legrövidebb úton köti össze — Komárváros érintésével — a két helységet. Az út dombos vidéken halad és a tervezők gondos munkáját mutatja, hogy a hullámos terep adottságait kihasználva, igen előnyös vonalvezetést sikerült elérniük (4. sz. ábra).

III. táblázat

Közúti hálózatunk kiépítettsége

Útburkolat fajták	1949	1950	1952	1953	1954	1955
	útszakaszok hossza (km)					
Kőburkolat	892,4	898,5	893,8	884,6	882,6	887,2
Betonburkolat	972,6	1055,0	1180,5	1265,2	1264,2	1251,6
Keramit és tégla	40,4	39,6	37,7	37,1	36,1	37,2
Aszfalt	531,5	516,8	594,4	594,7	664,3	705,9
Cement-makadám	49,1	46,2	46,2	46,3	45,8	45,8
Bitumenes makadám	497,9	647,0	711,8	987,0	1168,3	1351,0
Burkolt útszakaszok hossza	2983,9	3203,1	3464,4	3814,9	4061,3	4278,7
%	10,7	11,3	12,0	13,3	14,1	14,8
Makadám	22 933,7	23 017,6	23 088,1	22 992,4	22 830,9	22 655,4
%	81,7	81,4	81,0	80,0	79,3	78,6
Földút	2124,9	2057,0	1990,5	1925,9	1913,0	1903,7
%	7,6	7,3	7,0	6,7	6,6	6,6
Összesen	28 042,5	28 277,7	28 543,0	28 733,2	28 805,2	28 837,8
%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A felszabadulás után került sor hazánkban külön kerékpárutak építésére. Ezek közül legnagyobb forgalmú a Miskolc—Diósgyőr közötti kerékpárút.

Úthálózatunk kiépítettségének fejlődését az 1937., valamint 1949—55. években az 5. sz .ábra és a III. sz. táblázat mutatja. Eszerint a pormentes burkolattal ellátott útszakaszok hossza az 1949. évi 10,7%-ról 1955-ig 14,8%-ra

5. ábra. Közúti hálózatunk kiépítettsége

emelkedett s a földutak részesedése 7,6%-ról 6,6%-ra csökkent. A hazai útépítési bitumen termelés jelentőségét mutatja, hogy a bitumenes burkolatok részesedése 3,7%-ról 7,1%-ra emelkedett. A beton burkolatok is jelentős hosszban nyertek alkalmazást úthálózatunkon, %-os arányuk 3,4-ről 4,3-ra emelkedett.

A felszabadulás után épített utaink a műszaki fejlődés terén lényeges előrehaladást jelentettek, amennyiben a burkolatokat az addigi 10 tonna jármű, illetőleg 3 tonna kerékterheléssel szemben 15—20 tonna jármű, illetőleg

5 tonna kerékterhelésre méretezték és az utpálya szélességét 6,0 m-ről 6,5 m-re, ill. 7,0 m-re emelték fel. Az utak vonalvezetésének és műszaki jellemzőinek megállapításánál pedig előtérbe került a kiépítési sebesség döntő szerepe. A főközlekedési utak tervezésének 1953. évben megjelent irányelvei már a kiépítési sebesség alapulvételét maradéktalanul keresztülvitték (IV. sz. táblázat).

IV. táblázat

Főközlekedési utak műszaki jellemzői az 1953. évi „Irányelvek" szerint

Osztály	I.			II.			III.		
Domborzati jelleg	sík	domb	hegy	sík	domb	hegy	sík	domb	hegy
Kiépítési sebesség (km/ó)	120	80	50	100	60	40	80	40	30
Forgalmi sáv szélessége (m)	3,50	3,50	3,00	3,25	3,25	3,00	3,00	3,00	3,00
Padka hasznos szélessége (m)	1,00—1,50			1,00—1,50			0,50—1,00		
Gyepesített sáv szélessége (m)	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Vízszíntes körívek legkisebb sugara (m):									
a)	600	250	100	400	150	70	250	70	30
b)	1200	400	150	800	300	100	400	100	60
Megengedett emelkedő (%)	3	4	4—5	3—4	4—5	5—6	4	5—6	6—7
Szabad látótávolság (m)	200	120	80	160	80	50	120	50	40
Függőleges körívek legkisebb sugara (m):	Domború törés								
a)	6000	2500	800	3000	1000	600	2500	600	400
b)	10000	5000	1000	6000	2000	800	5000	800	500
	Homorú törés								
	3000	1500	600	2000	600	500	1500	500	400

a) Megengedett legkisebb.
b) Ajánlatos legkisebb.

