

## AZ ANKÉT JAVASLATAI

A Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottság az 1958. február 10—11-én rendezett Országos Közúti Ankét javaslatait összefoglalva, a Magyar Tudományos Akadémia elnökségén keresztül az alábbi felterjesztés megküldését kérte a legfelsőbb Párt és kormányzati szervek felé:

Hazai közlekedésünk helyzetének tudományos vizsgálata, a Szovjetunió és más államok fejlődésével való összehasonlítása kötelességünké teszi, hogy egész népgazdaságunk arányos fejlesztése érdekében az 1958. II. 10—11-én megtartott Országos Közúti Ankét széles nyilvánossága előtt feltárt, tudományosan megalapozott megállapításokat és következtetéseket legfelsőbb Párt és kormányzati szerveink elé tárjuk.

A közlekedési eszközök széles skálájú technikai fejlődése világszerte mind élesebben helyezi előtérbe a szállítási feladatok minél hatékonyabb megosztásának szükségességét. Különösen nagy jelentősége van ennek a szocialista tervgazdálkodásban, ahol az egész népgazdaság arányos fejlesztése megköveteli azt, hogy az egyes közlekedési ágak a növekvő szállítási feladatokból sajátos tulajdonságaiknak legjobban megfelelőket lássák el, fejlesztésük ennek szem előtt tartásával történjék. Tudományos kutatásaink, az elvégzett elemzések egyöntetűen arra utalnak, hogy ezt a követelményt még nem tudtuk kielégíteni, főként azért, mert hazai úthálózatunk elmaradottsága miatt gépjárműközlekedésünk megfelelően nem fejlődhetett. A közúthálózat nem kielégítő állapota a közúti szállításoknál milliárdos nagyságú többletkiadást okoz. Mindez elkerülhetetlenül szükségessé teszi azt, hogy *hazai közlekedéspolitikánk központi feladatává váljék közúthálózatunk előre megfontolt tervszerű gyors ütemű fejlesztése*. Ez lehet csak az alapja a hazai gépjárműközlekedés népgazdaságilag hatékony fejlődésének. Reálissá teszi a megvalósítást az, hogy az útátépítésekre fordítandó beruházások aránylag igen rövid idő alatt megtérülnek azoknak a hatásoknak révén, melyek nemcsak a gépjárműközlekedés, hanem népgazdaságunk valamennyi ágazatában a társadalmi életünkben szembetűnően mutatkozni fognak.

Az Országos Közúti Ankét mindezek tudatában összefoglalta a legfontosabb és mielőbb végrehajtandó tennivalókat.

## 1. Úthálózatunk fejlesztési tervének elkészítése

Sürgősen elkészítendő úthálózatunk távlati fejlesztésének terve és 15 éves útépitési és útkorszerűsítési programja (1960—1975-ig terjedő időszak). E tervet jelentőségének megfelelően az országgyűlés vitassa meg és iktassa törvénybe.

A tervnek a népgazdasági tervekkel és a többi közlekedési ág fejlesztésével összhangban kell lennie. A főközlekedési, ill. állami úthálózat fejlesztése mellett foglalkozni kell a hazai gyorsforgalmi 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 távlati terv és a 15 éves program kidolgozásával kapcsolatos munkák megszervezésére és irányítására országos bizottság létrehozása kívánatos. A bizottságban a legjobb útépitő, közúti közlekedési, úttervező, gépjárműves, közgazdasági és pénzügyi szakemberek vegyenek részt.

A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Osztályának Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottsága a bizottság szakmai irányítására készségesen felajánlja segítségét.

A Szakbizottság kéri a szükséges felhatalmazást ahhoz, hogy az országos bizottság megszervezésére a szakmailag illetékes Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Útosztályának bevonásával megtehesse a szükséges intézkedéseket.

