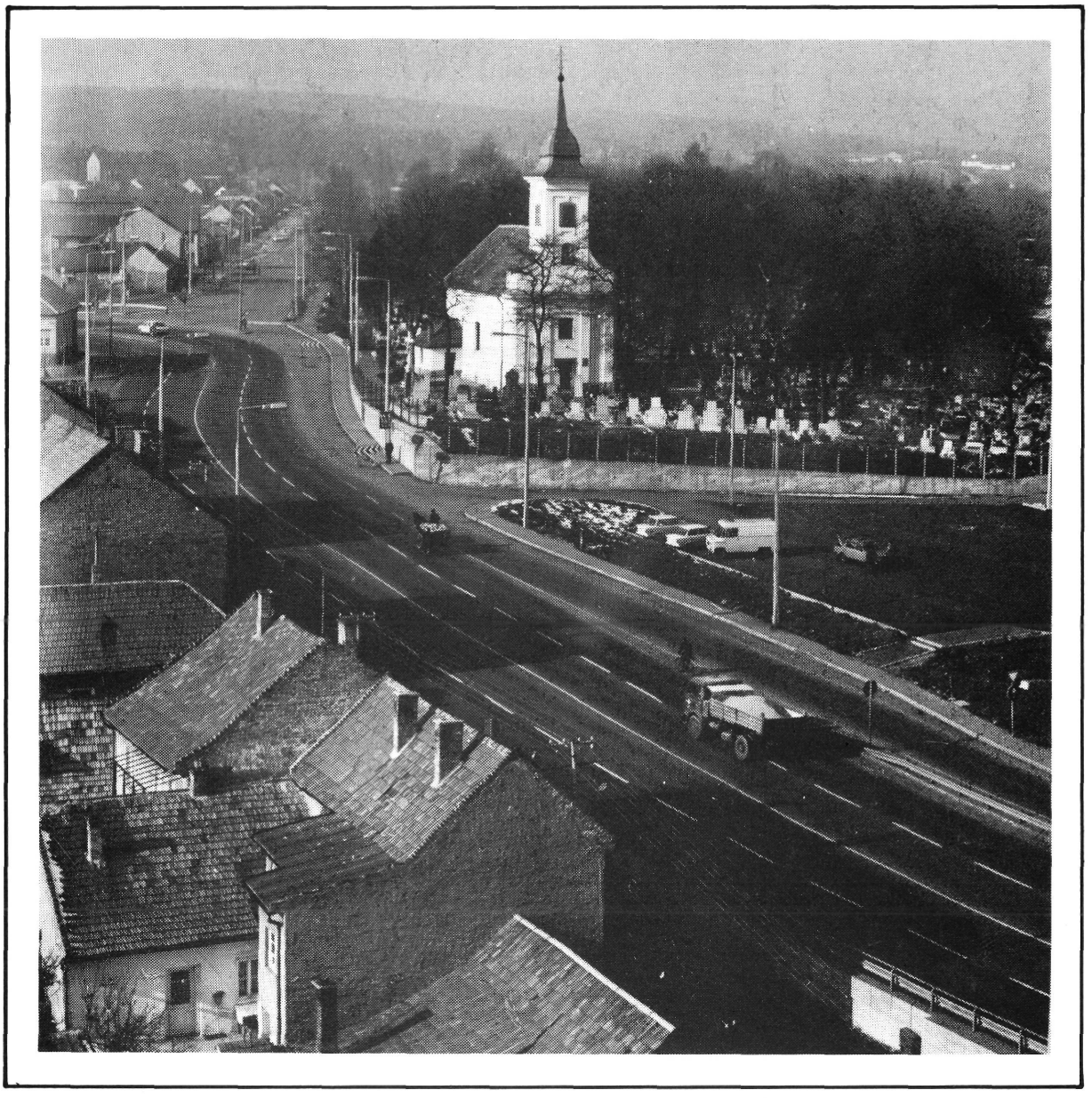


UTAK
Heves megye

10357

UTAK
Heves megye

625
L 13

UTAK
Heves megye

Írta:
KÁLMÁN ISTVÁN
okl. mérnök, okl. szakmérnök, főmérnök

Lektor:
STOLL GÁBOR
okl. mérnök, műszaki igazgató

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

10357

KISKŐRÖS

TISZTELT OLVASÓ!

Heves megye az Északi-Középhegység és az Alföld határterületeit foglalja magában. A megye változatos természeti, földrajzi adottságait mutatja, hogy mint középtájon, jelen van itt a Mátra-vidék, a Bükk-vidék, az észak-magyarországi medencék, a Közép-Tiszavidék, és az észak-alföldi hordalék-kúp síkság.

A megyében a közlekedés fejlődése megfelelő módon hozzájárult a terület- és településfejlesztés fő céljainak megvalósításához.