Ha az úthálózatunk kiépítésére vonatkozó III. sz. táblázat adatait nézzük 1949-től 1955-ig, hat év alatt burkolt útszakaszaink hossza 2984 km-ről 4278 km-re, azaz 1294 km-rel növekedett, ami évi 216 km-nek felel meg. A burkolt útszakaszok hosszának növekedése igen jelentős, azonban ez nem volt elegendő mégis ahhoz, hogy úthálózatunknak a gépkocsiforgalommal kapcsolatos hiányosságait teljesen megszüntesse.

Az úthálózatot gépkocsiforgalomra alkalmassá lehet tenni:

a) átépítéssel, amikor az útvonal nemcsak pormentes, a gépkocsiforgalomra alkalmas burkolatot kap, hanem olyan vonalvezetéssel kerül átépítésre, mely a kiépítési sebességnek felel meg. Pl. I. o. síkvidéki utainkon, a IV. sz. táblázat szerint a kiépítési sebesség 120 km/ó.

b) korszerűsítéssel, amikor a kiépítési sebességet illetőleg mérsékeltek a követelmények s a cél az, hogy a meglévő vízzel kötött makadámút pormentes burkolatot nyerjen.

Az 1949—1955. évekre vonatkozó Statisztikai Évkönyv adatai szerint állami utainkon új építésekre hat év alatt — mint említettem — 1105 millió forintot használtak fel, olyan módon azonban, hogy az engedélyezett összeg 1954-re 36,5, 1955-re pedig 3,4 millió volt. Ez azt eredményezte, hogy 1953 óta, amikor ilyen célra 237,1 millió volt fordítható, egészen 1957 őszéig jóformán teljesen szüneteltek állami úthálózatunkon az útátépítési munkák.

Az 1949—1955. években állami utaink fenntartására és felújítására, valamint korszerűsítési munkákra tekintélyes összeget, 1511,6 millió forintot fordítottunk. Annak ellenére, hogy az útfenntartási hitelek nagysága 1955-ben az 1950 évinek kereken 2,0-szeresére növekedett, nem lehetett elérni azt, hogy az úthálózat 100%-os, teljesen jó állapotba kerüljön. Ennek oka az, hogy mint az I. sz. táblázat mutatja, az autóbusz forgalom jelentős része makadám burkolaton bonyolódik le. 1955-ben ui. a távolsági autóbuszvonalak hossza 15 208 km, a burkolattal ellátott útszakaszok hossza pedig 4278 km. Az árutonna kilométereket illetően 3,67-szeresére megnövekedett tehergépkocsi forgalom tekintélyes része is makadám burkolatokon bonyolódik le. Utalok arra, hogy 1954-ben a darabárut rendszeresen szállító tehergépkocsijáratok hálózata 10 925 km. Ennek is jórésze makadám burkolaton bonyolódik le. A vízzel kötött makadám burkolatot nehéz gépkocsiforgalom esetén még a leggondosabb fenntartás mellett sem lehet 100%-os, jó állapotban tartani. Különösen azokkal a makadám burkolatokkal van sok nehézség, amelyek még az első világháború előtt épült vicinális úthálózatból kerültek át az állami úthálózatba. Ennek a kb. 11 500 km hosszú úthálózatnak legnagyobb részét annak idején a vicinális útbiztosságok könnyű szekérforgalomra, tervek nélkül a meglévő ívviszonyok javítása és a terepszintből való kiemelés nélkül látták el makadám útpályával. Ezeken az utakon ma már a 15 q súllyal megrakott lóvontatta szekerek mellett 15—20 tonnás gépjárművek is közlekednek. A környező terepből ki nem emelt, egyes helyeken vizenyős talajon fekvő, vékony alapkőréteggel vagy alap nélkül megépített makadám útpályák, melyeken a forgalom számban és terhelésben megnövekedett, jó állapotban nem tarthatók fenn.

Fenti okok azt eredményezték, hogy — amint dr. Csanádi György professzor említette — 1954-ben állami úthálózatunknak 14,6%-a jó, 33,6%-a közepes és 51,8 %-a rossz állapotban volt.*

Makadám burkolataink jobb karba helyezését illetőleg igen biztatók azok az eredmények, amelyeket e burkolatok folyékony bitumennel való hengerlésével kaptak.

Lássuk, hogy állami úthálózatunk a gépkocsi közlekedés azon legfontosabb követelményeit, hogy a forgalom a legkisebb ráfordítás mellett teljes biztonsággal s a gépkocsi sajátosságainak megfelelően gyorsan legyen lebonyolítható, hogyan teszi lehetségessé?

