

HOZZÁSZÓLÁSOK :

MENICH JÓZSEF:

Mind az előadásban elhangzottakból, mind pedig a múlt év őszen Debrecenben megtartott útiügyi anketon hallottakból, de legfőképpen mind a gépkocsiközlekedés dolgozói, mind személyes észleleteimből azt kell megállapítanom, hogy útjaink állapota napról napra romlik.

A Győri Autóközlekedési Igazgatóság felügyelete alatt működő Autóközlekedési Vállalatok gépkocsijai teljesítményeiket elhanyagolható csekély kivétellel a rossz állapotban volt és egyre romló állapotú utakon teljesítik.

Ha arra is gondolunk, hogy gépkocsijaink teljesítménye évek óta növekszik, autóbuszaink túlsúfoltsága emelkedik, gépkocsi felújítással mind jobban és jobban elmaradunk, akkor valóban aggodalommal kell tekintenünk gépjárműközlekedésünk jövőjére.

Kíváncsinos, — mondotta dr. Vásárhelyi professzor előadásában — hogy mind több olyan számítási készülék, amelyek meggyőző adatokkal bizonyítják be kormányzatunk pénzügyi szerveinek az útépitési munkák hatékonyságát.

Íme egy példa :

A Székesfehérvári 68. sz. Autóközlekedési Vállalat — mely csak autóbuszokat üzemeltet — 180 autóbusszal az 1957. év folyamán 8 006 000 kocsikilométert teljesített. A Vállalat műhelyében ez idő alatt törés miatt 1161 db rugóköteget kellett kicserélni. Egy rugócsere között megtett átlagos kocsikilométer tehát

$$\frac{8\,006\,000}{1\,161} = 6\,870$$

Típusonkénti bontásban a rugócserek közötti átlagos kilométerteljesítmény :

Ikarusz járműveknél 6680

Csepel-350 bódés kocsiknál 7070

A rugótörések számát döntő mértékben két tényező befolyásolja : egyik az útvonal állapota, másik a terhelés, helyesebben szólva a túlterhelés.

Úgy gondolom nem lesz érdektelen, ha bemutatom a rugótörések mérőszámát az útállapot és a túlterhelés (I. sz. táblázat) függvényében :

Kimutatásomban a jó és legrosszabb utakat hat csoportba osztottam, a legjobbat I.-gyel, a legrosszabbat VI.-tal jelölöm.

Feltüntettem az átlagos kocsisebességet (táblázat 9. oszlopa) és azt, hogy az útvonalon szolgálatot teljesítő állandó gépkocsivezetőnek hány évi gyakorlata van (táblázat 11. oszlopa).

Egy rugóköteg ára (átlagosan típusonkénti súlyozással) 411,— Ft

ennek megfelelően a beszerelt új rugók értéke $1\,161 \times 411 =$ 476 450,— Ft

Egy rugócsere átlagosan 4 munkásórát igényel ; összesen tehát

4644 munkásóra kellett a rugócserek végrehajtásához. Munkabér (rezsi nélkül) 30 000,— Ft

Átlagosan minden 70. rugótörésnél mentést kellett adni, átlagosan

30 km távolságra, ami 2100 kocsikilométert tett ki, ennek költsége 10 500,— Ft

A rugókat a szerkesztők a gépkocsi egész élettartamára tervezik, nem úgy, mint pl. a fűszűrőbetétet, vagy a hengerperselyt. Következés-

képpen a rugócserek költsége és munkaóra szükséglete nem is szerepel a Vállalat üzemi részlettervében. Minden rugótörés tehát be nem tervezett, előre nem látott károsodás.

A 68. sz. Autóközlekedési Vállalat tehát 1957-ben az előzők szerint 516 950,— Ft kárt szenvedett, ami kocsikilométerenként 6,4 fillért, a teljes önköltségnek 1,5%-át teszi ki.

Az egy naptári napra eső rugócserek száma : 3,2

Egy rugócsere 2,6 órán át igényel műhelykocsiállást, a 3,2 rugócsere tehát napi 8,32 órán át vesz igénybe egy műhelykocsi állást. A vállalat a minimálisan szükséges 27 műhelykocsiállás helyett ez idő szerint csak 10-el rendelkezik, abból egyet a fentiek szerint a nem várt rugócserek foglalnak le.

Különösebben nem szükséges bizonyítani, hogy az út felületén lévő kátyúk nemcsak a rugókat teszik tönkre, hanem a gépkocsi valamennyi elemét, minden eresztékét, minden porcikáját. Mérésekkel pontosan ki lehet mutatni a rossz utaknak a gumiabroncsok, az akkumulátorok, a lengőcsapszegek, a műszerek és sok egyéb gépkocsialkatrész élettartamára gyakorolt csökkentő hatását.

Így pl. úttáplapainknak tudható be az, hogy a kétajtós Ikarusz-30 típusú autóbuszok kocsiszékényei azoknál a vidéki vállalatoknál, melyeknek kocsijai rossz utakon közlekednek, a hátsó híd mögött, a keresztmetszetben mind eltörtek.

Az a tapasztalat, hogy a gépkocsivezető habozás nélkül kétszer akkora út megtételére határozza el magát, ha a rossz utat elkerülheti. A közlekedési vállalatok dolgozói azonban nem választhatnak a jó és rossz út között, mert kötelesek a menetrendszerinti útvonalon közlekedni.

Ez is azt eredményezi, hogy azok a dolgozók, akik gépkocsiközlekedés végrehajtási feladatait látják el, a hatóság részéről állandóan vád alatt vannak, a vállalat műszaki gazdasági értékmutatóinak alakulása, az épületek és gépkocsik mennyisége, állapota miatt. Állítom, hogy zömmel méltánytalanul éri őket vád, hasonló példákkal is

I. táblázat

Sorszám	Útvonal				Gépkocsi (autóbusz)				Rugócserek közötti kocsi-kilométer	Gépkocsivezető gyakorlati évei
	menet- rendi száma	szorzó-száma	állapotát jelző száma	megnevezése	típusa	szállítható utasok száma	megfigyelt átlagos utaslétszám	sebesség, km/óra		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	5047	1,20	I.	Székesfehérvár városi forgalom	Ikarusz-601	60	80	20	16599	10 éven felül
2.	1810	1,15	V.	Székesfehérvár- Annayölgyi bánya	Ikarusz-30	30	50	35	2425	6 év
3.	1810/a	1,15	V.	Székesfehérvár— Zsámbék	Ikarusz-30	30	60	35	2668	10 éven felül
4.	1818	1,15	VI.	Székesfehérvár— Bicske	Ikarusz-30	30	50	35	1935	4 év
5.	1820	1,10	III.	Székesfehérvár— Vereb	Ikarusz-30	30	40	35	18252	7 év
6.	1830	1,07	II.	Székesfehérvár— Sztálinváros	Ikarusz-601	60	60	40	17368	7 év
7.	1835	1,09	III.	Székesfehérvár— Vajta	Ikarusz-30	30	45	45	2578	5 év
8.	1850	1,05	IV.	Székesfehérvár— Kisláng	Ikarusz-30	30	45	45	2475	10 éven felül
9.	1851	1,05	IV.	Székesfehérvár— Simontornya	Ikarusz-30	30	60	37	3365	10 éven felül
10.	1945	1,20	VI.	Várpalota—Szápár	Cs D — 350	24	25	14	2261	6 év

igazolható, hogy a követelmények és utaink állapota nincsenek összhangban. Kedvezőtlenebb eredmények esetén eddig még alig sikerült a tudományos számításokkal és mérési adatokkal bizonyító okoknak hitelt szerezni az illetékes szervek előtt a beszámoltatásra.

Vásárhelyi professzor előadásában a gépjárműközlekedés kérdéseit főleg az utak nemének és állapotának függvényében vizsgálta.

Szerény véleményem szerint e mellett foglalkoznunk kell még a gépkocsiközlekedés üzemi létesítményeivel is. Az előadás utalt arra, hogy a távolsági autóbuszközlekedésünk részére itt is van még teendő.

