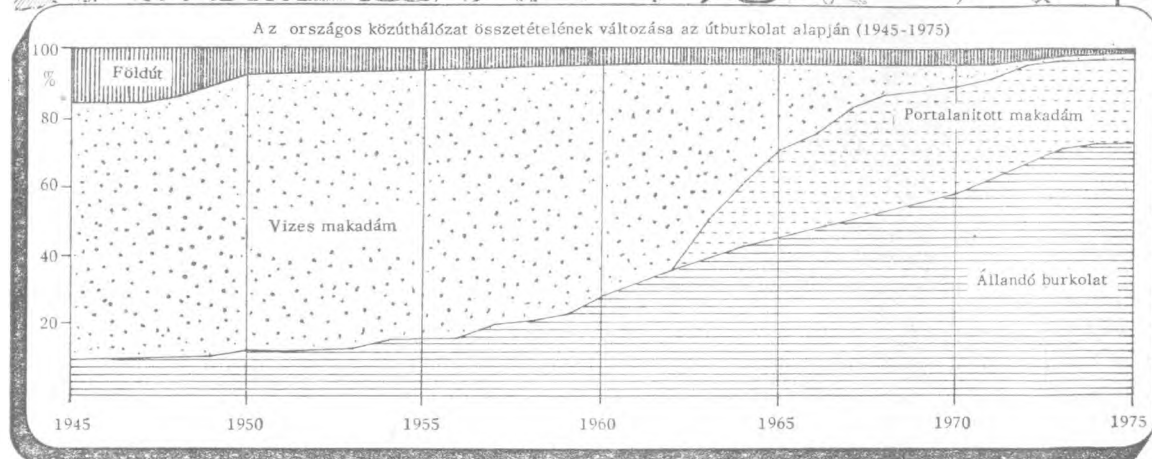


299 UTAK – „ÚTKÖZBEN”



Az országos közúthálózat összetételének változása az útburkolat alapján (1945-1975)



Száz esztendeje, 1876. augusztus 20-án adták át a forgalomnak a Sugár utat — a mai Népköztársaság útját. Az út szélessége, vonalvezetése, átbocsátóképessége, a mai nagyvárosi forgalomnak is megfelel. Hosszú-hosszú évtizedekig sem a fővárosban, sem az országban nem épült azután a Sugár úthoz hasonló, vagy legalábbis az akkori színvonalnak és követelményeknek mindenben megfelelő korszerű út.

Pedig Széchenyi útépítési programja a XIX. század negyvenes éveitől készen állt. Hatezer kilométeres főúthálózatot tervezett, bekötőutakkal a településekhez, vasútállomásokhoz. A program kivitelezését azonban előbb az értetlenség, azután

a szabadságharc, majd végül a vasút gyors elterjedése megghiúsította. Többek szerint éppen az akkor elmulasztottak miatt nem sikerült mindmáig megteremteni a teljes összhangot az úthálózat színvonala, átbocsátóképessége és a közúti forgalom igényei között.

A versenyfutás kezdete

Éz a vélemény azonban, legalábbis az utakról szólván, alighanem csak részben elfogadható. Hiszen, végtére is Széchenyi útjai az akkori igényeknek feleltek volna meg. Így legfeljebb alapul szolgálhattak volna a folyamatos és megfelelő fenntartáshoz és korszerűsítéshez. Az ilyesmi azonban ugyancsak nem kis pénzt kívánt volna, márpedig az úgynevezett vasútkorszak* egész ideje alatt az e célra fordított kiadások, mindekor szükségtelenek tűntek.

Am ez is egy valószínűsítően végbement fejlődésből következett, nevezetesen abból, hogy Magyarországon és általában a közép-kelet-európai országokban, a legfejlettebb ipari országokhoz képest, a gazdasági fejlettség és az életszínvonal mértékéből adódóan a motorizáció lassabban hódított tért. Tehát elhúzódtott a vasútkorszak és később kezdődött az utak korszerű kiépítése, mert kévsé jelentkeztek az igények is.