2. *Úthálózatunk és a gépjárműforgalom*

Régi tapasztalat, hogy ugyanazzal a járművel a szállítás sokkal kedvezőbben, kisebb költséggel bonyolítható le a kiépített úton, mint a kiépítetlenen, a kitűnően fenntartott jó útburkolaton, mint az elhanyagolt, rosszul fenntar-

* Hanzély János: Makadám útpályák korszerűsítése. Mélyépítéstudományi Szemle, 1954. 12. sz.

tott gödrös útpályán. Az úthálózat jó kialakítása és kifogástalan állapotban való tartása nemcsak technikai kérdés, hanem fontos népgazdasági érdek. A közúti hálózat értéke — mely a beruházási költség alapján számítva állami úthálózatunknál hidak nélkül 1956-ban kerek 16,3 milliárd és a tanácsok kezelése alatt álló utaknál 6,5 milliárd, összesen 22,8 milliárd forintot tett ki— a népgazdaság álló alapjainak jelentős része. Ha a hálózat nem jól használható, vagy üzemeltetése nem gazdaságos, akkor teljesítménye korlátozott és nem segíti elő az életszínvonal emelését.

Az elhanyagolt úthálózat nemcsak a gépkocsiforgalomnál, hanem azelőtt is a szekérforgalom idején jelentős népgazdasági veszteséget okozott. Így pl. 232,5 millió korona többlet szállítási költség merült fel Magyarországon 1907-ben amiatt, hogy a vonóállatok a közúti szállítást nagyrészben ki nem épített úthálózaton végezték. A 100 000 km-re tehető szükséges közúthálózatnak csupán fele volt ún. műút, makadám burkolattal kiépítve, a másik fele, 50 000 km, ki nem épített földút volt.

Az illetékes pénzügyi szervek annak idején azért nem tulajdonítottak a többlet üzemköltségeknek nagyobb jelentőséget, mert ezek egyrészt csak közvetetten jelentkeztek, másrészt pedig túlnyomórészben nem az államot, hanem a magánosokat terhelték. A kapitalista állam a közúti közlekedés üzemköltségeiben közvetlenül nem érdekelt.

A szocialista államban jelentős változás állott be ezen a téren is, ugyanis a közutak létesítési és fenntartási költségén felül a közutat használó járművek költségei is nagyobb részben a népgazdaságot terhelik.

A közutak állapota nagy mértékben befolyásolja a gépkocsiközlekedés költségeit is.

Ausztriában számításokat végeztek arra vonatkozóan, hogy a rossz utak milyen nagyságú veszteséget okoznak a nemzetgazdaságnak a gépjárműforgalom többletköltségei révén.

Megállapították, hogy a gépjárművek közlekedésével kapcsolatos napi költség 30,5 millió Schilling. Az 1956-ban kidolgozott 15 éves útfejlesztési program felének megvalósítása esetén 13%-os, napi négymillió Schillinges megtakarítás lenne elérhető a gépjárművek üzemköltségeiben. Ez évente 1460 millió Schillingnek felel meg, azaz eléri annak az összegnek nagyságát, amelyet a 15 éves program évente útátépítésekre előirányoz.

Hazánk állami úthálózata jelenlegi adottságai miatt gépjárműközlekedésünknek jelentékeny többletköltségeket kell vállalnia. Tudományos elemzések és részletes számítások szerint a gépjárművek üzemeltetése 1957 elején 30,4%-kal több költséget igényel.

A jelenlegi hazai gépjármű állomány útállapottal összefüggő egy évi üzemi költségei kereken 5 milliárd forintot tesznek ki, ennek 30,4%-a, azaz kereken 1,5 milliárd forint lenne tehát évente megtakarítható.

Ezen felül figyelembe kell venni azt, hogy az üzemanyagfogyasztás többlet elmaradása a jelenlegi üzemanyaghiány csökkentése szempontjából, a gépkocsik javításához szükséges külföldről beszerezhető anyagok terén adódó megtakarítás pedig külkereskedelmünk szempontjából előnyös lenne.

A fentiek szerint nem vitatható, hogy a közutak kiépítése és fejlesztése a népgazdaságra jelentékeny hasznot hoz. Kívánatos éppen ezért — mint az 1955. évi Istambuli Útügyi Kongresszus határozatainak egyik pontja ki is mondja — hogy minél több olyan számítás készüljön, amelyek meggyőző adatokkal bizonyítják be az államok pénzügyi szerveinek azt, hogy az útépítési,

burkolat — létesítési munkák hatékonyak és a népgazdaságnak tetemes megtakarításokat, hasznot hoznak. Ennek a haszonnak egy része azonban közvetve, népgazdasági síkon jelentkezik. Éppen ezért szakítani kell azzal a felfogással, hogy az útépítési beruházásoknál is olyan pénzügyi hatékonyságot és rövid megtérülési időt szabjanak meg, mint az ipari beruházásoknál.