A felszabaduláskor ui. meglévő gépkocsiközlekedésüzemi létesítményeink elégtelenek voltak. Az új létesítmények a felszabaduláskor fennálló értékmutatók állásának változatlan értéken való tartását sem biztosították — legfeljebb egy-egy helységben —. Közlekedésüzemi épületeink, telepeink nem tartottak lépést a gépkocsialomány szaporodásával.

Gépkocsialományunk a közeli években jelentősen emelkedni fog, s ezért is gondolnunk kell a közlekedési telepek fejlesztésére is, annnyival is inkább, mert közlekedésüzemi létesítmények megalkotásához évek kellenek.

Szükségesnek tartom éppen ezért, hogy a dr. Vásárhelyi professzor előadásában tett javaslatokat az alábbiakkal egészítse ki az Ankét: El kell készíteni a gépkocsiközlekedés telepeinek fejlesztésére és kiépítésére vonatkozó 10—15 éves tervet és oda kell hatni, hogy a hitelek elosztásánál ez az igény is kielégítést nyerjen.

PÁCZELT FERENC:

Igen örvendetesnek tartom, hogy a közút égető kérdéseinek megvitatása a Tudományos Akadémia falai között folyik le. Ez a tény aláhúzza a probléma jelentőségét.

Azok az intézkedések, amelyek az előző években napvilágot láttak, nem mutattak arra, hogy a dolgozó nép életszínvonalának emelkedésében komoly szerepet játszó közút megbecsült probléma lenne, sőt ezen a területen a gazdálkodás sematikus elvei érvényesültek. De a Párt és Kormány vezetői ma már felfigyeltek a közút problémáira.

Egyet kell érteni dr. Vásárhelyi professzor előadásának azon megállapításával, hogy a közutakkal szemben a dolgozó nép jogos igényeket támaszthat. Ez az igény lassan a panaszok sorozatává fejlődik, mert nem igen találhatunk olyan dolgozót, aki életveszélyes utakon nap mint nap szívesen utazik munkahelyére és vissza. A szocializmus építésének jelen szakaszán az utak építésének és az állagmegóvásnak jelentősége tehát nem csökkent, hanem megnőtt.

A közutak kérdését a rajtuk lebonyolódó gépjárműforgalommal közös egységben kell vizsgálni.

Népgazdaságunk rohamos fejlődése a felszabadulás után, a gyorsütemű iparosítás és a bányászat fejlődése jelentősen megnövelte a közutak gépkocsi forgalomra való átépítésére, valamint korszerű fenntartására vonatkozó igényeket. A közúthálózaton 1936. évben 2,8 millió tonna-kilométer teljesítmény bonyolódott le, ez 20 év alatt 16,7 millió tonna-kilométerre, vagyis csaknem hatszorosra emelkedett. Az útfenntartási hitelek nem feleltek meg a növekvő teljesítményeknek, 1950—1957-ig háromszorosra emelkedtek.

Az 1927., 1936. és 1955. évforgalomszámlálások adatai a forgalom jelentős növekedését igazolják. 1936. évben 1 km-re 38, 1955. évben 275 db gépkocsi esett. Ezen belül megváltozott a forgalom összetétele is, mert amíg 1936-ban a forgalomban 87%-ban a személygépkocsik vettek részt, addig 1955-ben ez a részesedés csak 14%, ami a tehergépkocsik számának nagyfokú emelkedését mutatja.

A napi tonnaforgalom is jelentős változást mutat.

to/nap	1927	1936	1955
0000—1000	86,7%	89,9%	52,7%
1000—2000	11,6%	8,8%	34,0%
2000—3000	1,5%	1,3%	8,6%
3000—8000	—	—	4,7%

Az utat elsősorban a gépkocsi rongálja, amit igazol az is, hogy amíg az út használói közötti arány 30% autó és 70% fogatolt jármű volt, általában biztosítani lehetett a makadámutak használhatóságát. Most, amikor a fogatolt járművek aránya 20% és a gépjármű részesedési aránya 80%, a forgalom okozta rongálások ugrásszerűen megnövekedtek.

Tehát a közúton megnövekedett nagy forgalom és az alacsony fenntartási és építési hitelek között jelentős aránytalanság alakult ki.

A ma elhangzott előadásokban vezérfonalként a leghatározottabban kifejezésre jutott az a fontos gondolat, amely a gépkocsi és az út közlekedéspolitikai szerves egységét mondta ki. Ezt a gondolatot a gyakorlat is igazolta. Csak ez a szoros kapcsolat lehet a közlekedéspolitikai alapja és minden intézkedésnek, amely a gépkocsi és a közút területén történik, ennek az egységnek biztosítását kell szolgálnia.

A gépkocsi használója, de egyben rongálója is az utaknak és sajnos a közutaknak csak kis százaléka képes ellentállni a forgalomból eredő különböző igénybevételeknek. A gépkocsi elsősorban a makadámutakat rongálja. Csak kevés olyan utunk van, amely ki tudja elégíteni a gépkocsiközlekedés igényeit. Az összes pormentes szilárd burkolat 1957. jan. 1-i állapot szerint a jelenlegi úthálózat 15,5%-át teszi ki, hozzávéve az ezekkel csaknem egészen teljes értékű, jól lezárt kiszélesített F.B. hengerléseket, ez a szám 1958-ban 17,2%.

Amíg a vasút meg tudja védeni a vasúti pályát azáltal, hogy egyes vonalakon a pálya teherbírásiának megfelelő terhelést engedélyezi és befolyásolja a járatok számát is, a közúton a forgalmat nem lehet befolyásolni, mindenki akkor és ott használja, ahol és ahogyan szükségesnek tartja. Sajnos még a tengelynyomás nagyságát sem lehet befolyásolnunk, mert a gépgyártó szervek, pl. új dőmperek gyártásánál a közúti szakemberek megkérdezése nélkül határozták el oly súlyú járművek építését, amely az útburkolatok teherbírást meghaladja.

Nyugaton a makadámutak válsága az első és második világháború alatt következett be, a gépjárműforgalom rohamos növekedésének függvényeként. A külföld, közöttük első helyen a népi demokráciák, Csehszlovákia és a Német Demokratikus Köztársaság, határozott lépéseket tettek az úthálózat fejlesztése tekintetében.

A külföldi példák sajnos a mi lemaradásunkra igen élesen rámutatnak. Oly lemaradásról van szó, amelyet ma már lehetetlen önkritikusan meg nem állapítani. Beszélgettünk a külföldi elvtársakkal, meglátogattuk őket és minket is felkerestek a Szovjetunióból, a Német Demokratikus Köztársaságból, Lengyelországból, Romániából, Bulgáriából, Jugoszláviából. Vitathatatlanul jobban vannak gépesítve és nagyobb útfenntartási és felújítási hitelekkel rendelkeznek. Igen érdekes volt a csehszlovák elvtársak megállapítása, hogy ott már a pénzügyi szakemberek is belátták, hogy legdrágább dolog a gépkocsiközlekedésben a rossz út. Bulgária már öt aszfaltfinisherrel dolgozik és ismeretes a megszerzett dokumentációkból a Szovjetunió hatalmas gépesítettsége is. Az már nem is volt meglepetés a külállamok közúti szolgálatának tanulmányozása során, hogy ott elsősorban és nem utolsósorban van ellátva a közúti szolgálat személygépkocsikkal, az utak állandó ellenőrzése céljából.

Népi demokráciánkban éppen a felszabadulás következtében megnőtt gépkocsiforgalom vetette fel a közúti problémákat. A növekvő gépkocsiforgalom következtében leromlott utak helyreállítását nehezítette az a körülmény, hogy a kormányzati szervek figyelmét ez a probléma korábban nem tudta magára vonni. Gondoljunk csak a második öt éves terv irányelveire, mely a közutakról egy mondatban emlékezett meg.

A terv előírta a gépjárműközlekedés jelentős fejlesztését, de nem biztosította a járművek számára a pályát, a közutat.