A megye közútjain lebonyolódó forgalom minden időben nagy erőfeszítéseket kívánt meg az úthálózat gondozásáért felelős emberektől, szervezetektől, küzdelmet a talaj, a terep, az árvizek, a tél támadásaival és az utakon közlekedő járművek rongálásaival.

Elismeréssel kell visszagondolni azokra a jobbágyokra, ínségmunkásokra, közmunkára kirendelt falusiakra, akik a régi megyei biztosok irányításával ellátták ezt a nehéz, mindig újra elvégzendő feladatot.

Később az évszázad kezdetével megjelenő automobilizmus új követelményeivel és az egyre rohamosabban fejlődő forgalmi igényeivel kellett versenyt futni az útügyi hatóságoknak és fenntartó szervezeteknek, mindig azzal a hátránnyal, hogy a tegnap eszközeivel kellett a holnap igényeit kielégíteni.

A napjainkban meglévő úthálózat mint minden emberi alkotás, egy hosszú fejlődés során alakult ki. Ezt a fejlődést kívánja vázolni ez a most megjelenő monográfia, a történelemírás és a teljesség igénye nélkül.

Ki kívánom emelni, hogy a mindenkor igen nagy áldozattal megépített utakat ápolni, gondozni kellett, hiszen enélkül azok hamarosan elpusztultak, járhatatlanná váltak, és az útüzemeltetésnek,-fenntartásnak kiemelt szerep jutott.

Régen is és most is nagy szakértelmet, lelkiismeretes, kitartó, önfeláldozó, áldozatos munkát igényelt, és követel most is. Ez pedig olyan feladat, melynek eredményességét az utakat használók régebben alig tudták értékelni, valahogy inkább enyhe gúny illette a régi „útkaparók" munkáját.

Az ország felszabadulása után szocialista fejlődésünk hozta meg útfenntartó munkásaink számára azt a lehetőséget, hogy a kétkezi lapátos munka színvonaláról magukat sokoldalú szakemberekké képezzék át, s a közúton közlekedők munkájukat őszinte elismeréssel értékelhessék.

A változáshoz, az igényekhez, a fejlődéshez hozzáértő munkásokra, technikusokra, mérnökökre volt és van ma is szükség. Munkájuk méltatását, emlékezetük megőrzését szolgálja a kiadásra kerülő könyv.

VARGA JÓZSEF
a Miskolci Közúti Igazgatóság vezetője

ELŐSZÓ

Ez a rövid áttekintés a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közúti főosztályának kezdeményezésére állott össze.
Fokozatosan kiöregszenek és eltűnnek az útügyi szolgálatból azok a szakemberek, akik az elmúlt időszakokban maguk is tevékeny résztvevői voltak úthálózatunk tervezésének, fejlesztésének, építésének és üzemeltetésének.
Egyre nehezebben lehet a régi írásbeli emlékekhez hozzájutni, hiszen az alágazat többszöri átszervezése ezek jó részének megsemmisülésével is járt.
Az útépítésben és -fenntartásban eltöltött több mint három évtized, munkatársaim visszaemlékezései, az igen gyér megbízható forrásmunkák, az idő rövidsége nem tette lehetővé, hogy Heves megye útjainak történetével behatóbban foglalkozzak.
Fentieken kívül nagy hiányossága ezen összeállításnak, hogy nem foglalkozhat részletesebben a megye műtárgyaival, műemléki hídjaival. Bízom benne, hogy fiatalabb munkatársaim élni fognak e lehetőséggel.
Az emlékek, dokumentumok összegyűjtésével csupán a még fellelhető anyagokat kívántam időrendi sorrendben felsorolni, a teljesség igénye nélkül.
Ezúton kívánom megköszönni mindazoknak, akik segítségemre voltak az adatok összegyűjtésében, közöttük is elsősorban Dr. Nemes Lajosnak a Heves Megyei Levéltár, és Tóth Lajosnak, a Kiskőrösi Közlekedési Emlékmúzeum lelkes munkatársának.