Amikor a második világháború után a gazdaság fejlődése és a forgalom növekedése már feszültségeket okoz a közúti közlekedésben, akkor viszont, ezzel egy időben, már folyik a nehézipar kiépítése, lekötve minden erőforrást. Így végül is — és nemcsak az útépítések esetében, hanem az egész infrastruktúra fejlesztésében — a hátrány ledolgozásához, objék-

(Folytatás a 2. oldalon)

A lakosság fogyasztása

(3. oldal)

Még mindig extenzív irányba?

(4. oldal)

Cigaretta és keserű szájiz

(4. oldal)

Műszaki szabályok — gazdasági indítékból

(5. oldal)

Munkahelyi emberismeret

(6. oldal)

Mi kell a minőség javításához?

(8. oldal)

* Erről bővebb információ található például Csernok—Ehrlich—Szilágyi: „Infrastruktúra, korok és országok” című könyvében.

tíve, a 60-as évek elején állottak elő a feltételek. Ekkor viszont már a motorizáció terjedése robbanásszerűvé vált, például az autópárhalmak között kialakult magas termelékenység miatt.

Érdekes szemügyre venni a forgalom változására utaló adatokat, 1960-tól napjainkig: Kecskeméten például egy 1970-ben készült felmérés szerint, Szeged felé naponta átlagosan (személygépkocsi egyenértékben számolva) 16-18 ezer gépjármű haladt át. A számláláskor egy autóbust 2,5, egy motorkerékpárt 0,25 személyautónak vettek. A hatvanas évek elején az 5-ös útnak e szakaszán feleannyi jármű sem fordult meg. (Ha ennek a 16 ezer járművet számláló „konvojnak” az eleje 24 órára megtorpánna, végül egy 45-50 kilométeres forgalmi dugó torlasszóna el az utat.)

Az 5-ös út fővárosi „kapuján” 1963-ban napi átlagban 2,7 ezer, 1970-ben 8,6 ezer gépjármű lépett ki. A 2-es út kijáratánál — hogy még egy példát vegyünk — 1963-ban, Vác felé naponta 3,5-4 ezer, 1970-ben 11,5 ezer közúti jármű hagyta el Budapestet. Bizonyos időszakokban, különösen a nyári hónapokban, az átlag többszöröse fut át a megfigyelt útszakaszon.

A 60-as években a forgalom az országos főutakon átlagosan háromszorosára, négyeszeresére nőtt, sőt egyes utakon 12-szeresére. Az alsóbbrendű országos közutak forgalma pedig megduplázódott és 1970-ben már akkora volt, mint hét évvel előbb a főutaké.

A legújabb országos körü forgalom-számlálásra tavaly került sor, de az adatok feldolgozása még nem fejeződött be. A becslések szerint azonban a közúti forgalom növekedési üteme az 1970-es felmérés óta sem csökkent, és így ma országos átlagban az akkori forgalmat legkevesebb két és fél, háromszorosával számolhatunk. Ezt támasztja alá a közúti személy- és áruszállítás mennyiségének és a járművek számának növekedése is. Az autóbuszszon szállított utasok száma például 1975-ben 166 millióval volt több, mint öt évvel korábban. Az összes utasok 58 százalékát autóbuszok szállították, 1970-ben csak 47 százalékát.

Hullámvasút helyett

A közúti járműszállítás mennyisége 1970-től 1975-ig nagyjából 100 millió tonnával nőtt. (25-30 százalékkal). A IV. ötéves tervidőszak során 5000 darabbal bővült az autóbusz-park (az 1960-as állomány háromszorosára) és 240 ezer darabbal emelkedett a személygépkocsi száma (az 1970-es állomány kétszeresére, az 1960-as csaknem húszszorosára). Tavaly 118 ezer motorkerékpárral futott több az utakon, mint 1970-ben és 25 ezerrel több teherautó, 31 ezerrel több pótkocsi. Ez összesen több mint másfélmillió gépjármű: a 15 évvel ezelőtti állomány ötszöröse. A nemzetközi tranzit-forgalom ugyan-csak gyorsan bővült: a határátkelőhelyek átlagos napi közúti járműforgalma 10 év alatt meghétszereződött.