A makadámutak leromlását a forgalom növekedése mellett még az is befolyásolja, hogy az utak olyan kedvezőtlen kiépítési hibákkal is rendelkeznek, amelyek a közlekedés biztonságára vannak súlyos kihatásokkal. A makadámutak 19%-án rossz altalajok vannak, 58%-án nem megfelelő a makadámpálya vastagsága, 17%-án nincs megoldva a víz-elvezetés, 13%-án a vízszintes ívek nem kielégítőek, 5%-án pedig rosszak az emelkedési viszonyok. Egyet kell érteni az előadás azon megállapításával, hogy az új utakat a legkorszerűbb elvek szerint kell kiépíteni, mert azok pár év múlva már nem fognak megfelelni a forgalom követelményeinek. Ezeket az előírásokat teljesen új nyomon vezetett utaknál be kell tartani.

Egyetérték dr. Vásárhelyi professzor előadásának a makadámút korszerűsítésére vonatkozó részével.

A makadámutak korszerűsítésénél a legkirívóbb vonalvezetési hibák kiküszöbölésére kell törekednünk és gazdaságossági okokból elsősorban az a fő cél, hogy kátyúmentes sima út elfogadható utazási sebessége legyen elérhető.

Szerte a világon állami feladat az utak fenntartása és építése. De sajnos a pénzügyi szemlélet néha helytelenül az utakban csak a nemzeti jövedelem fogyasztóját látja.

Kell, hogy mindenki világosan lássa, hogy a rossz út népgazdasági kárt okoz. Szembe kell szállni azzal az állásponttal, amely megvárja, hogy az úthálózat 16 milliárdos értéke teljesen tönkre menjen. De rá kell mutatni arra is, amit minden ember, aki gép-

kocsin közlekedik, naponta lát, de nem érzel, hogy mily többletkiadások állanak elő abból, hogy rossz úton közlekedünk, ill. hogy mily megtakarítások állanak elő a jó utak használata során. Az utak rossz állapota miatt laikusok szeme előtt lejátszódó oly veszteségek merülnek fel, amelyek kísérleti alapon, tudományos kutató munkával már ki lettek mutatva. A kutatás megállapította, hogy a gépjármű üzemköltségét a közútnak a járműre gyakorolt hatása befolyásolja.

A burkolat állapotának a gépjármű üzemköltségre történő hatását az ATUKI vizsgálta és megállapította, hogy a jó és rossz úton közlekedő járművek üzemi költsége között jelentős eltérés van. E gyakorlati mérések eredménye alapján az UKI a főközlekedési közúthálózatfejlesztés c. tanulmányban 1950–1955. években készült 774 km hosszúságú pormentesített burkolatból 274 km-re végzett gazdaságossági számítást, figyelembe véve a gyakorlati mérések eredményeit. A számítások alapján megállapítást nyert, hogy ezen korszerűsített utakon 1750 to/nap forgalom mellett 125 000 Ft/km az évi megtakarítás alsó határa.

Megvizsgáltunk 11 db gépkocsit, közvetlen Miskolc és Ormosbánya környékén. Ugyanolyan állapotú és típusú munkásszállító gépkocsik voltak. Megállapítottuk, hogy a gumibroncsfutás a Miskolc környékén közlekedő gépkocsiknál 41 352 km volt, az Ormosbánya környékén közlekedőknél 12 569 km, vagyis 3 és félszer kevesebb ideig tartott az ormosbánya környéki rossz makadámúton közlekedő járművek gumibroncsa. A kereken 4 millió forintos gumibroncs fogyasztás tehát jó úton közlekedve, másfél-millió forintba volna lecsökkenthető. Ugyanezen gépjárművek Miskolc környékén 130 000 km, Ormosbánya környékén 60 000 km átlagfutás után kerültek generáljavításra. Jelentős összegek ezek, de emellett a jó úton történő közlekedésnél a növekvő utazási sebesség a járatok menetidejének csökkenésével, dolgozóink részére több szabadidőt biztosít. Nem kis jelentőségű az utak korszerűsítését eredményező pormentesség, mely közegészségi szempontból is fontos.

A makadámútak a gépjárműveknél jelentkező többletüzemköltségeken kívül még fenntartási többletköltséget is okoznak. A forgalom növekedésével fokozódik a fenntartási munka költsége is, de sok utat útori munkával már nem is lehet fenntartani. Az úthálózat 76%-át kitevő makadámútak fenntartási költségei a többi burkolatokhoz képest a legnagyobbak. Az 1955. évi adatok szerint

aszfaltúton	1,48 Ft/m ²
betonúton	0,37 „
kisforgalmú makadám úton	3,10 „
nagyforgalmú makadám úton	9,30 „

költségek állottak elő.

Az átépítésnél jelentős többletköltségeket okoz és nem elégíti ki az előadásban helyesen kifejtett biztonság igényeit az a körülmény, hogy a makadámútjaink, melyek a székérforgalomra épültek, rendkívül keskenyek.

12807 km	3 m széles	57%
17930 km	4 „	35%
1280 km	5 „	6%
638 km	6 „	2%

vagyis makadámútjainknak csak két százaléka felel meg szélesség tekintetében a korszerű követelményeknek. Megvizsgálva a 9 000 km-t kitevő főközlekedési úthálózat makadám szakaszait, megállapítható, hogy 5500 km makadámútból

21%	3 m széles
59%	4 „
13%	5 „
7%	6 „

Le lehet vonni tehát a következtetést, hogy a makadám úthálózat a minimális 6 m szélességet figyelembe véve 98%-ban, a főközlekedési úthálózatunk makadám-szakaszait figyelembe véve 93%-ban nem felel meg a követelményeknek.

A korszerűsítés és az állagmegóvás kérdése a régi aszfalt és betonútjainkon is jelentkezik, mert ezek az utak repedeztek, s a repedéseken keresztül állandó vízbehatolás kezdődik s emellett sok szakaszon jelentkeznek fagykárak.

A nemzeti vagyon fokozatos leromlását meg kell akadályozni és nagyobb hitelek biztosításával folytatni kell az úthálózat átépítését és korszerűsítését. Nem szabad tovább

halogatni ennek a kérdésnek megoldását, mert bekövetkezhet rövidesen az az idő, amikor az utak egyszerre fognak tönkremenni, s egyes utakat le kell zárni a forgalom elől.

A beruházási hitelek felemelésével meg kell kezdeni legfontosabb és legnagyobb forgalmú útjaink átépítését. Átlag évi 200 millió Ft kerettel a 8 éves perspektív tervbe felvett minimális igények kielégíthetők lennének és a beton és nehéz aszfaltburkolatok építésének folyamatossága is biztosítható lenne. Így lehetővé válna a 80. sz. Budapest—Tatabánya, 23. sz. Miskolc—Ózd, 808. sz. Kisbér—Komárom, 524. sz. Kiskunfélegyháza—Baja, Komló—Zobák, Dunaföldvár—Enying közötti útvonalak kiépítése, mely utak egy része a befejezetlen beruházások állományát növeli.

Az útfenntartási és felújítási hitel terhére nagyobb hosszak évenkénti korszerűsítésével folytatni kell a keskeny makadámutak kiszélesítését, a sebességkorlátozást előidéző forgalmi akadályok megszüntetését. A nagyforgalmú makadámutak felületét meg kell óvni a bordásodástól és a gumibroncs szívó hatásából eredő leromlástól, megfelelő aszfaltos felület kiképzésével. Ehhez az útfenntartási hitelnek további évi átlag 100 milliós megemlése szükséges minimumként.

Kisgépesítés tekintetében nagyobb számú gép szükséges az aszfalt-burkolatokra hordott sár letakarítására, gréderek az útfenntartási munka gazdaságosságának növelésére, hómarók és homokszóró gépkocsik a téli útfenntartás céljaira. Ezek minimális igények, amelyeket a népgazdaság érdekeinek megfelelő kötelező gondosság miatt kell kielégíteni. Azzal egyetértek, hogy az Anket nem célozhatja maximális hiteligények felvetését, de a minimum az előadás tartalmi részéből önként következik.