Eger, 1988. augusztus hó

KÁLMÁN ISTVÁN

A közutak a társadalmi léttel együtt keletkeztek. Az őskori néptörzsek vándorlásaik során csakhamar megszokták a legkényelmesebb, legbiztonságosabb irányok követését.
Az őskor karavánjai gyakran óriási távolságokat jártak be, és teljesen meghatározott forgalmi irányokat állapítottak meg.
A római birodalom jelentős úthálózatot épített hazánkban, különösen az ország dunántúli és erdélyi részein. A római birodalom bukása után a népvándorláskori népek a közlekedési kérdésekre nem fordítottak figyelmet, a közlekedésre a fenntartás hiányossága miatt már alkalmatlanná vált utakat a lakosság elhagyta, s visszatért a terepen való közlekedésre.
Honfoglaláskor a római utak egyes fennmaradó szakaszait használta a magyarság, s a magyar állami élet e korában elsősorban katonai szempontokból új utakat is építettek. Ezeket a hadi utakat a békés forgalom is használhatta. Kálmán király közutat is építtetett (magna via Colomani regis), melyet még a XIII. században is használtak.
A közforgalom érdekében egyedi intézkedések és törvények is születtek. A XII. század második felében fellendülő gazdasági élet sok új telepet, községet hívott életre, ami természetszerűleg az úthálózat bővüléséhez vezetett.
Lényeges momentumként említendő, hogy az Árpádházi királyok korától az utak a vármegyék kezelésében voltak, ami az országos fejlesztés egyik akadálya lett.
A XIV–XV. században a kereskedelem fejlődésével az egész országra kiterjedő úthálózat alakult ki, a vidéki központok között közvetlen útkapcsolatokat is létesítettek.
Ez a hálózat főbb vonalaiban ma is azonos maradt. Magyarországon keresztül a szomszédos államokba több útvonal vezetett.
A középkori magyar utaknak burkolata nem volt. Járófelületük helyi anyagból készült, így azok használhatósága az időjárástól és a helyi talaj minőségétől függött.
Heves megye jelenlegi területén a római korban utak nem épültek, a vásározók és kereskedők karavánjai maguk keresték a céljuk felé vezető legrövidebb és legmegfelelőbb útvonalakat.
A megyei úthálózatról csak a XIV. század elejéről van tudomásunk. Az egész országra kiterjedő úthálózat részeként már ismert a Budáról leginkább a kassai főúton Egeren át az Alföld peremén a felvidéki módos városokba vezető út.
A felvidéki polgárvárosokon át ezen az úton jutottak el a vándor kalmárok Lengyelországba (1. sz. melléklet).
A Lengyelország és Magyarország közötti nemzetközi forgalom zöme Kassán keresztül bonyolódott le.
Heves megye már a középkorban is szerencsésen egyesítette magában az erdős hegyvidék, a bortermelő dombvidék és a gabonatermesztésre és a külterjes állattenyésztésre is kiválóan alkalmas alföldi síkság egymást kiegészítő tájelemeit.
A honfoglalás során az Aba és Örösúr nemzetség szállta meg. Az Aba nemzetség szállásterületei a Mátraalján és a Tiszamentén terültek el. Az Aba nemzetség ágai Heves megye területéről telepítették be Abaúj megyét, ezért gyakori a hasonló helynév a két megye között (Bakta, Detk, Encs, Füged, Halmaj, Méra, Szikszó stb.).
A másik nagy birtoktest az egri püspökségé volt. A püspökség régi birtokjogait megerősítő 1261. évi oklevél szerint az egri egyházmegye a „szent királyok" adománya folytán kapta birtokait. A püspöké volt az egri völgy fölfelé a béli nemesek földjéig, lefelé a Tiszáig.
A királynak is voltak itt birtokai, melyek központja a hevesi vár volt.
A XII. század közepén betelepülő vallonok és latinusok a Bükk és a Mátra lábainál felvirágoztatják a szőlőtermelést.
A megye neve a XV. század elején még Hevesújvármegye, a XV. század közepétől Heves vármegye.
Területe jóval nagyobb volt a mainál: északon Gömörig terjedt, nyugaton a Zagyva volt a természetes határ, délen majdnem Szolnok városáig nyúlt le, beékelődvén a jász területre, keleten Borsodtól az Eger vize választotta el.
Ekkor mintegy 160 falu tartozott a megyéhez.
A belső és átmenő forgalom létét bizonyítják az út- és hídvám szedésre jogosító vámhelyek: Adács, Atkár, Dorogháza, Kompolt, Maklár, Nagyberek, Poroszló, Sirok, Szarvaskő, a szihalmi Sósrév, Tar és Vámosgyörk.
A tiszai révhelyek: Abád, Poroszló és Tiszaörvény.
A mohácsi csatavesztés után állandósuló hadjáratok, a zsoldoshadsereg élelmiszerrel való ellátási igénye, a bécsi gabona- és marhapiac Heves megye néhány nagybirtokán elindította a saját kezelésű mezőgazdasági termelőüzemek – a majorok – működését.
A jobbágyrobotban kiemelkedő szerep jut a fuvarrobotnak. A terményjáradékokat, a dézsmát fuvarozták az urasági udvarba, vagy a piacra, vágták és szállították a várak, kastélyok, kúriák, urasági malmok, halastavak karbantartásához szükséges épületfát, követ, tüzifát.
A falvak elöljárósága és bírája igazgatási feladatai közé tartozott többek között a határjeleknek, az utaknak és a hidaknak a gondozása is.
A XVI. század közepén Heves vármegye magába foglalta a korán hódoltsággá lett Külső-Szolnok vármegyének adminisztrációját is, mivel annak már sem alispánja, sem szolgabírói nem voltak.
A 15 éves háború küzdelmei, vérengzései 1596 után is pusztították a megye népét és létesítményeit. 1599-ben a Buda alól elvonuló tatárkán és Ibrahim nagyvezér hordái Fülektől a Tiszáig szinte minden mátrai falut elpusztítottak, lakosságát elhurcolták. 1683 tavaszán a Bécs ellen vonuló török-tatár hadak pusztították tovább Heves megyét. A török belső szállító útvonalait a hódolt jobbágysággal tartja fenn. A hódoltság jobbágyai – ráják – adójukat nem személyenként, hanem az egész falura egyösszegben kivetve fizették. A ráják robotként favágást, kőfejtést és útcsinálást végeztek. 1687 végén szabadult fel Eger vára és a megye a török iga alól. Megkezdődött a falvak újranépesülése. Az újratelepülések folyamatát a Rákóczi szabadságharc