Az utak átadásátoképességével, állapotával, az országban sokfelé valóban nem lehet még maradéktalanul elégedettnek lenni. Ez a hatalmas forgalom azonban, amelyre a fenti adatok utalnak, mégiscsak „elér” már az utakon. Tehát a „versenyfutásban”, 10-15 év alatt, az úthálózat fejlesztése, a forgalom nagymértékű növekedésével lépést tartott. Az ország közútjainak hossza jelenleg 100 ezer kilométer. Ebből a KPM-hez tartozó közúthálózat 30 ezer kilométer. A többi a tanácsok, vállalatok, gazdaságok kezelésébe tartozik. A forgalom több mint 90 százaléka azonban a KPM-hez tartozó közutakon, az ország összes útjainak kevesebb mint egyharmadán bonyolódik le. Ezek színvonalra tehát a meghatározó a forgalom zavartalan és biztonságos lebonyolításában.

A KPM-hez tartozó 30 ezer kilométeres úthálózat terhelése is számottevően különböz. Az országos közutak forgalmának több mint 70 százaléka csupán az utak egyötödét terheli — az országos főutakat. (Teljes hosszuk 6,4 ezer kilométer.) Ez a megoszlás tette lehetővé, de szükségessé is, hogy a harmadik és a negyedik ötéves tervben a fejlesztés jelentősen nagyobb része a főutakra összpontosuljon: a főhálózat teljes körű korszerűsítésére. Az alsóbbrendű utakon pedig, a forgalom változása és az utak állapota szerint, részleges korszerűsítést írt elő a terv: szélesítést, erősítést és a vonalvezetés kismértékű korrekcióit. Ez a terv összhangban állt a rendelkezésre álló pénzzel, technikával és létszámmal. A IV. ötéves tervidőszakban a főútvonalak teljes körű korszerűsítésének nagy

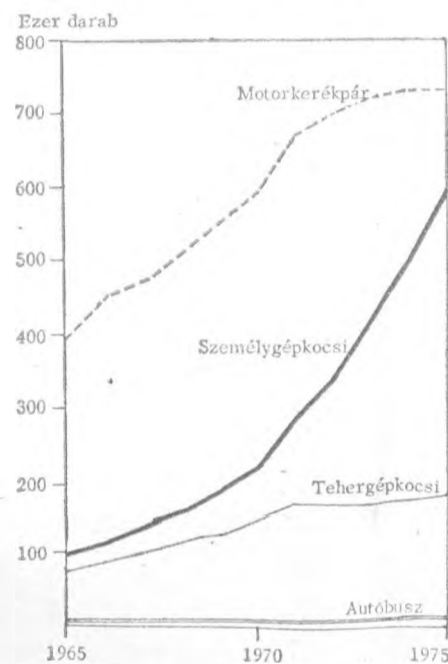
része befejeződött és a teljes országos közúthálózatot a burkolat túlnyomó részének felújítása is. Sok szakember szerint a gödrös, egyenetlen utakból ered egyébként a legtöbb veszteség, csak például azt nehéz pontosan kimutatni, hogy a zótykölődés miatt mennyivel gyorsabban fárad el a rugózat, a tengely, lazulnak meg a csavarok és kopik el a gumi. A rossz út, számottevően emeli a járműkarbantartás költségeit. Elképzelhető, hogy jobb minőségű utak esetén, a jelenlegi szervizhálózat is könnyebben győzné a munkát. Elismertebb veszteség, kimutathatóbb is, az áruk rongálódásából származó kár a rázós utakon.