Az útfenntartással szorosan összefügg az útfenntartó ipárgyak a helyzete. Az útfenntartó ipar ma ütdőképes és el tudja látni a feladatait. A bevezető előadásban megkaptuk a feleletet arra, hogy szabad-e a gépjármű és az út egységet megbontani. Az útfenntartó iparhoz most a segítés szándékával szabad nyúlni, amely az anyag biztosításában, a szállítási feladatok megoldásában, a gépesítés fokozásában mutatkozik meg. Ha maga az ipar nem kapja meg a szükséges támogatást, akkor minden nagyszabású elgondolás csak papírmunka lehet, mert nem kerülhet megvalósulásra.

Vonatkozik ez elsősorban az anyagellátásra. Átépítésre kerülő útjaink emelkedőiben szükséges kiskövet nem tudjuk megkapni. Az ÉM ezt a termelést mellékes kérdés-ként kezeli.

A kőanyag súlyponti kérdése a közút fenntartásának és építésének. Az ÉM kőbányák nem hangolják egybe a kőtermelésüket az igényekkel és ezért 1958. évben az útfenntartó vállalatoknak kell csaknem 800 000 tonna zúzottkőanyagot kitermelni.

A jelenlegi 15 000 fő körül mozgó vállalati létszám 1958. évre jelentős feladatok végrehajtására vállalkozik. 740 km folyékony bitumenes hengerlést, 340 km vízesmakadámhengerlést, ezen felül 200 km-t kitevő korszerűsítést hajt végre.

A dr. Vársárhelyi professzor által felvetett javaslatokkal egyetértek.

Kíváncsú, hogy a KPM IX. Út- és Hídfőosztálya által elkészített 8 éves úthálózatfejlesztési terv kormányzati vonalon programként elfogadást nyerjen. Ebben a tervben több ezer km korszerűsítést és beruházási útépitést irányoztunk elő. A 8 éves terv a reális gazdasági erőlk figyelembevételével lett összeállítva és ezért helyes volna, hogy ez, mint népgazdasági program elfogadást nyerve, a tervszerű megvalósulás útjára jusson.

Ebbe a programba beletartozik a bekötő útépitések végrehajtása is, mert még mindig több mint 300 községünk van, amelynek nincs bekötése köves útbá.

Helyes volna, ha minden közúti hitel a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumhoz tartozna, mert ma az a helyzet, hogy az útépitésre fordítandó összegek szétforgácsolódnak különböző tárcák között és így nem lehet megvalósítani az úthálózatfejlesztés egy-séges irányítását.

Meg kell mondani, hogy azért is fontos a lendületesebb úthálózatfejlesztési és korszerűsítési munka, mert az úthálózat elhanyagolása veszélyeztetni népünk jólétének emel-kedését, és fékezi a szocialista fejlődést.

SEBES LÁSZLÓ :

Engedjék meg, hogy előljáróban a területen dolgozó gyakorlati szakemberek nevében köszönetet mondjak azoknak, akik ezt a mai ankétot megszervezték és lehetőséget adtak arra, hogy a tudomány emberei a gyakorlat embereivel megtárgyalják nemcsak a közlekedés, hanem — úgy érzem, bátran mondhatom — országunk egyik legfontosabb kérdését, az utak problémáját.

Meg kell mondanom: ahogy végignézek a jelenlevőkön, azt állapíthatom meg, hogy egymás között túl nagy véleménykülönbségek nem lesznek; akik itt vagyunk, a teendő intézkedéseket illetőleg egyetértünk. Úgy látom azonban, hogy az Akadémia, a Műszaki Egyetem és a magyar autóközlekedés súlya segítségünkre lesz a harcban és ehhez a harchoz szeretnék én néhány vonatkozásban gyakorlati segítséget adni.

Azon a nyomon haladva, amelyen Menich József megindult, a gumiabroncs-kérdésben egy-két szélsőséges számot akarok bemutatni, amelyek nem alkalmasak átlag megállapítására, de azért jellemzőek.

Az 1200×22 -es gumi költségét vizsgálva ugyanazon típusú autóbusznál két különböző útvonalon, a Budapest—Nagysáp és a Budapest—Szeged vonalon, azt látjuk, hogy az 1 km-re eső gumiköltség az egyik útvonalon 2,05 Ft, a másikon 0,45 Ft. Ismétlem szélsőséges értékek, de érdekesek még tudományos szempontból is.

Dr. Vásárhelyi professzor kifejtette, hogy az 1957 elején készült tanulmány eredményeképpen gépkocsiközlekedésünknel közúthálózatunk jelenlegi állapota 30,4 százalékos többletköltséget eredményez. Az autóközlekedésben a rossz utak folytán nyilván az átlagos költségnél magasabb a gumiköltség. De ha elfogadom a 30 százalékot és tekintetbe veszem azt, hogy a mi igazgatóságunk területére esik az ország gépkocsijainak körülbelül 5 százaléka, s 1957-ben 37 millió Ft volt a gumi-kiadás, akkor ezekből az adatokból a kérdés jelentős súlyára lehet következtetni.

Ezek a tények is azt mutatják, hogy az utak megjavítását a népgazdasági hatékonyság szempontjából kell vizsgálnunk, mert ez a 30 százalék — vagy akár csak 20 is — nemcsak a gumifogyasztásban, de a gumigyártásban is mint megtakarítás jelentkezik. Lényegében a fogyasztáshoz viszonyítottan beruházás nélkül 30 százalékkal nő a gumigyár kapacitása. Nem lehet tehát azt mondani, hogy az erre fordított beruházás ne volna gyorsan megtérülő beruházás.

Ugyanekkor meg kell néznünk a dolog másik oldalát is. Vigyázni kell a határral, hogy meddig vessünk fel problémát, meddig kérjünk vagy követeljünk. Hiába mondjuk azt, hogy 1 700 000 000, — Ft az évi megtakarítás, ha bizonyos ideig készer jelentkezik a népgazdaságban: egyszer azért, mert még nincs megtakarítva, és egyszer azért, mert még el kell költeni az útra. Amikor tehát felvetjük a problémáinkat és bizonyos határidőkről van szó, — gondolok akár a tervidőszakra, akár egy évre felhasználható beruházásra —, ügyeljünk arra, hogy túlzott követelésekkel ne lépünk fel. Gondoljunk arra is, hogy az útjavításokkal együttjár a terelő utak nagy mértékű szükségessége is.

Dr. Vásárhelyi professzor által felvetett javaslatokhoz még egy pontot javasolnék: a nagy létesítményeknél, a nagy beruházásoknál az úthálózatot kell legelőször megépíteni. Emlékeznék az elvtársak, mi történt Sztálinvárosban, Barcikan, Komlón. Először szétzaggattunk néhány száz tehergépkocsit, mert agyig érő sárban kellett fuvarozni. Megépítették a házakat, a gyárreszeket és a végén megépítették az utat. Nem gondoltak külön utak építésére, de azokat az utakat, amelyek tervebe vannak véve, először kell megépíteni, még mielőtt maga a nagy beruházás létesül. A nagy létesítmények építésének tervezésénél számolni kell a személy- és áruszállítással is.

Azért vetem fel ezt, mert pl. küszöbön van a Duna-kanyar építése, nehogy megint azt tegyük, hogy előbb tönkretesszük a kocsiparkot és utána megépítjük az utat.

Alá szeretném támasztani dr. Vásárhelyi professzor javaslatának első pontját, a perspektivikus terv megvalósításának szükségét. Legyen szabad itt Jakab Sándort idéznem. Jakab Sándor egy beszélgetésben felvetette a helyfoglalás kérdését az utaknál. Ma az országban — helyesen — gomba módra nőnek a különböző magánházak, építmények faluszélén, városszélén. Amikor majd néhány év múlva felvetődik azon a területen az út átépítése, akkor esetleg az elképzelt ideális vonalvezetésbe bele fog esni néhány száz ház. Nem hiszem, hogy helyes volna vagy ettől függetlenül lenne annyi erőnk, hogy azokat a házakat lebontsuk, amelyeket most építettünk. Mi fog bekövetkezni? Meg kell kerülni bizonyos részeket, tehát egyrészt maga a vonalvezetés fog törést szenvedni, másrészt az út kialakítása lényegesen több pénzbe fog kerülni.