A kiépítési sebesség irányító szerepének megvalósítási szükségességét legjobban bizonyítja az a tény, hogy számos, a felszabadulás előtt épült utunk, amelynek építésénél ezt a szempontot elhanyagolták, vagy nem vették kellőképpen figyelembe, megépítésük után alig 10—15 évvel már annyira elavult és a gyors gépjárműforgalom részére annyira veszélyes, hogy részben vagy egészben már is átépítésre szorul.

Nyilvánvaló, hogy az úthálózat fejlesztését csak a legkorszerűbb elvek alapján szabad végrehajtani, mert egyébként a ma megépült útvonal pár év múlva már nem felel meg rendeltetésének és újabb átépítésre szorul.

V. táblázat

A közúthálózat kiépítettsége egyes országokban (1954)

	Pormentes	Makadám	Közönséges és stabilizált földút (kilométer)	Összesen
	burkolattal ellátott útszakaszok hossza (kilométer)			
Ausztria	6234[1]			31 200
	20%			100%
Belgium	20 655	1136	37,3	22 164
	94%	5,1%	0,9%	100%
Dánia össz. utak	31 155	26 328	—	57 483
	54,2%	45,8%	—	100%
Német Szövetségi Köztársaság	73 894	46 884	—	120 778
	61,1%	38,9%	—	100%
Görögország	4700	4860	12 390	31 950
	21,4	22,1	56,5	100%
Olaszország	37 055	95 883	29 031	161 969
	22,8%	59,4%	17,8%	100%
Luxemburg	2180	—	—	1180
	100%	—	—	100%
Jugoszlávia	3168	49 137	29 314	81 619
	3,9%	60,0%	36,1%	100%
Csehszlovákia	16,2%	83,8%	—	100%[2]
	18,4%	81,6%	—	100%[3]
Magyarország	4061	22 831	1913	28 805
	14,1%	79,3%	6,6%	100%

[1] A szövetségi utakon.
[2] 1950-ben.
[3] 1953-ban.

Az úthálózat tervszerű fejlesztéséhez szükséges minimális hitelkeretnek a népgazdasági tervekben való feltétlen és folyamatos biztosítása az egész népgazdaság felvirágzásának és a népjólét emelésének egyik döntő alappillére. Az úthálózat helyes fejlesztéséből a népgazdaságra háruló előny a beruházási költségeket jelentősen felülmúlja és az e téren történő minden késlekedés hatalmas üzemi és fenntartási költségek hiába való kiadását jelenti.

Az úthálózat — más szervezetekhez hasonlóan — csak akkor tudja hivatását maradéktalanul betölteni, ha feladatának elvégzésére a lehető legalkalmasabb állapotban van. Egyébként a népgazdaság részére nem előnyt, hanem súlyos és a forgalommal együtt növekvő tehertételt jelent és a termelés növekedésének kikerülhetetlen akadályozójává válik.

A magyar úthálózat gondosabb fenntartására, átépítésére, fejlesztésére fokozott mértékben szükség van. Amiatt, hogy átépített, ill. korszerűsített útvonalainknak hossza lényegesen kisebb (1957-ben 15,5%) mint más országokban (5. sz. ábra és V. sz. táblázat), megnövekedett teherautó és autóbusz forgalmunk nagyobbrészt makadám burkolatokon közlekedik. A makadám burkolatok nehéz tehergépkocsi forgalomra gazdaságosan nem tarthatók fenn. Ez azt eredményezte, hogy úthálózatunk állapota nem kielégítő.

A gépkocsik üzemeltetésénél jelentkező többlet üzemi költség emiatt, mint kimutattuk, 1957 elején elérte az 1,5 milliárd forintot.

Az üzemi költségek nagy mértékű megnövekedése mellett úthálózatunk meg nem felelő állapotából még az alábbi hátrányok és károk adódnak.

1. A közúti forgalom csak nagy mértékben csökkentett sebességgel, lassan bonyolódhat le. A kis sebesség természetesen a közúti teherszállítás teljesítőképessége, gazdaságossága szempontjából hátrányos.

2. Az utazási sebesség alacsony volta a nagyobb távolságról munkahelyükre utazó dolgozók szempontjából is káros.

Sok hazai bányász-járatnál 14 km/ó az utazási sebesség. Ez a körülmény a dolgozók pihenésre fordítható idejéből sokat vesz el ; a fabódés teherautók kemény rugózása, kényelmetlen ülés kiképzése, rossz szellőzése igen fárasztó az utazókra.