E veszteségek mérséklődését — becslések szerint számottevően csökkentését — eredményezte, hogy az utóbbi 10-15 évben az országos közúthálózat háromnegyed részére állandó burkolat került.

1960-ban az országos közúthálózatnak még csak 28 százalékát fedte állandó burkolat, 1975 végén 74 százalékát (22181 kilométer). Az országos közutak 23 százalékát borítja már csak makadám (de ebből már csupán 1,6 százalék a korszerűtlen, úgynevezett vízesmakadám), és már csupán 3 százalék a földutak hossza (937 kilométer). A földutak hossza 1960-ban még 1700 kilométer volt.

A IV. ötéves tervidőszak végére a főutak 98 százalékára került állandó bur-

A közúti járműpark növekedése



kolat — 6312 kilométerre. A burkolatcserével az utóbbi 5 évben 370 kilométer új út is megépült, 1960-tól számítva pedig csaknem 1000 kilométerrel hosszabbodott az országos közúthálózat.

A korszerűtől 70 centire

A korszerűbb burkolat előnye nemcsak az, hogy nagyobb a teherbírása és hosszabb az élettartama, hanem az is, hogy képesíthető a karbantartásra és így a hibák rövidebb ideig hátráltatják a forgalmat. Csupán a korszerűbb burkolat azonban nem elég persze ahhoz, hogy az utak a forgalom mai követelményeinek megfelelőjenek.

A főútvonalak egyes szakaszain például a felújított, kiigazított két sáv és az új burkolat sem felel már meg a forgalom követelményeinek. (Például a 3-as, az 5-ös és az 1-es úton.) Ezek a vonalak bővítésre van szükség: gyorsforgalmi, kétszer két nyomtávú utak kiépítésére. (A IV. ötéves tervidőszak végére egyébként a kétszer két nyomtávú gyorsforgalmi utak hossza Budapest-Balatonaliga, illetve Budapest-Törökbalint között 86 kilométerre emelkedett).

1971-1975 között a burkolatok felújításának programja mellett az utak szélesítése is halaszhatatlan feladattá vált. A forgalom mai követelményeinek már csak a legkevesebb 6 méter széles utak felelhetnek meg. A teljes úthálózat átlagszélessége az utóbbi öt évben 70 centiméterrel nőtt, s így jelenleg 5,3 méter. A főutak átlagszélessége ugyan csaknem 7 méter, az alsóbbrendű utak átlagszélessége viszont nem haladja meg az 5 métert.

A főútvonalakon kívül tehát az úthálózat szélessége változatlanul elmarad a követelményektől. Az alsóbbrendű utak csaknem 50 százaléka 6 méternél keskenyebb, a legkeskenyebbek az utak Zalában, Borsodban, Tolnában.

A jelenlegi forgalom a szélesség, a teherbírás, a vonalvezetés és a burkolat-

fajta egyaránt megfelelő méreteit és jó színvonalát követelné meg. Valamennyi követelmény egyidejű teljesítéséhez a jelenleg rendelkezésre álló anyagi, technikai bázis és létszámkeret sokszorosára lenne szükség: nem 30-40, hanem legkevesebb 2-300 milliárd forintra egy öt-éves tervidőszakban. A költségvetés ennyit, ennek negyedét is nehezen képes nyújtani. Ezért az útépitési, fenntartási programok mindig csak a legszükségesebb, halaszhatatlan korszerűsítésekre összpontosítanak.

A kiszélesített alsóbbrendű utakon viszont így, például a forgalom óhatatlanul felgyorsul, de mivel az alsóbbrendű utakon a szélesítéssel, és a burkolatcserével együtt anyagilag nem nyílt mód a kanyarok kiegyenesítésére is, ezért most a vonalvezetés és a sebesség között növekedett a feszültség. Ezen azonban már csak a 80-as években lehet segíteni. Ennek a szűkös erőforrásokhoz igazodó fejlesztési koncepciók általában ez a hátránya: a feladatok jelentős része újra és újra előkerül, újra és újra hozzá kell nyúlni ugyanahhoz az úthoz.