Még ehhez annyit, hogy ezt kapcsolatba hoznám a dr. Csanádi professzor által felvetett vasút-problémával is úgy, hogy az a bizottság, amelyet véleményem szerint a tervek elkészítésére sürgősen ki kell nevezni, ezeket a vasút fejlesztésére figyelemmel, koordinálva készítse el. Nyilvánvaló, hogy másképpen kell elkészülnie az útfejlesztési tervnek akkor, ha a vasút a mai állapotában marad és másképpen, ha olyan lesz a vasúti közlekedésünk, ahogyan dr. Csanádi professzor javasolta.

Nem értek egyet Menich Józseffel abban, hogy az útkérdéssel összekapcsoljuk egyéb igen égetően sürgős létesítmények problémáját. Kettőt kérni ui. nem azt jelenti, hogy kettőt is kapunk. Helyesebb, ha most erősen és keményen az út kérdését vetjük fel.

Végezetül arra szeretném megkérni az ittlévő tudósokat, műszaki értelmiségieket, hogy a tudomány lámpájával segítsenek elosztatni Magyarországon azt a babonát, hogy lehet közúti közlekedés jó állapotban lévő utak nélkül.

SÁRKÖZY GYÖRGY :

Dr. Vásárhelyi Boldizsár egyetemi tanár értékes és mindenre kiterjedő előadása bebizonyította azt, hogy a közutak termelési eszközök, melyekből várható és befolyó jövedelem az ország gazdasági helyzetét nagymértékben befolyásolja.

Közútjaink helyzete az elmúlt években nem javult, sőt kiépítést illetően határozottan visszaesést mutat. Ennek szemléltetésére felemlítjük pl. a betonútépítés helyzetét. Félreértések elkerülése végett, mint kivitelező mérnök, ha betonútépítésekkel foglalkozom is, ez nem azt jelenti, hogy egyéb útépítések fontosságát bármiben is lebecsülém. Visszatérve a betonutakra, összehasonlításképpen bemutattuk a teherforgalom tonnák fejlődésének, illetőleg az autóbusz utasforgalom létszám-növekedésének mutató számait. Az összehasonlítás az 1950—56-os évekre vonatkozik és azt — az 1950. évet fogadván egységnek — mutatószámokkal igazoljuk, hogy míg a teherautó tonnák-m-e 6,3-szorosára, az autóbusz utasforgalom 5,1-szeresére emelkedett, addig a betonútépítés 0,1-re esett le.

Szándékosan említettem a betonútépítésben mutatkozó lemaradást, mert hiszen nem kétséges, hogy a forgalomnövekedés új utak építését teszi szükségessé és külföldi gyakorlattal igazolva, az új építéseknel elsősorban a betonburkolat jön számításba, annál is inkább, mert a közutakon közlekedő teherautók és autóbuszok súlya állandóan növekszik. Így az 1945. évi 3 tonnás keréknyomás helyett most már 5 tonna feletti keréknyomásnál tartunk. A közlekedési eszközök rohamos fejlődése még további keréknyomás-növekedést fog előidézni. Igazolhatom ezt külföldi példákkal is, hiszen a karbantartási mutatószám új utak építésénél ugyancsak a betonburkolat építését igazolja és részesíti előnyben. Pl. a moszkva—kievi betonburkolat vagy a New-York—Chicago közötti 1600 km-es útvonal, vagy német, illetőleg most építés alatt álló osztrák—jugoszláv autószertráda.

A betonutaknál a közlekedés is biztonságosabb. Ezt a tényt tudomásul kell vennünk. Utalnunk kell arra, hogy transzkontinentális átmenő forgalomnál a külföldi autók nagy biztonsághoz, illetve nagy sebességhez vannak hozzászokva.

A párt és kormányzat 1949—1952 között 66 millió Ft értékű gépi berendezést investált betonozó berendezésekbe, amelyek sajnos az elmúlt 6—7 évben megfelelően kihasználva nem voltak és részben elavultak. Az útépítések leállítását maga után vonta a gépek munkahiány miatti leállítását s azóta ezen nagymértékű géppark kihasználatlanul áll megfelelő tárolóhelyek hiányában, fokozott tönkretételnek kitéve. Betonútépítési program esetén feltétlenül szükséges a minőségi követelmények betartása érdekében a leállított, meglévő géppark felújítására és korszerűsítésére szükséges felújítási hitelek engedélyezése. Ilyen összegek mind az 1957., mind az 1958. évben egyelőre csak részben vannak biztosítva. De szükséges ezenfelül újabb, a gyakorlatban jól bevált új gépek beszerzése is. Ehhez számításom szerint kétféle devizaforint elégséges. Szükséges továbbá hazai vonatkozásban acél formásinek megfelelő minőségben történő legyártási feltételének biztosítása is. A hullámentesség első feltételét képezik a megfelelő kivitelű formásinek. Szükség van ezen kívül a finisherek előtt dolgozó betonelosztó- és terítőgépekre, továbbá az elavult hézagkiképzési módszerek helyett a hézagok gépi kiképzéséhez alkalmas korszerű hézagvágógépek beszerzésére. Ilyen eszközökkel, illetve gépekkel jelenleg nem rendelkezünk.

Kíváncsún tartom, hogy úthálózatunk fejlesztésére átfogó, jóváhagyott távlati tervünk legyen, olyan, amilyennel pl. a szomszédos baráti Csehszlovák Köztársaság — Vásárhelyi professzor bejelentése szerint — érvényes párt és kormányhatározat alapján, — rendelkezik.

A nagyobbarányú hazai útépítésnek két további feltétele van, amelyet csak egész röviden kívánok érinteni : az egyik az anyag-, a másik a szakember-kérdés.

Az útépítés legfőbb nyersanyagai országunkban rendelkezésre állnak. Elegendő mennyiségű nagyszilárdságú és jó minőségű cementtel, illetőleg bitumennel rendelkezünk. A kőanyag kérdésnél azonban már jelentős hibákról és hiányosságokról kell beszámolni. Kőbányáinkat fel kell újítani, a bányalefedéseket tervszerűvé kell tenni, amihez legalább egyévi idő szükséges, hogy a 3 éves terv időszakában várható útépítési fellendüléssel lépést tudjanak tartani. Ehhez a kérdéskomplexumhoz tartozik a kőanyag mennyi-

gégének kérdése is. Ez idő szerint kőbányáink aszfalt és betonútépítéshez használatos nemeszuzalékból az alábbi mennyiségeket tudják termelni :

2/5-ös anyag.....	40 000 tonna/év
5/12 „	100 000 „
12/22 „	150 000 „

Ezzel szemben 100 km beton és 170 km aszfaltútépítés, illetőleg a jelenlegi útfenntartáshoz szükséges anyagszükséglet összesen

2/5-ös anyagból	47 000 tonna/év
5/12 „	122 000 „
12/22 „	150 000 „

A felsorolt adatokból látható, hogy az 5/12-es anyagoknál már jelentős, 22 000 tonna hiány mutatkozik. Ezt a hiányt a gépfelújítás során beszerezendő új törőgépekkel vagy bármi más módon le lehet küzdeni, nehogy megismétlődjék a múltban tapasztalt nehézség: a hiányból származó akadályozás, illetve munkaelhúzódas és minőségi romlás. A betonútépítés területén eredményes kísérletek folynak a hiányzó kőanyagok pótlása, illetve kiküszöbölése érdekében.

A cement-kérdésnél feltétlenül rá kell térnünk a cementszállítás modernizálására, illetőleg az ömlesztett cementszállítás bevezetésére. A környező államok : Csehszlovákia, Ausztria áttértek már a cement ömlesztett állapotban történő szállítására és a csehszlovák tapasztalatok szerint — melyet magamnak is módomban volt tanulmányozni — q-ként 0,18 csehszlovák megakaratást tudtak elérni.