3. Hazai úthálózat leromlott állapota és a korszerű utak kiképzésének hiánya nagy hátrányt jelent a nemzetközi közúti forgalom szempontjából is. Ez a forgalom elkerüli azt az országot, amely nem áldoz úthálózata fejlesztésére és nem tart lépést a növekvő igényekkel.

3. Gépjármű állományunk és közúti gépjármű közlekedésünk

Gépjármű állományunknak fejlődését az 1. sz. ábra és a II. sz. táblázat mutatja. Megállapítható, hogy a két világháború között gépjárműállományunk számának gyarapodása a világ gépkocsiállományának fejlődési ütemét nem érte el.

A második világháború folyamán ez a viszonylagos csekély gépkocsiállomány is teljesen elpusztult. A gépkocsik egy részét nyugatra vitték, a másik része pedig a háborús cselekmények következtében megsemmisült.

Gépkocsiközlekedésünk újjáteremtéséhez is a felszabadító Szovjetunió adott segítséget. A háború még nem fejeződött be, amikor a Szovjet Hadsereg parancsnoksága megengedte, hogy a harcokban megsérült, szana-széjjel heverő gépkocsironcsokat és alkatrészeket a közlekedési kormányzat rendszere-

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

sen összegyűjtse és újjáépítse. Az összegyűjtött roncsokból kb. 3000 személygépkocsit, 4 000 tehergépkocsit és 5 000 motorkerékpárt építettek újjá.

A hároméves terv során a gépkocsiállományt külföldi kocsik behozásával is fejlesztettük, ami azt eredményezte, hogy a tervidőszak végén tehergépkocsi és autóbusz állományunk nagyobb volt, mint a háború előtt.

Gépjármű közlekedésünk fejlődését nagy mértékben elősegítette a hazai gépjárműgyártás kifejlesztése.

Gépkocsigyártásunk kifejlesztését is a Szovjetunió hathatós segítsége tette lehetővé. A Csepel Autógyár és az Ikarusz karosszéria gyár terveinek elkészítéséhez és a termelés megszervezéséhez szakértőket kaptunk a Szovjetunióból. A Csepel Autógyárat 1950. április 4-én hagyta el az első három Csepel gépkocsi, a Csepel D 350 típusú 3,5 t hordképességű tehergépkocsi. Az azóta eltelt idő bebizonyította, hogy a magyar ipar képes gyors, üzemképes tehergépkocsikat gyártani, amelyek mind a belföldi, mind a külföldi forgalomban gazdaságosan végzik a szállítást.

Teherautó közlekedésünk fejlődését bemutató I. sz. táblázat szerint az áruszállításoknál a gépkocsi részesedése az 1950. évi 3,8%-ról 1955-ben 8,3 %-ra emelkedett.

Gépkocsiparkunk növelése a szállítási teljesítmények növelésével nem tarthatott lépést s így a nagyobb teljesítményt csak az állomány jobb kihasználásával lehetett biztosítani. Az egy gépkocsira eső évi futási és árumozgatási teljesítmények a következőképp alakultak :

Év	Egy tehergépkocsira eső évi	
	kilométer	szállított súly (tonna)
1938.....	21 400	614
1949.....	25 100	1710
1950.....	28 400	3170
1951.....	35 400	4560
1952.....	38 300	4500
1953.....	44 000	5230
1954.....	42 000	4220

Az áruszállítás terén az ötéves terv fontos eredménye a menetrend szerint közlekedő darabárus tehergépkocsijáratok nagyarányú fejlődése. Ezek a gépkocsik a vasúti közlekedéssel kevésbé ellátott, a vasút szempontjából árnyékolt területeken látják el az árugyűjtés és elosztás munkáját. E járatok által érintett községek száma 1954-ben 1472-re emelkedett, a vonalhálózat hossza pedig 10 925 km-re növekedett.

Sokat fejlődött hazánkban a tehergépkocsifuvarozás jogi, díjszabási és tervezési rendszere is.

1948-ban került kiadásra az állami gépkocsifuvarozás feltételeit magában foglaló Gépkocsi Üzletszabályzat, 1950-től került megalkotásra a szocialista tervgazdaság érdekeit szolgáló Tehergépkocsi Díjszabás, 1953-ban pedig a gépkocsiszállítás tervezési módszerei is kialakultak.

Az Ikarus gyár megépítése autóbuszközlekedésünk fejlesztésének a lehetőségét adta meg.

A távolsági autóbuszközlekedés szerepe a szocializmus építése során lényegesen bővült.

A járműpark összetételével kapcsolatban megállapítható, hogy a tehergépkocsiknál több kisebb raksúlyú gépkocsira lenne szükség. Az autóbuszoknál a férőhelyszám kisebb, mint amekkorára szükség lenne.