1. Magyarország jelentősebb kereskedelmi útjai

idején a labanc és a rác pusztítások akasztották meg. Ebben az elvadult tájban még azoknak a primitív utaknak is nyoma veszett, melyek az előző időszakban a településeket összekötve a tájon átvezettek.
Ilyen területen indult meg az egész országot behálózó kocsiposta-szolgálat.
A XVIII. század elején III. Károly program szerint építette ki a közlekedési útvonalakat. Kitűzésük úgyahogy járhatóvá tette az utakat.
Az 1745. évi győri Házi Úti és Új Kalendárium már országos postaútvonalként szerepel a „22 és fél posta". Budától Váradig:

- Buda–Kerepes–Aszód–Hatvan–Gyöngyös–Verpelét–Eger–Darótz–Ónod–Szerents–Tokaj–Nánás – Böszörmény – Debretzen – Bagos – Bátska – Várad.

A „41 posta" Budától Szebenig:

- Buda – Kerepes – Aszód – Hatvan – Tsege – Hortobágy – Újváros – Debretzen – Pályi – Léta – Sombor – Kolosvár – Károlyvár – Szász – Sebes – Sebenútvonalon.

II. Rákóczi Ferenc is állít postákat az általa elfoglalt területeken követei, tisztviselői, vendégei és futárjai részére. Ezt a postát magánemberek is igénybe vehették. Rákóczi postájának mindkét útvonala érintette Heves megyét.
Az egyik *Nagyszombatból* indulva

- Léva – Ipolyság – Acsa – Hatvan – Gyöngyös – Eger – Mezőkövesd – Emőd – Ónod – Nánás – Kálló – Bátor és Nagykároly érintésével haladt *Szatmárig*.

A másik *Magyaróvártól*

- Győr – Komárom – Buda és Hatvan érintésével Ároktőnek tart, a csegei réven átmegy a Tiszán, s keresztülszelve a Hortobágyot *Debrecenbe* jut. Innen Szilágysomlyón, Zilahon át *Kolozsvárra*, illetve *Váradra* vezet.

A legkedvezőbb körülmények között is kettő órába került 2-3 mérföld – nem egészen 23 km – út lefutása. Rossz időben, rossz utakon, kedvezőtlen körülmények között ez azonban meghaladta a négy órát is.
Bár már a XVIII. században felfedezték, hogy a roszszul fenntartott utak milyen nagy nemzetgazdasági károkat okoznak, ennek ellenére a közúti hálózat fejlesztésére sem akkor, sem napjainkban nem fordítanak jelentőségének megfelelő figyelmet. Az egész ország érdeklődését joggal felkeltő útügyi politika megbecsülés helyett csak megrovásban részesült.
Heves megye útjai még a XIX. század elején a legtöbb helyen, de különösen esős őszi és tavaszi olvadási időszakban a járhatatlanságig elhanyagolt állapotban voltak. Ezekben az időkben a használható útvonalak közül csak a Pest–Hatvan–Gyöngyös–Kál–Poroszló–Tiszafüred, vagy a Pest–Kál–Mezőkövesd–Ároktő útvonalakat ajánlhatják az utazóknak. Még a század közepén sem volt kiépített út a Duna–Tisza közén, így Heves megyében sem.
Széchenyi István a „Hitel" című munkájában híven írja le ezt a tarthatatlan állapotot.
Magyarország 1810. évi úthálózatából Heves megye területén csak a 6. számú Budapest–Gyöngyös–Miskolc–Kassa útvonal vezetett át. Az 1825–27. évi országgyűlés 13 útvonalat jelölt ki megépítésre, közöttük a budapest–kassai utat.
A reformkorszakban az utak építése nagyobb lendületet vesz. Az építéseket a vármegyék végezték minden rendszer és terv nélkül. Az útépítéshez szükséges munkákat az ingyenes közmunka-kötelezettségen belül a jobbágyok végezték. A nemesek és földesurak az utak építéséhez nem járultak hozzá.
Az utak építésénél nem érvényesült a kormányszék főfelügyelete, Mária Terézia rendelete ellenére sem alkalmaztak mérnöki képesítésű útfelügyelőt.
A vármegyék a közutakat helyi érdekek szerint építették, így fordulhatott elő, hogy az 1825–27-i országgyűlésen elfogadott 13 új út építéséből 20 év múlva is csak egy-egy szakasz készült el.
Az útépítés és fenntartás fokozottabb mértékű folytatását az 1844. évi IX. tc. tette lehetővé, amikor megszervezte a közmunkát, s leszabályozta annak felhasználási módját.
1848. évi felmérések szerint csak 776,5 mérföld (2082 km) kiépített út volt az országban, ebből Heves megyében mindössze 4 mérföld – 29 km – volt található, a 3. sz. budapest–miskolc–kassai út Hort–Gyöngyös–Kápolna–Kerecsend községek közötti, valamint a 22. sz. kerecsend–miskolci közút Kerecsend és Eger közötti szakaszán.
Kijelölt, de kiépítetlen útjaink:

- a sirok–pétervásárai út,
- a pétervására–zabari út Pétervására és Erdőkövesd községek közötti szakasza,
- az egerszólát–siroki út (ezen a nyomon jelenleg nincs kiépített út).

Széchenyi István „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről" című előterjesztését az országgyűlés 1848. XXX. tc-ben emelte törvényerőre. A 10 évre szóló útépítési programban Heves megyét az alábbi fejlesztések érintették:

Elsőrendű utak:

- Eger–Pétervására–Rimaszombat–Tisola–Breznóbánya–Királylehotka 22 mérföld
- Eger–Apátfalva–Putnok–Pelsőc–Rozsnyó–Igló–Lőcse–Kismárk–Lubló 24 mérföld

Másodrendű utak:

- Gyöngyös–Szécsény–Pösténypuszta 7,5 mérföld

Harmadrendű utak:

- Gyöngyöstől a pest–miskolc–kassai vasútvonalig 2,5 mérföld
- Egertől a pest–miskolc–kassai vasútvonalig 3,0 mérföld
- Tiszafüredtől Poroszlón át a pest–miskolc–kassai vasútvonalig 25 mérföld

A szabadságharc leverése után az abszolutisztikus kormány Magyarországot négy országra: Bánátra, Erdélyre, Horvátországra és Magyarországra tagolta, s a négy fővárosba: Tancsvárra, Nagyszebenbe, Zágrábba és Budára építési igazgatóságokat szervezett.
Az építési igazgatóságok szervezték meg a kerületi, a megyei, illetve a járási építészeti hivatalokat.

2. Heves és Külső-Szolnok vármegyék

Az útügyi szolgálatot a birodalmi úthálózat alapján szervezték, és az utakat három csoportba osztották:
- állami utak – a birodalom költségén épül és üzemel,
- országos utak – a vármegye építi és tartja fenn,
- községi utak – községi közmunkából épül és üzemel.

Az 1851. évben kihirdetett új közmunkarendelet a kötelezettségeket kiterjeszti a nemességre is, de lehetőséget ad a közmunka mással történő ledolgoztatására, illetve pénzzel való megváltására is. Kimondotta, hogy az országos közmunka csak az országos útépítési és fenntartási munkákra használható fel.

Az állami utak közé Heves megyében csak a 3. sz. pest–miskolc–kassa–zborói út került be, a többi országos közútként, illetve községi útként szerepelt.

Az állami utakat új megnevezésüknek megfelelően szelvényezték és mérföldkövekkel látták el.

1860. októberi diploma után – mely elismerte Magyarország alkotmányát –, 1881-től a közúti adminisztráció már teljesen a magyar érdekeket szolgálta.

A politikai változás azonban az utak építése és fenntartása ügyében változást nem hozott, az utakat továbbra is három osztályba sorolták.

A felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe került. Az állami utak ellátására Államépítészeti Hivatal, a vármegyék műszaki szolgálatának ellátására pedig a vármegyei közigazgatás keretén belül mérnöki hivatalokat szerveztek (2. sz. melléklet).

1875. évben tértek át a főutak hosszának mérésében a kilométer-számításra. Heves megye a kormány központi szerveivel nem sokat törődvén, meglehetősen önállóan igazgatta útügyi műszaki ügyeit. Nem hajtotta végre az utaknak és hidaknak 1832. évben elrendelt összeírásait, de saját elhatározásából több ízben önmaga íratta össze a vármegye területén lévő hidakat 1803-ban, 1847-ben és 1853. évben.

1883. évben megyeszerte megkezdik az országos közutak koronájának 8,00 m-re történő rendezését, az elavult korlátok és kerékvetők kicserélését, a közúti hidak és átereszek kiépítését.