Mindenki tudja, hogy jó utat, jelen esetben betonutat, csak megfelelő, kiképzett szakemberekkel lehet építeni. Magyarországi fiatal útépítő szakemberek kiképzését az 1949—52. években nagyobb beton és aszfalt-útépítéseknel hajtottuk végre. Sajnos, ez idő óta újabb gyakorlati kiképzés útépítés hiánya miatt nem történt és meglévő kiképzett szakembereinket — akik ma már 35 év körüliek — bár meg tudtuk tartani ez ideig, más, profilunktól eltérő munkák alkalmazásánál, kiegészíteni, számukat növelni új útmérnők felvétele-kiképzése útján, munka hiányában természetesen nem tudtuk.

Feltétlenül szükségesnek tartom azt, hogy betonútépítő szakembereinket külföldi tanulmányutakon megfelelően továbbképezzük — gondolok itt a Szovjetunióban megindult nagyarányú betonútépítésekre, csehszlovák tapasztalatokra, de a szomszédos Ausztria autószertrádájára is.

Nagy jelentőséget tulajdonítok magyar szakemberek külföldi kongresszusokon való részvételének is. Hogy az útépítések jelentőségét tárcánk vezetőinek erőfeszítése ellenére — akiknek köszönhető többek között a hatvan — salgótarjáni műút 1958. éves megvalósítása is — mennyire nem ismerték fel, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a római orvos, tudommal fogászati kongresszuson legalább 20 fogászati szakember vett részt, s az ugyanezen időpontban megtartott, az egész világ szakembereit érintő betonkongresszusra egyetlen egy szakember sem tudott kijutni. A baráti Szovjetunió és Csehszlovákia szakemberei is képviseltették magukat. Csehszlovákiából tudommal 5-en, akik igen csodálkoztak azon, ismerve szakembereink képességeit, hogy Magyarország egyetlen egy képviselőt sem küldött ki. Megjegyzem, hogy ugyanezen időpontban egyik betonos mérnökünk 3 hónapig Prágában, mint szaktanácsadó működött. Ezen szemlélet megváltoztatása — véleményem szerint — népgazdasági érdek, hiszen úgy hiszem, mi mindnyájan épp azért vagyunk ma itt, hogy az egész ország közvéleményét felházzuk, hogy tudatára ébredjen annak, milyen következményekkel jár az úthálózat elhanyagolása.

Hogy milyen jelentősége van a hozzászólásomban elmondottaknak akár a minőségre, akár a gazdaságosságra, arra még egy pár számadattal kívánok rámutatni. A Mária-Váléria telepen az 1957. évben egy 700 m hosszú betonburkolatot készítettünk, merem állítani, hogy a legnagyobb gondossággal, ahogy ma betonburkolatot építeni lehet. A felületet gondosan megvizsgáltuk és meg keil állapítanunk, hogy a régebbi, 1954. év előtti feltételeknek és szabályoknak messzemenően megfeleltünk. Sajnos, a külföldi és most már hazai új előírásoknak felszereléseink kiegészítése nélkül megfelelni nem tudunk. Ezért szükséges jelenlegi nagyértékű és felhasználható felszereléseink és eszközeink felhasználásomban már említett, igen szerény kiegészítése.

Ami az elmúlt 6 év gépesítési lemaradását illeti, az termelékenységi vonalon is mutatkozik, pl. a cseh és magyar viszonylat kimutatásában. Az egy főre eső havi termelés a legjobban gépesített Zemstav földmunkát gépesítő vállalatnál 29 600 csehszlovák, míg

a betonozást végző Posista vállalatnál 18—20 000 csehkورونا, ugyanakkor a Betonút-építő Vállalatnál 5—6000 Ft. A bérhányad Csehszlovákiában fentieknek megfelelően 8—15%, Magyarországon 15—30%. Azt hiszem, jobban és világosabban a gépesítés előnyeit és gazdasági mutatóit megvilágítani nem tudom.

Összefoglalva : dr. Vásárhelyi professzor előadása végén négy pontban javaslatot terjesztett az ankét résztvevői elé. Kérem ezt kiegészíteni azzal, alakíttassék az illetékes szakemberekből olyan bizottság, melynek feladata, hogy 1958. évben külföldi tanulmányutak, kongresszusi részvételek útján az útépítő gépek kérdésével foglalkozzék oly szempontból, hogy melyek azok a gépek, melyek eljövendő útépítési programunknak gazdaságosság és minőség szempontjából a legjobban megfelelnek.

Kormányzatunk 1958. évben legnagyobb gazdasági nehézségeink mellett is, felismerve az útépítések jelenlegi tűrhetetlen helyzetét, lehetővé tette a KPM tárcza vezetőinek javaslatára a hatvan—salgótarjáni 40 km-t meghaladó betonútépítés kivitelezését, mely a korábban kiépített szakaszokkal egyetemben kereken 60 km új műút bekapcsolását jelenti az ország vérkeringésébe és egyik legnagyobb ipari centrumunk, valamint Csehszlovákia felé jó, gyors és gazdaságos összeköttetést teremt. A feladatot az összes fennálló nehézség ellenére a magyar útépítő gárda egy év alatt maradéktalanul meg fogja oldani.

Engedjék meg, hogy befejezésül azon meggyőződésemet hangoztathassam, hogy ez az ankét a meghozott határozatokkal együtt lehetővé fogja tenni, hogy nemcsak 1958. évben végrehajtandó út, köztük betonút-építések, de az elkövetkezendő évek nagy útépítései is gazdaságosabban, tervszerűbben kerüljenek kivitelezésre országunk és népünk érdekében.

DR. KÁDAS KÁLMÁN egyetemi tanár :

Vásárhelyi professzor referátumában a javaslatok több helyütt, több pontban is tartalmaznak kifejezetten gazdasági természetű utalásokat. A referátum amellett igen helyesen felveti, hogy nem volna-e okos dolog, ha a hatékonyság fogalmi körét kiterjesztve eldöntenénk azt, hogy milyen útépítés vagy úthálózat fejlesztési beruházás vagy intézkedés kerüljön elsőként sorra. Ha ugyanis csupán pénzügyi hatékonysági szemmel néznénk a kérdést, esetleg nem kedvező módon bírálnánk el az útfejlesztési igényeket. Szemelőtt tartva ezeket a megállapításokat és azt a körülményt, hogy itt a pénzügyi szempontnak milyen nagy szerepe lehet, engedjék meg, hogy ezúttal nem műszaki síkon, hanem gazdasági, pénzügyi oldalról világítsam meg a kérdést.

Sebes elvtárs itt nagyon helyesen utalt arra, hogy minket a közúti közlekedés szakembereit nem kell meggyőzni arról, hogy mi szükséges. A hallgatóság többsége részletesen ismeri a problémákat. Jó volna azonban minél inkább azokat a szerveket meggyőzni, amelyekről függ, hogy milyen mértékig lehet pénzügyileg ezeknek a kérdéseknek a megvilágítását lehetővé tenni.

A problémák megoldása — mint ahogy dr. Csanádi, dr. Vásárhelyi professzorok és több hozzászóló előadásából is kitűnik — nagyon sok tekintetben azon múlik, hogy biztosítható-e a megfelelő beruházási keretek erre a célra, röviden : a kellő pénzügyi alap biztosítható-e megfelelő ütemezésben, vagy nem. Én nem tartom szerencsésnek valahogy úgy felvetni a kérdést és már eleve azt hitessük el magunkkal, hogy pénzügyi hatékonysági szemmel nézve a dolgot, tehát pénzügyi szemléletben ezeknek a problémáknak a megoldása nem mutat kedvező képet. Páczelt Ferenc elvtárs nagyon jól megalapozott számadatokat hozott s ezekkel igazolta, hogy a probléma megoldása tisztán pénzügyi szemléletben sem reménytelen. Amennyiben ezt a szemléletet kiterjesztem — úgy, ahogy dr. Vásárhelyi professzor kifejtette — népgazdasági síkon még szélesebb keretekre terjeszthető ki, ami a hatékonyságot még kedvezőbbé teszi. Az utak kiépítésének és fenn tartásának kérdése ezekkel hatékonysági vonalon jelentős alátámasztást nyer.