Igen sok nehézséget okoz az alkatrészhiány, mely a belföldi gyártmányú gépkocsiknál is fennáll.

Megállapítható, hogy a közúti teherszállítás aránya az összes szállításokban, valamint a közúti szállítás távolsága is hazánkban lényegesen kisebb, mint más államokban. Ennek következtében a vasút olyan rövidtávú szállításokat is kénytelen végezni, amelyek közúti járművekkel való szállítása gazdaságosabb lenne.

A gépjárműforgalom és a közúti teherszállítás üzemi költségei, valamint fejlődése szempontjából igen nagy hátrány — mint említettük — hazai úthálózat nem megfelelő állapota.

Tehergépkocsi, autóbusz, valamint taxi- és személygépjármű közlekedésünk fejlesztésével párhuzamosan egész sor általános jellegű feladatot kell még megoldanunk. Fejlesztenünk kell a karbantartás és javítás technológiáját, csökkentenünk kell az állásidőket. Fokozottan törekednünk kell az üzemanyag és általában az anyagtakarékosság érvényesítésére. Véglegesen meg kell oldanunk a zavartalan anyag- és alkatrészellátást. Tervszerű munkával el kell érnünk az országban közlekedő gépjárműtípusok számának további csökkentését.

4. Összefoglalás. Javaslatok

Az előzők szerint jelentékeny kár származik a népgazdaságra azért, hogy úthálózatunk fejlődésében a gépjármű közlekedéshez képest elmaradt. Az alábbiakban olyan tényezőket említek meg, amelyek úthálózatunk fejlesztésének kisebb mérvével összefüggésben vannak.

1. A magyar úthálózat fejlesztésének és autóforgalomra való átépítésének kérdését nézve megállapítható, hogy számos fejlesztési terv készült, azonban ezek az illetékes kormányzati szervekkel, főleg a pénzügyi vonatkozásokat illetőleg, nem kerültek letárgyalásra, ill. elfogadásra. A törvényhozás által elfogadott és jóváhagyott hálózatfejlesztési terv hiánya azt eredményezte, hogy az utak átépítésére fordítandó összegek már a felosztásnál is kisebbek lettek s akkor pedig, amikor a beruházások hitel-fedezetét át kellett csoportosítani, az utak építéséhez előirányzott összegeket — mint rámutattunk — jelentősen csökkentették.

Nyilvánvaló, hogy ha van egy a törvényhozás által elfogadott és jóváhagyott útfejlesztési, ill. átépítési terv, a beruházási összegek kedvezőbben alakultak volna.

2. A közölt adatokból nyilvánvaló, hogy közúthálózatunknak a gépjárműforgalom igényeinek megfelelő átépítése, a végleges pormentes burkolatokkal ellátott útszakaszok hossza, messze elmaradt a gépjárműforgalom növekedésétől. Gépjármű forgalmunk jelentős része éppen ezért a poros, vízzel kötött makadám burkolattal ellátott útszakaszokon bonyolódik le. Meghatározott forgalmi értéken felül hiábavaló próbálkozás a makadám burkolat fenntartására irányuló erőfeszítés, tényleges eredményt csak az út átépítése — a burkolat pormentessé tétele és a vonalvezetési hibák kijavítása — jelent. Hiába

növekedett az évi útfenntartási hitel 1950-től 1955-ig 2,0-szeresére, a fenti okok miatt ez nem jelentett javulást. Minél tovább késik az átépítés, annál rosszabb állapotban lesznek az utak és annál nagyobb összegek kerülnek felhasználásra eredmény nélkül.

3. A további ok az anyagellátási hiányokban kereshető, s főleg a kőanyaggal való ellátás terén. Ezen a téren egyre nagyobb nehézséget jelent az útfenntartási és — építési munkáknál az a körülmény, hogy a kőbányászat nem tart lépést a növekvő igényekkel.

Amíg 1950-től 1952-ig a zúzottkőtermelés 1,4-szeresre, a nemes zuzalék termelés pedig 3,17-szeresre növekedett, addig 1955-ig 0,76-szorosra esett vissza. Ennek oka főképpen abban kereshető, hogy a kőbányaipar csak a saját szempontjait tartva szem előtt, azt termel, ami számára a legelőnyösebb. Ezért nem termel útalapkövet — kényszerítve az építőket a jóval drágább túlfolyókő felhasználására — faragott követ (ennek következtében a kőburkolatú utakat nem lehet fenntartani) és nemes zuzalékot (mert csak 6 Ft/t az árkülönbözet). Ugyanekkor a szállított kőanyagok minősége nem kielégítő.