A hidak építéséről – az országban egyedüli példaként – a közgyűlési jegyzőkönyvek, a vármegyei mérnöki hivatal irat- és tervanyagai, a hidak irattárai az utókor részére sok használható anyagot őriztek meg.

Az 1879. évi útállapotokról szóló alispáni jelentés szerint Heves megyében:

1. az állami közutak hossza	71,6 km, ebből	
– kőalappal ellátott kavicsolt út	71,6 km	100%
2. a törvényhat. utak hossza	343,641 km	
– kőalappal ellátott kavicsolt út	174,140 km	50,6%
– csupán kavicsolt út	25,100 km	7,3%
– földdel egyengetve	144,626 km	42,1%

3. a községi közlekedési utak hossza 2406,0 km, mind kiépítetlen földút.

Az 1879. évi kedvezőtlen időjárás miatt elmaradt a közmunkalerovás is, ezért a közmunkaváltság megfizetésére 1880. október 1-jéig halasztást adott a vármegye.

A megye közmunkaalapra az állami kincstártól 100 ezer Ft kölcsönt vett fel, amelyből közel 15 km út földmunkáját végezték el, közel 11 km hosszon.

Ebből épült	töltés fm	köves út fm
– az eger–debreceni úton	2 000	1 830
– a dormánd–hevesi úton	2 907	2 064
– az egerbakta–parádi úton	4 158	3 929
– a kápolna–verpeléti úton	800	800
– a heves–fügedi úton	560	560
– a gyöngyös–nógrádi úton	398	–
– a bakta–pétervásárai úton	3 200	422
– és az atkár–csányi úton	908	708

Összesen: 14 931 fm töltés,
ebből kikövezve: 10 711 fm

A törvényhatósági utakon:

– híd és áteresz kőből	200 db
– híd és áteresz fából	75 db
– híd és áteresz vegyes anyagból	10 db

található.

A községi közlekedési utakon 71 db kőhidat és 424 db fahidat tartottak nyilván.

A megyei utakon volt még 1511 fm támfal, 2842 fm fakorlát és 944 db kerékvető.

1879. évben:

14 931 fm úttöltésen 88 500 m^3 földmunkát végeztek értékben,	14 160 Ft
10 711 fm útalapkészítésre szállítással együtt (4,65 Ft/m^3)	49 806 Ft
4 200 m^2 rakott útalap készült (0,08 Ft/m^2)	3 360 Ft
30 db műtárgyat építettek át (350 Ft/db)	10 500 Ft
	77 826 Ft

új építési munka készült.

A meglévő utak fenntartására 39 655 Ft-ot fordítottak.

A fenntartás aránya 50,1%!

A fenntartási költségek magas százalékának oka, hogy a megyében csak egyetlen kőbánya működött Demjénben. Az ún. „Pünkösd hegy" bánya köve azonban csak alapra volt felhasználható, a maklári kavicsbánya erre az időre teljesen kimerült.

Eger környékén és a Tarna völgyében az útépítések anyagát részben bérelt bányákból, részben a patakok kavicsaiból nyerik. Gyöngyös környékén a kavicsos patakmedrekből termelik mind az alapozáshoz, mind a fedanyaghoz szükséges kőalapanyagokat.

Az alispáni jelentés külön foglalkozik a belvízveszélyekkel, hiszen az elvezetésre nem találó belvizek évek óta jelentős károkat okoztak mind a mezőgazdaságnak, mind a közutaknak.

A közutak építése, fenntartása és kezelése igen lassan haladt. A természetben lerótt vármegyei közmunka látható nyomokat alig hagyott hátra. Egyes nehezebb útépítések, melyek a múlt század elejétől fennmaradtak, nem a vármegyei közmunka eredményei, hanem valamely gondolkodó főúr vagy főpap előrelátásának és áldozatkészségének köszönhető.
Ilyen az eger–szarvaskői törvényhatósági út – a jelenlegi 25. sz. főút – is, mely, az Eger patak szűk völgyében, igen nehéz terepviszonyok között épült 1840-ben, Pyrker János László egri érsek jóvoltából.
A megye az útépítés fellendítésére az államkincstártól 1880. évben 100 000 Ft kölcsönt vesz fel.

Ebből épült	töltés fm	kikövezve fm
– az eger-debreceni úton	2 000	1 830
– a dormánd–hevesi úton	2 907	2 064
– az egerbakta–parádi úton	4 158	3 929
– a kápolna–verpeléti úton	800	800
– a heves–füge di úton	560	560
– a gyöngyös–nógrádi úton	398	–
– a bakta–pétervásárai úton	3 200	422
– és az atkár–csányi úton	908	708
	14 931 fm töltés,	
	és kiköveztek: 10 711 fm utat.	

A 14 931 fm útszakaszon 88 500 m^3 földmunkát végeztek.