A fejlesztési terv törvénybe iktatásáig terjedő időben végzendő építési, korszerűsítési munkákra a rendelkezésre álló adatok alapján a javasolt bizottság irányításával készítsenek átmeneti programot. (1958—59. évre).

Az átmeneti program keretében végrehajtásra kerülő valamennyi építési, korszerűsítési munkát széleskörű műszaki-gazdasági tanulmány keretében vizsgálják meg. A tanulmánynak az egységes megoldás érdekében kívánatos kiterjeszkednie a munka által érintett egész útvonalra és a munka gazdasági kihatásaira.

## 2. Területbiztosítás közutak részére, a későbbi épületbontások elkerülésére

Az úthálózatfejlesztés céljára szükséges területeket biztosítani kell, elsősorban az érintett területekre vonatkozó építési tilalom elrendelése útján. Ezt abban a sorrendben kell végrehajtani, ahogyan az adatok ahhoz rendelkezésre állnak.

A sorozatos szabálytalan útmenti építkezések által okozott további károk megakadályozására az útmenti építkezések korlátozására vonatkozó hatályos rendelkezéseknek a tanácsai szervek szerezzenek érvényt és ezt a KPM fokozottan kísérje figyelemmel.

## 3. Együttműködés biztosítása a közúti közlekedés és gépjárműgyártás között

A KPM útosztálya és autóközlekedési főosztálya, továbbá a gépjárműgyártás legfelsőbb irányító szerve között biztosítani kell a szükséges együttműködést. A fenti szervek 1958. évben együttesen állapítsák meg 15 éves

távlatban — a nemzetközi előírások figyelembevételével — a gépjárművek főbb jellemzőit (raksúly, összsúly, kerékterhelés, méretek, stb.). Ezek a rögzített adatok gépjármű-import szempontjából is irányadók legyenek.

#### 4. *Kapcsolat felvétele a nemzetközi távolsági utakra vonatkozóan*

A Magyarországon áthaladó nemzetközi távolsági utakkal való foglalkozás és hazánk befolyásának biztosítása érdekében fel kell venni a kapcsolatot az ENSZ európai gazdasági bizottsága közúti kérdésekkel foglalkozó bizottságával.

#### 5. *Erzsébet-híd újjáépítése.*

A főváros forgalmának lebonyolítása érdekében a budapesti Erzsébet, hidat legkésőbb 1964. év végéig fel kell építeni és a tervezést úgy kell ütemezni-hogy az építésre megállapított határidő betartható legyen.

#### 6. *Korszerű géppark biztosítása útépitési munkákhoz.*

Az útépitési munkák utóbbi években történt igen nagymértékű lecsökkentése, illetve szünetelése a géppark korszerűtlenné válását eredményezte. Ennek az elmaradásnak felszámolását a nagyobb arányú építési munkák megindulása előtt biztosítani kell. Olyan bizottság alakulása szükséges, mely részletes vizsgálatok, külföldi tanulmányutak és kongresszusi részvétel útján választja ki azokat a géptípusokat, melyek hazai útépitéseinknél minőségi és gazdaságossági szempontból a legjobban megfelelnek.

#### 7. *Útépitések sorrendje beruházásoknál*

Változtatni kell azon az eddigi helytelen gyakorlaton, mely szerint a nagy beruházásokkal kapcsolatos létesítmények építését a szükséges utak építése nélkül, a szállító gépjárművek tönkretételével, nagy költséget igénylő szállítással végeztek és legutoljára épültek meg az utak. A jövőben a fenti károk megelőzésére először a létesítményekkel kapcsolatos és a tervben szereplő utakat építsék meg.

#### 8. *Az országban útépitésekre fordítandó hitelek hatékonyabb felhasználásának biztosítása*

Az országban különböző tárcák rendelkeznek hitelekkel útépitési célra. Ezek felhasználása sok esetben nem az egész népgazdaság szempontjaiból legkedvezőbben történik. (Pl. megfelelő forgalmi igények hiányában akarnak nagy forgalomra alkalmas útburkolatot építtetni.) Szükségesnek látszik, hogy a jövőben a KPM hozzájárulása nélkül útépités az országban ne történhessék, hogy így az útépitésekre szánt hiteleket a leghatékonyabb módon lehessen felhasználni.