A kőbányaipar fejlesztésénél is hiányok vannak, sok kőbánya kimerült vagy rövidesen ki fog merülni.

Ilyen módon hazánkban — ahol megfelelő minőségű kő áll rendelkezésre, elegendő mennyiségben — az útépítést és útfenntartást nagymértékben akadályozza az a körülmény, hogy a kőanyagok termelésében hiányosságok vannak.

4. Az útépítési beruházások azért is alakultak kedvezőtlenül, mert helytelenül itt is legtöbbször a pénzügyi hatékonyság elve érvényesült. Pénzügyi hatékonyságot véve alapul, a megtérülési idő az útépítési beruházásoknál nyilván hosszabb, mint az ipari beruházásoknál. Nyomatékosan rá kell mutatni arra, hogy az útépítés, de a közlekedés más beruházásainál is a népgazdasági hatékonyság a mértékadó. Hogy az útépítési hitelek felemelése tekintetében lehet eredményeket elérni, azt az osztrák útátépítésekre az 1958-as évre rendelkezésre bocsátott összegek is mutatják.

Az osztrák kereskedelmi és újjáépítési miniszter, dr. Fritz Boch január 1-ei nyilatkozata szerint az az elgondolás, hogy az osztrák útépítési program megvalósítására évenként 1 milliárd schillinget költsenek, pár éve még vágyálomnak látszott. 1958-ban ezt a vágyálmot már megvalósították s ebben az évben az útátépítési hitelek 1 milliárd schillinget meg is haladják. Ha a folyamatban levő autópálya építési összegeket is beszámítjuk, Ausztria 1,6 milliárd schillinget fordít 1958-ban utak építésére. Kiemeli a nyilatkozat, hogy az idegenforgalmi szempontból fontos utakat kell elsősorban kiépíteni, ezek között megemlíti a Budapestre vezető szövetségi utat is.

5. Az is megállapítható, hogy a közlekedési igények növekedéséhez képest viszonylagosan azért is kevesebb beruházási összeget bocsátott a népgazdaság úthálózatunk céljaira, mert a hálózatban levő rejtett tartalékokat túlbecsülték. A megnövekedett nehéz tehergépkocsi és autóbusz forgalom, számára a makadám burkolatban vitatható rejtett tartalékokat hamar felemésztette s az úthálózat leromlását eredményezte.

6. Nem volt meg a kellő együttműködés az egyes szakterületek között. Hiába mutatták ki, hogy az autóbuszforgalom egyes nem kellő teherbírású útvonalakon csak megfelelő korszerűsítéssel együtt vezethető be, ezt nem vették figyelembe. Ez természetesen azt eredményezte, hogy a legnagyobb üzemi többletköltségek az autóbuszok és a nehéz teherautók által

használt rossz vonalvezetésű és kis teherbírású makadám útszakaszokon jelentkeznek.

A gyártó ipar nem mindig olyan járműveket állíttatott elő, amilyeneket a közlekedés igényelt.

Javasolom, hogy az ankét a fentiekre figyelemmel az alábbi határozatokat hozza:

1. Sűrgősen el kell készíteni és az illetékes kormányszervekkel jóvá kell hagyatni úthálózatunk fejlesztésének 15—20 éves tervét. Ezen tervet a törvényhozásnak is el kellene fogadnia és törvénybe iktatnia. A főközlekedési, ill. állami úthálózat fejlesztése mellett foglalkozni kell a hazai gyorsforgalmú utak kialakításával. A tervnek tartalmaznia kell a várható forgalom meghatározását, az útfenntartási és építési távlati tervet, építőanyagok termelési és elosztási tervét, a gépesítési tervet, munkaerő tervet és pénzügyi tervet.

A fejlesztési terv elkészítésénél a ma még tisztázatlan kérdéseknél a helyes elhatározás az elvek és összefüggések tisztázása után hozható meg. Éppen ezért itt is szükség van a Tudományos Kutató Intézetek, az Egyetemi Tanszékek munkájára, valamint az Akadémia illetékes szerveinek összefogó és irányító tevékenységére.

Hasonló tervet dolgozott ki Csehszlovákia állami úttervezési hivatala az 1956—1975 időszakra. A terv szerint 1975-ben a csehszlovák teljes úthálózat 66%-a pormentes burkolatú lesz. Jelenleg 20%-a pormentes és 80%-os a makadám burkolatok arányszáma.

2. Kívánatos olyan sürgős intézkedést tenni, hogy a kőbányák kellő minőségű és mennyiségű kőanyagot szállítsanak az útépítésekre és útfenntartásra. Ezzel kapcsolatban a kőbányák rendelkezésére kellene bocsátani a korszerűsítésekhez szükséges beruházási összegeket is.