10 711 fm útépítés alapanyag és szállítása (4,65 Ft/m^3)	49 806,– Ft
4 200 m^2 rakott útalap (0,08 Ft/m^2)	3 360,– Ft
30 db új műtárgy (350 Ft/db)	10 500,– Ft
az új építések értéke:	77 826,– Ft
az anyag értéke:	23 295,– Ft
	101 121,– Ft

A meglévő hálózat fenntartására 1880. évben 16 360,– Ft-ot fordítottak a megye 22 útvonalán.

Ekkor az útvonal hossza	343,641 km
ebből alapkővel ellátva	174,140 km
csupán kavicsolt út	25,100 km
földdel egyengetett	144,626 km

Az úthálózaton híd és áteresz	
kőből	200 db
fából	75 db
vegyes anyagból	10 db

épült.

Az 1890. évi I. tcz. a közutak fenntartását a régi közmunka leszolgálása helyett útadó kivetésével biztosította.
1891. évben a Poroszló és Tiszafüred közötti út 8,5 km hosszban kiépül 218 ezer Ft költséggel a Szomorka patak és az Eger patak hídjainak kivételével. 1880. évben készülnek el az állandó Tisza-híd tervei is.

A m. kir. államépítészeti hivatalok szervezése előtt 1878-ig a vármegyének 158,6 km kiépített útja volt. 1890. évig a kiépített utak hossza 285, 1909-ben a kiépített törvényhatósági és vámos utak hossza 598,4 km, a kiépített hatósági közlekedési – vicinális – utaké 88,1 km, összesen 686,5 km.
A megyében ekkor állami út csak egy volt: a budapest–kassa–zborói út 54+142+125+780 km szelvények közötti szakasza 71,638 km hosszal. Épült ezen a szakaszon 2 db 20 m-nél nagyobb nyílású híd a Zagyván és a Tarnán, 33 db 20 m-nél kisebb nyílású híd és 53 db áteresz.
Az állami úton végzett vonalvezetési korrekciók, a vízelvezetés megoldásának hatására megnőtt a közlekedés gyorsasága. Egy 1865-ből származó jelentés szerint ez az arány 8:3, mivel a korrekciók előtt a könnyű járművek 3-4 nap, a nehéz társzekerek 14 nap alatt tették meg az utat Pestről Kassára, a vonalvezetés javítása után a könnyű járművek 26–30 óra, a nehéz járművek pedig 5 nap alatt tették meg a távolságot.
Van adat az építések és javítások költségeire is:

– 1820 ölnek kiépítése a járhatatlan laposon Hatvantól Hortig	41 406 Ft
– 6875 ölnek átalakítása és kiépítése Hort mellett, Kerecsend és Kápolna között, valamint Kápolnán inneni szőlőknél	84 711 Ft
– 299 ölnek átalakítása és kiépítése a balpüspöki postánál Kápolna és Hajmás között egy kőhíddal	28 168 Ft

A pest-kassai úton végrehajtott összes munka 50 741 öl, ára 1 030 381 Ft. Ezután is megoldatlan maradt Gyöngyösön a balpüspöki emelkedő korrekciója, mivel az egymagában 32 000 Ft-ot igényelt.
Van adat az út forgalmi terhelésére is ugyancsak 1865-ből:
– Heves megyében megfordul 45 000 személyen kívül bor, eczet, sör és szeszesitalfélék, gabona, liszt és üvegneműek, épületfa, gubacs, cserhaj, mész, palakő, só, kőszén, bőr, faggyú és vas, mindösszesen körülbelül 673 600 mázsa. Borsodban nyers, öntött és hengervas, gyapjú, bor, gabona és gyarmat-áruk, fa-neműek stb. szállítmányok összvege legalábbis kétharmadára tehető a Heves megyei forgalomnak, tehát mintegy 449 000 mázsára.
A pest–kassa–zborói úton kívül a vármegye külön kérésére kilátásba helyezték a Hevesről Füzesabonyon át Hajdú vármegye határáig terjedő utak – a jelenlegi 31-es és 33. sz. főutak – államosítását is.
Az állami építészeti hivatalok a kereskedelemügyi m. kir. miniszter alá tartoztak. A hivatalok felügyeletét a közúti kerületi királyi felügyelők teljesítették. A vármegyei törvényhatóságokhoz és azok közigazgatási bizottságához, főispánjához és a törvényhatóság első tisztviselőjéhez való viszonyát, valamint a hivatalnak a törvényhatósági és községi közlekedési utak szolgálatára való igénybevételét az 1890. évi I. tcz. végrehajtására kiadott 15 322/1892. szám alatt kiadott „C" jelű utasítás szabályozta.