Nem szabad azonban elfelejteni, hogy azok a szervek, azok a hatóságok, amelyek meg kell nyerni, amelyek ezekben a kérdésekben döntenek, szeretnek egyszerű pénzügyi szemlélet alapján is eligazodni a dolgokban és szeretik, ha a pénzügyi szemléletben is kedvező képet mutat a felvetett probléma megoldása. Minthogy ezektől a szervektől nagyon sok függ, nem volna okos dolog elzárkózni annak vizsgálata elől, hogy pénzügyileg hogyan is festenek a dolgok. Ezért engedjék meg, hogy egy-két szót tisztán pénzügyi szemléletben mondjak el a kérdéstről.

Azt hiszem, ezeknek az említett szerveknek a szemléletében úgy merül fel a probléma, hogy a rossz utakat mindenképpen meg kell fizetni, vagy úgy, hogy hagyják ebben

a rossz állapotban, vagy úgy, hogy kijavítják. Ha így hagyják, meg kell fizetni azzal, hogy sokkal drágább azon a forgalom, a fenntartás költsége, mint akkor, ha nem volna nekik rossz állapotban. Egyik felszólaló nagyon realiztikusan és drámain húzta alá, hogy vizes makadám utak esetében a mai közúti gépjárműtechnika mellett — tehát a „gépi útrongálás” mellett, hogy úgy mondjam, — ezzel a jelenlegi primitív, jóformán kézi fenntartással nem lehet elérni azt, hogy a fenntartás biztosítása az útnak azt a megfelelő műszaki állapotát, ami kívánatos volna. Ez a körülmény tükröződik pénzügyileg is. Az egyik felszólaló azt mondotta, hogy az útfenntartási költségek még az utóbbi évek szűkmarkú dotálásának időszakában is kétszeresére nőttek fel a réginek. Azt hiszem, abban az összes útiügyi szakember egyetért, hogy az utak műszaki állapota ezt az emelkedést sajnos nem követte, sőt éppen ellenkező irányú fejlődést mutatott sok vonatkozásban. Tehát, ha már meg kell fizetni azt, hogy az utak rosszabbak, vagy azt, hogy műszaki állapotukat javítani kell, — mert azt is meg kell fizetni — akkor meg kell nézni, hogy pénzügyileg melyik a kedvezőbb megoldás. Tehát ahogy a pénzügyi hatékonyság kívánja, pénzügyileg melyik megoldással jár jobban a közgazdaság, az ország.

Nézzük meg, mibe kerül, ha meg kell fizetni a rossz utakat, mennyivel drágább azokon a forgalom és a fenntartás. Itt számadatok hangzottak el, nevezetesen, hogy ez évente mintegy 1,5—1,7 milliárd, de ha mindent beleveszünk a számításba, a személyszállítást is nagymértékben és a fogatos fuvarozás úthasználatát is, és az ehhez kapcsolódó hatásokat, legalább is 2,5 milliárdot fog kitenni ez az összeg évente. Ez az igen tekintélyes összeg, a nemzeti jövedelmet évről évre kisebbsíti, azért mert az utak nem olyan műszaki színvonalon vannak, mint ahogy azt szerény igények mellett is szeretnénk vagy a forgalom megkívná. Ezen segíteni úgy lehet, ha egy másik oldalról a népgazdaság megfizeti azt, hogy jobb műszaki állapotú utak legyenek. Ezt útfejlesztéssel, útkorszerűsítéssel lehet elérni, sajnos általában jelentős beruházások felhasználásával.

Melyik mármint a kedvezőbb? Engedjék meg, hogy itt egy gazdasági körülményre hívjam fel a figyelmet, amit ugyancsak Sebes elvtárs nagyon okosan megvilágított. Ha korszerűsítik és fejlesztik az úthálózatot, annak kedvező hatásaként a költségesökkenés sajnos csak évről évre mutatkozik. A korszerűsítés, a fejlesztési beruházás, ráfordítás terhe természetesen már most jelentkezik, tehát amikor beruházunk. Ezt úgy mondják a közgazdák nyelven, hogy a népgazdaságnak meg kell előlegeznie, meg kell hiteleznie ezeket a visszatérülő költségmegtakarításokat. Amilyen mértékben ezt az ország gazdasági teherbíróképessége lehetővé teszi és amilyen mértékben ezek a visszatérülések gyorsíthatók, olyan mértékben ez helyes és ezt követelni kell.

Mindezt egy egyszerű hatékonysági számítással egy egyenlőtlenségben fel tudjuk írni. Egyszerűen ki lehet számítani, hogy az a megtakarítás, amelyet a fejlesztés, a korszerűsítés jelent évente, mekkora ahhoz a kedvezőtlen hatáshoz, amelyet a kapcsolatos beruházás jelenthet a nemzeti jövedelem alakulása szempontjából, azért mert ezt a beruházást nem a népgazdaság más területén használták fel. Itt az egyenlőtlenség állása, az ún. hatékonysági mérleg pozitív vagy negatív alakulása függ olyan tényezőktől is, mint az ország gazdasági helyzete, beruházásokkal való ellátottsága és hasonlók.

Ha még ezeket is figyelembe vesszük, nagyon sok olyan útszakasz, nagyon sok olyan út-probléma, közúti gépjárműközlekedési probléma van, amelyet pénzügyi szemmel nézve bátran be lehet állítani a vázolt 15—20 éves programba.

Rá kívánok mutatni arra: nem helyes dolog ennél a programnál csak azt szem előtt tartani, hogy az úthálózat meglévő része rossz műszaki állapotban van, ez nagyon sok költségemelkedést okoz, és ezt akarjuk kiküszöbölni. Nemesak ezen a vonalon vannak a közúti közlekedés tekintetében nagyon hatékony lehetőségek, hanem azon a vonalon is, amelyet dr. Csanádi professzor említett, hogy a vasút és a közúti közlekedés kooperációjával a technika és a forgalom fejlődése a jövőben mit ígér. Merem állítani dr. Csanádi professzor problémátárgyalása alapján, hogy itt is sok olyan lehetőség van, amely szintén kibírja azt a szigorú pénzügyi elbírálást, amelyet az imént vázoltam.

A kérdés pénzügyi elbírálását nézve tehát nem olyan reménytelen a dolog, hogy ezen az alapon ne lehetne gazdag programot összeállítani, ne lehetne megnyerni azokat a szerveket, amelyek a pénzügyi keretek felett döntenek. Ha pedig figyelembe vesszük azt, hogy a pénzügyi hatékonysági szemléleten túl tágabb szemlélettel kell kezelni a kérdést, látni fogjuk, hogy még több olyan lehetőség van, amely minden további nélkül elfogadható és népgazdaságilag hatékonyan minősíthető.

A szemlélet, amely ezt lehetővé teszi, szintén említést kapott itt. Dr. Vásárhelyi professzor kifejtette, kívánta, sőt követelte, hogy vigyük át a kérdést a társadalmi hatékonyság elbírálásának mezéjére. Át is kell vinnünk!

Azért tartottam fontosnak kiemelni a pénzügyi szemléletet, mert a program nagy része ebben a szemléletben is megokolt és indokolható azok előtt, akik a beruházási és egyéb keretek felett döntenek. A társadalmi hatékonyság szemléletében nézve még több olyan programpont állítható össze, amely ebbe a 15 vagy 20 éves keretbe bedolgozható. Ugyanis a társadalmi hatékonyság szempontjából vannak olyan tételek is, amelyek vagy csak részben, vagy egyáltalán nem mutatkoznak pénzben, sőt nem is gazdasági síkon mutatkoznak, de amelyeket a kormányzat nem hagyhat figyelmen kívül, amikor eldönti, hogy a fejlesztési program milyen tételekből álljon.