3. Oda kell hatni, hogy az illetékes szervek a hitelek elosztásánál az útépítési igényeknél — de általában a közlekedési szükségletek teljesítésénél — ne a pénzügyi, hanem a népgazdasági hatékonyságot vegyék alapul.

4. Meg kell teremteni a jelenleg még hiányzó együttműködést az egyes szakterületek között. Vonatkozik ez a közúti közlekedés és a járművek gyártására is. Az üzemek azt gyártsák, ami a közlekedésnek szükséges és igényeit kielégíti.

A közúti járművek tengelyterhelésének olyannak kell lennie, hogy megfeleljen a hazai közúthálózat teherbírásának.

5. A gépkocsi üzemköltsége nagy mértékben függ az útburkolat fenntartásának minőségétől. Éppen ezért mindent el kell követnünk, hogy úthálózatunk — elsősorban makadám útburkolataink — fenntartása a legeredményesebben és legkorszerűbben történjék. Ez főleg az útfenntartási munkák gépesítésével való íthető meg. Az eddiginél jóval nagyobb mértékben kell úthálózatunk fenntartásánál a hazai viszonyainknak megfelelő gépi berendezéseket alkalmazni. Új technológiai eljárásokkal is eredményesebbé lehet tenni makadám utaink fenntartását. Az erre irányuló tudományos kutató munkát kutató intézeteinkben és az egyetemi tanszékeken meg kell indítani.

Előadásomnak végére érve, nyomatékosan rá kell mutatnom arra, hogy a Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottság célja nem lehetett az, hogy hazánk útátépítéseire rövid időn belül nagyobb összegű hitelek kerüljenek folyósításra. Tudatában vagyunk annak, hogy az útátépítésekre fordítandó összegek nagyobb mérvű felemelésére csak a későbbiekben kerülhet sor. Célunk az volt, hogy az illetékeseknek a figyelmét ráirányítsuk erre a fontos

kérdésre s ezzel elkerülhessük azt, hogy a népgazdaság már most megállapítható károsodása úthálózatunk meg nem felelő volta miatt megnövekedjék. Nyilvánvaló, hogy számítanunk kell gépkocsiközlekedésünk nagyobb mértékű növekedésére, mert hiszen az az arányszám, amellyel pl. hazánk áruszállításainál a teherautóközlekedés részt vesz, viszonylag csekély, 1955-ben az árutonnakilométereket véve számításba, mindössze 8,3%. De hogy gépkocsi közlekedésünk emelkedni fog és nagyobb gépjárműszámra kell számítanunk, azt a külföldi példák is mutatják. Utalnunk kell arra, hogy pl. Lengyelország gépkocsiállománya az utóbbi évek folyamán jelentékeny mértékben megnövekedett. A személygépkocsik száma az 1939. évi 38 000-ről 1957-ben 137 500-ra növekedett, a teherautók és autóbuszok száma 1951. évi 21 000-rel szemben 1957-ben elérte a 63 500-at. Ennek megfelelően 1957-ben a 27 milliós Lengyelországnak 201 000 gépkocsija van. Ehhez járul még a 2—3 kerekű motoros járművek, illetőleg motorkerékpárok 236 000-es száma. Lengyelország összes gépjárműveinek száma ennek megfelelően 1957-ben 437 000. Csehszlovákia gépjárműállománya is nagy ütemben fejlődik. Számítanunk kell tehát gépjárműközlekedésünk fejlődésére és erre már most fel kell készülnünk azzal, hogy úthálózatunk megfelelő fejlesztését mindenben előkészítsük, bízva abban, hogy a végrehajtásra szükséges anyagi eszközök igen hamar rendelkezésre fognak állani. Tyihomirov írja „A moszkvai közlekedés 40 éve" című 1957 végén megjelent cikkében : * „a nagy külföldi városok gyakorlata azt mutatja, hogy az útépítésben való lemaradás idővel megoldhatatlan városgazdasági problémává válik. Ezt nem lehet megengedni!"

Ez nemcsak a városi utakra, hanem az állami úthálózatra is vonatkozik. Ezért a magyar úthálózat ügyét szolgáló összes szakembernek, a gépkocsik előállításával foglalkozóknak, a gépkocsiközlekedés dolgozóinak és az illetékeseknek együttesen arra kell törekedniük, hogy úthálózatunk jelenlegi helyzetében lényeges javulás következzék be.

* Tyihomirov Sz. Sz. : A moszkvai közlekedés 40 éve. Gorodszkoe Hozjajsztvo Moszkvű. 1957. 10.