### 9. *Útfenntartási munkák műszaki színvonalának és gazdaságosságának emelése*

A gépkocsik üzemi költsége nagymértékben függ az útburkolatok 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 valósítható meg. Az eddiginél jóval nagyobb mértékben kell úthálózatunk fenntartásánál a hazai viszonyainknak megfelelő gépi berendezéseket alkalmazni. Új technológiai eljárásokkal — a hazai adottságoknak megfelelően — is eredményesebbé lehet tenni a makadám utak fenntartását.

### 10. *Az útépitési és útfenntartási munkákhoz szükséges kőanyag biztosítása*

Az utóbbi években mutatkozó kőanyaghiány megszüntetése érdekében sürgős intézkedést kell tenni, hogy a kőbányák kellő minőségű és mennyiségű kőanyagot szállítsanak útépitési és útfenntartási munkákhoz. Ezt a leromlott állapotban levő kőbányák műszaki színvonalának és berendezéseinek megjavításával, továbbá a jelenlegi árrendszer olyan megváltoztatásával is szolgálni kell, hogy a kőbányák érdekeltek legyenek a közúti munkákhoz szükséges kőanyagok kellő mennyiségben és előírt minőségben való előállításában.

### 11. *Kutatási munkák támogatása*

Az út és gépjármű kölcsönhatására vonatkozó kutatásokat folytatni kell az ATUKI-ban, az UKI-val együttműködve.

A vizsgálatok kiterjesztése érdekében 1958. évben el kell készíteni a szükséges műszerekkel felszerelt mérőkocsit.

A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottságának irányításával továbbfejlesztendők az útépitések és útkorszerűsítések népgazdasági hatékonyságára vonatkozó vizsgálatok.

### 12. *A nemzetközi szakmai kapcsolat biztosítása*

A hazai kutatási és oktatási munkák, valamint az úttervezés és útépités fejlődése szempontjából egyaránt fontos, hogy Magyarország vegyen részt a nemzetközi szakmai együttműködésben. Ennek érdekében szükséges, hogy hazánk újítsa meg tagságát a Nemzetközi Útügyi Kongresszusok Állandó Szövetségében és újra tevékenyen kapcsolódjék be munkájába.

### 13. *A közúti forgalom kérdéseivel való egységes, szakszerű foglalkozás biztosítása*

Biztosítani kell az együttműködést azok között a szervek között, melyek jelenleg különböző vonatkozásban foglalkoznak a közúti forgalommal és ezáltal ezt a tevékenységet szakszerűbbé kell tenni. Ennek érdekében javasol-

juk, hogy a minisztertanács bizza meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumot, hogy legfelsőbb hatóságként foglalkozzék a közlekedésrendészet és a közúti balesetelhárítás kérdéseivel.

A közúti balesetfelvétel és kiértékelés szakszerűségét olyan szempontból is biztosítani kell, hogy az útkiképzés hatása részletesen megismerhető, a hiányosság pedig kijavítható legyen.

A közúti szerveknek rendszeresen meg kell kapniuk a balesetfelvétel adatait.

A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztálya úgy véli, hogy a fentiekben összefoglalt javaslataival építően hozzájárul a szocializmus építéséhez, népgazdaságunk minél eredményesebb fejlesztéséhez.

Budapest, 1958. február 28.

*Dr. Vásárhelyi Boldizsár*

a műszaki tudományok doktora  
a Közúti és Városi  
Közlekedési Szakbizottság elnöke

*Csanádi György*

a műszaki tudományok doktora  
a Közlekedéstudományi  
Bizottság elnöke