Ha az utak műszaki állapota javul, a közúti közlekedés megfelelő lesz, a forgalom átlagos sebessége megnövekszik. Ezen keresztül megnövekszik az úthálózat szállítási kapacitása anélkül, hogy járműben, anyagi berendezésekben túl nagy beruházást kellene eszközölni. De ennek folytán meggyorsul maga az újratermelés folyamata is, ami nem mérhető le könyvviteli alapon, de lemérhető megfelelő hatékonysági elemzések keretében. Ezenfelül olyan jellegű megtérülések is mutatkoznak, mint a népgazdasági forgóeszközök csökkentése. Azután van olyan tétel is — Sebes elvtárs foglalkozott vele — hogy ha javul az utak állapota, csökken a gumiköltség, esetleg elodázható egy vagy két gumigyár felépítése. A népgazdaságot nagyon érdekli, hogy a szükséges beruházásokból mennyi az, ami elodázható anélkül, hogy a termelési folyamat fejlődésében fennakadás lenne.

Úgy tudom, a Csepel-tehergépkocsi nagyobb átlagos sebességre van konstruálva, mint amilyennel a mostani utakon jár. Ez a körülmény sem közömbös például a költségek és egyébek szempontjából.

De a közlekedés természetéből kifolyólag nemcsak ilyen gazdasági jellegű hatások vannak, hanem olyan hatások is, amelyek nem fejezhetők ki pénzben. Ha a balesetmentesség javul, a szállítás gyorsul, javulnak a települési lehetőségek, a személyszállítási szükségletek kielégítése sok tekintetben megfelelőbb és kulturáltabb lesz — ezek olyan szempontok, amelyek ha pénzben nem is kifejezhetők, a kérdés eldöntésénél szem előtt tartandók.

Ha mindezeket a lehetőségeket szem előtt tartjuk, pénzügyi és nem pénzügyi szemléletből kiindulva nagyon értékes gazdaság fejlesztési program dolgozható ki. Hatékonysági sorrendbe szedve kell kidolgozni a fejlesztési lehetőségeket. A fejlesztési program azokat a pontokat tartalmazza, amelyek a most következő években megvalósításra kerülnek. Nehogy valaki azonban a mai hatékonyság alapján állítsa őket sorrendbe, hanem olyan hatékonyság szerint, amely sorra kerülésüknek felel meg. Ez azért fontos, mert itt olyan szakágazattal állunk szemben, amely erős fejlődésben van, és technikai fejlődési okokból az a helyzet, hogy hatékonysági fölénye egyre nagyobb más közlekedési ágakkal szemben. A következő években előfordulhat, hogy ami ma még akár technikai, akár forgalmi okokból nem hatékony, az egy-két év múlva nagyon hatékony lehet.

A terveket 15—20 évre kell kidolgozni. Rövidlátás volna csak a mai tények alapján eldönteni számos dolgot. Azt sem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy milyen lesz a gazdasági helyzet és annak teherbíró képessége akkor, amikor a program nagy tételei megvalósításra kerülnek. Nem akarom most részletezni, hogy az ország teherbíró képessége egyre jobb lesz. Az a hatékonysági elbírálás, amely ma még egy-két tétel-nél vitás, néhány év múlva — mivel a népgazdaság felhalmozási keretei nagyobbak lesznek — sokkal kedvezőbb képet mutat.

Szeretnék még valamire rámutatni, bár lehet, hogy az ütügyi szakemberek megnehezítenek. Aki valaha foglalkozott közgazdasági kérdésekkel, az nem tudja csak parciális szemléletben nézni a dolgokat. Az egész közgazdaság, az egész társadalmi gazdaság fejlődését kell szem előtt tartanunk. Az ütügy a közlekedési gazdaságnak, sőt a közúti közlekedésnek is csak egy része. Az biztos, hogy a közúti közlekedésen belül ez a szűkebb keresztmetszet. Vigyázzunk, mert itt az is elhangzott, hogy ütügyi beruházások miatt esetleg csökkentjük a gépjárműberuházásokat. Kétségtávol a jobb műszaki állapotú út önmagában nagyobb szállítási kapacitást tesz lehetővé, gépjárműállomány emelése nélkül.

Az összhangra nagyon kell ügyelni, mert a közlekedésnek azért mégis mindig a szállítási szükségletek kielégítése az első feladata, még akkor is, ha bizonyos költségemelések következnek be. A szállítási szükségletek ki nem elégítése esetleg több kárt okozhat a népgazdaságnak, mintha drágán elégítjük ki. Azt hiszem, ezt nem kell részleteznem azok számára, akik életükben már kerültek ilyen kérdések elé.

Rá kell továbbá mutatni, hogy maga a közúti közlekedés a közlekedés-gazdaságon belül mintha kezdene szűk keresztmetszetté lenni.

Dr. Csanádi professzor nagyon világosan rámutatott, hogy milyen perspektíva van annak folytán, hogy az ország vasúti hálózatának a fele az egész vasúti forgalomnak

a 10%-át is alig viszi. Természetesen itt sem szabad azt hinnünk, hogy a vasúti szállítási technika nem fog fejlődni. Nagyon könnyen lehet, hogy ott is lesznek forradalmi változások, amik a hatékonysági szemléletben el nem hanyagolható mozzanatok lesznek.

Tovább menve: az ország gazdasági élete nemcsak közlekedésgazdaságból áll. Több más ágazatból is, amelyeknek szintén nagy, vagy még nagyobb a szerepe és a jelentősége. Tehát mindig arra kell ügyelni, úgy megindokolni a kívánságokat, hogy az egész közgazdaság szemléletében is kiállja nemcsak a pénzügyi, de a népgazdasági hatékonyság szigorú elbírálását. Ez nem akar semmiféle borulátás lenni, mert a rendelkezésre álló adatok és elemzések világosan mutatják, hogy közúti, útügyi vonatkozásban igen sok olyan követelés állítható fel, — dr. Vásárhelyi professzor nagyon helyesen fel is sorolta ezeket — amelyek abban a hatékonysági rendben, amelyet én összefoglalóan vázoltam, a 15—20 éves programot igen gazdagon kitöltik.

Nekem az a javaslatom, sommásan mondassék ki, hogy illetékes kormányzati szervek elé kell terjeszteni egy ilyen perspektivikus közúti fejlesztési programot, összhangba hozva azokkal a szempontokkal, amelyeket említettem. De az is mondassék ki, hogy ezt a programot ki kell tölteni konkrét tartalommal. Mert hiszen az értéke éppen ebben lesz, hogy mi hatékonysági rendbe szedjük azokat a feladatokat, amelyeket a felszólalók nagyon szépen felvázoltak és megjelöljük azt a részt, amely igen nagy hatékonysága folytán azonnali program lehet és azt, ami esetleg a népgazdaság teherbíróképességének megfelelően várakozhat. Ez a program így megfelelően kialakítva 15—20 éves munkatervünk lehet, még pedig olyan meggyőző erejű, ami ellenállhatatlanul viszi a megvalósítás felé.

Természetesen tisztában kell lenni azzal, hogy a program naptári ütemezése külön dolog. A naptári ütemezés nem választható el a való gazdasági élet menetétől. Ezt szintén ki kell harcolni, mert hiszen a program megvalósítása is úgy értendő, hogy nem túl késői időpontban, hanem bizonyos időszakban történjék a megvalósulása, mert hiszen azok a kellemetlen hatások, amelyeket ki akarunk küszöbölni, már most jelentkeznek.

Még egy kérdést legyen szabad néhány mondattal érintenem. Dr. Vásárhelyi professzor említette a referátum elején, hogy a Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottság megteremtett egy olyan minisztériumi bizottságot, amely a nagyvárosok közúthálózatfejlesztési terveit egyeztette és tárgyalta. Sok nagyvárosunk ilyen fejlesztési tervét 1952-től kezdődően valóban meg is tárgyalta ez az általam vezetett bizottság a KPM keretén belül, de azután a bizottságról úgy emlékezett meg, hogy ez 1956-ban megszűnt. A helyzet az, hogy csak szünetel a bizottság, nem szűnt meg. Ebben az évben, még pedig a közeli hetekben a bizottság újra összeül és Szeged város UVATERV által igen szépen kidolgozott közúthálózatfejlesztési tervét tárgyalja meg előbb főosztályközi tárgyalás formájában, azután tárcaközi egyeztetés keretében. Ebben a vonatkozásban is kedvezőbb tehát a helyzet.