A közúthálózat fejlesztését 1971-1975 között a tervekhez képest valamelyest visszafogta az építési és fenntartási költségek nagymértékű emelkedése. A főúthálózatban például 1970-ben 1 kilométer út építése 4,3 millió forintba került, 1975-ben már 10,3 millióba. Az alsóbbrendű utakon 1970-ben 1 kilométer út 3,8, 1975-ben 5,1 millió forintot emésztett fel. A költségek növekedésében az anyagárak emelkedése körülbelül 60 százalékkal, az új, korszerűbb technika magasabb ára és a kivitelezési díjak növekedése mintegy 40 százalékkal részesedett.

Átkelés a városokon

Rendkívül megemelte az útfejlesztési költségeket a városi átkelési szakaszok korszerűsítéséhez kapcsolódó járulékos munkák nagy mennyisége is: a közműépítések, szanálások költségei. Az V. ötéves tervidőszakban pedig éppen a legnagyobb forgalmú, de már kimerült kapacitású városi átkelési szakaszok korszerűsítése az egyik fontos program.

A közúthálózat teljesítőképességének további növelése elképzelhetetlen a városi átkelő szakaszok számottevő fejlesztése nélkül, hiszen a városokon belüli forgalom is hatalmas méretűvé nőtt: az országos közúthálózat 29 százaléka, (8700 kilométer) átkelési szakaszra esik. (!)

A terv 1976-1980 között a városi átkelési szakaszok felújítására csaknem 6 milliárd forintot irányoz elő. Ebből az összegből összesen mintegy 300 kilométernyi átkelő utat kívánnak korszerűsíteni. (Például Miskolcon a 3-as, Szegeden az 5-ös, Salgótarjánban a 21-es, Nyíregyházán a 36-os út átmenő szakaszának korszerűsítését.) Ebben az összegben szerepel például 450 millió forintért több vasúti keresztelés biztosítása is; vagy például 800 millió forint támogatás a Fővárosi Tanácsnak a szükséges, új budapesti bevezető utak és elosztó csomópontok építéséhez.

A városi átkelő szakaszok felújításának tervét az érintett települések tanácsainak és a helyi közműépítő vállalatok erőteljesebb közreműködése nélkül azonban nehéz lesz teljesíteni. Az eddigi tapasztalatok szerint például az ilyen jellegű munkák kivitelezési idejéből az útépitésre fordított idő átlagosan mindössze 15 százalék. A többi a szanálási vitákkal és a közművek áthelyezésével megy el. Ezért a városokon belüli útépitések általában igen hosszú ideig tartanak és a szükségesnél jóval tovább kötik le a kapacitást, rontva a munka határfokát és

hetekig, hónapokig szinte jelentősebb elenérték nélkül emésztve a pénzt.

A kapacitás, a pénz és az idő jobb kihasználásért tehát elsősorban az érintett települések vezetői, építési szakemberei tehetnek sokat, ha jobban szervezik a rájuk eső munkát és programjukat összehangolják a KMP útfenntartó igazgatóságával és útépitő vállalataival. Az egyeztetést a KPM kezdeményezi majd. Jelenleg például folynak az egyeztető tárgyalások az egri és a szegedi városi tanácsal. Az útépitési munka irányításának, szervezésének új vonása ez.

A jobban szervezett munkával és az útépitőknek nyújtott, a mainál hatékonyabb támogatással valószínűbb, hogy az előirányzott költségkeretből az V. ötéves tervidőszakra szóló útfejlesztési programnak ez a fejezete is teljesül. A költségek emelkedése ugyanis nem állt meg. A tervek 9-10 százalékos további áremelkedéssel is számoltak, de ez már az idei év első felében meghaladta a 15 százalékot.

Csemegézés „nélkül”

1976-1980-ra a terv a közúthálózat fejlesztésére és fenntartására összesen 35,5 milliárd forintot irányzott elő. Ebből az összegből, az átkelő szakaszok felújítása mellett megépítenek 64 kilométer kétszer két nyomsávú autópályát és 37 kilométer félautópályát az M-1-es és az M-3-as utakon és elkezdődik az M-5-ös út kiépítése.

A közúthálózat kapacitásának növelésért és állagának megővéséért 1976-1980 között is változatlanul folytatódik az útburkolatok szélesítése és erősítése. Szélesítésre 2, erősítésre több mint 10 milliárd forintot irányoztak elő. Ebből 5 ezer kilométeren az út kiszélesítését és 5 ezer kilométeren a burkolat megerősítését akarják elvégezni, a veszélyes ívek kismértékű kiigazításával együtt.

Mindezt a rendelkezésre álló pénzből (a további áremelkedésekkel is számolva) és az adott kapacitással csak akkor lehet maradéktalanul teljesíteni, ha az eddiginél jobb határfokú, koncentráltabb munkát sikerül kialakítani, és ha az erőforrásokkal még takarékosabban gazdálkodnak. Az eddigiéknél például sokkal többet építhetnének mindenütt, valamennyi megyében, helyi anyagokkal. Az ipari kör is megemelkedett, tehát ahol csak lehet a környékbeli kavicsot, homokot, sálakat kellene használni erősítő, töltő, alapozó anyagként. Különösen az ország déli részén, végig az Alföldön érdemes ezzel számolni, ahol a közlekedés nincs kőbánya, mert így a szállítási költség is megtakarítható.

Időben és pénzben sokat jelentene, ha például az útépitő vállalatok (egyébként a KPM-hez tartoznak) a továbbiakban kevésbé „csemegéznének” a munkákból. Ha például aszfaltot kell teríteni, a városok között, síma terepen, mindig akad vállalkozó, hiszen ez termelékeny, gépekkel végezhető, jól fizető munka. Amikor viszont a burkolat lezárásáról van szó, vagy csatornát, árkot kell építeni, akkor mindenütt „szűk” lesz a kapacitás. Az effajta munkák elhúzódnak. Akárcsak a lakásépítésnél az aprólékos szakipari munkák.

A következő években a megyei, járási, városi tanácsi szervekkel, a helyi és a társai belüli építővel a hatékonyság növeléséért az eddiginél sokkalta jobb együttműködésre van szükség. Hiszen a hatékonyság és a kooperáció javításában található meg az a többlet, amellyel a szűkebb erőforrások kiegészíthetők.

Gerencsér Ferenc

Figyelő GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

FOSZERKESZTO: dr. Garam József

FOSZERKESZTO-HELYETTÉS: dr. Follinus János és dr. Varga György

SZERKESZTOSEG: Budapest V., Alkotmány u. 10.

Telefon: 312-553, 311-564, 117-064, 311-302

Kiadja a Hirtlapkiadó Vállalat
1856 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 1-3. Telefon: 343-100, 142-220
Felelős kiadó: Csollány Ferenc igazgató.
Hirdetési tervdíj: a Hirtlapkiadó Vállalat reklámszolgálatánál. Telefon: 142-654
Előfizetési díj egy évre 96 forint.
Belföldön terjesztő a Magyar Posta. Előfizethető bármely postabiztaltalban.
Kézbesítőknek, a Posta Hirtlapüzemében és a Posta Központi Hirtlapirodájánál
(1900 Budapest, V. József nádor tér 1.)
Külföldre a Kultúra Könyv és Hirtlap Kétféleképp Vállalat terjeszt.
(1389 Budapest, 149)
76-3104 Készült a Szikra Lapnyomdában. Felelős vezető: Róder Imre igazgató

INDEX: 25238