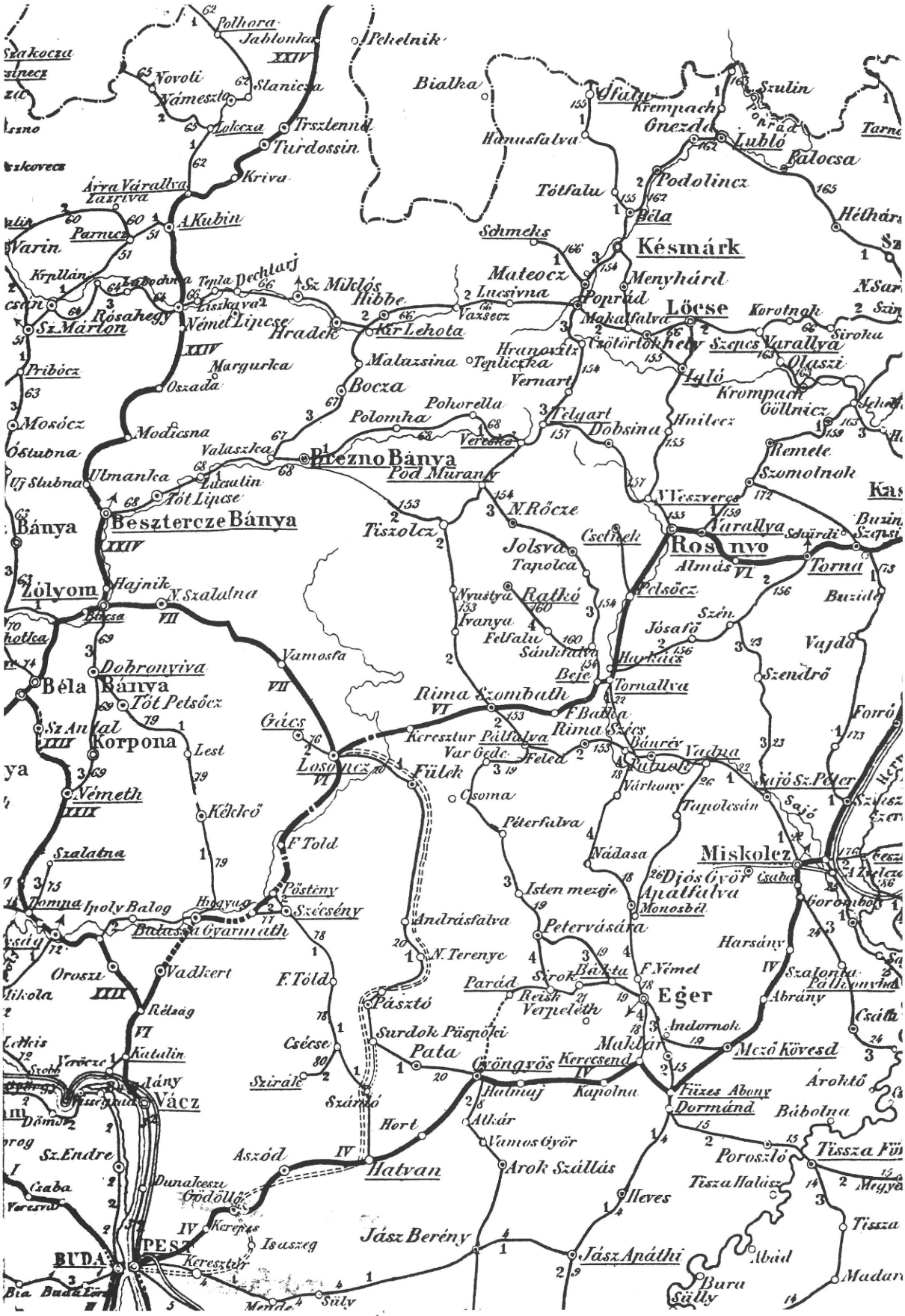
Az állami utak törzskönyvezése először 1900-ban történt. Ez volt Magyarországon az első hitelesítési eljárás. Ez évtől kezdve az állami közutak fásítását csak szederfával engedélyezték. A csemetéket a hivatal által Hatvanban, Gyöngyösön és Kerecsenden üzemeltetett önálló faiskolákból szerezték be. A megye ez évben hoz határozatot a községi és közdűlő utak fásítására.
Az útügyi közigazgatás jelentőségét bizonyítja, hogy a vármegye a törvényhatósági utakon is bevezette a szakaszmérnöki rendszert, ugyanakkor rendelettel szabályozták:
– az államépítészeti hivatal főnökének,
– a két szakaszmérnöknek,
– az útfelügyelő megyebizottsági tagoknak,
– és a vármegye útkaparóinak egymáshoz való viszonyát.
A vármegye útalapjának terhére,a törvényhatósági utak rendszeres beutazására az államépítészeti hivatalt bízták meg, s ezért 3 200 koronát fizettek az alábbi megosztásban:
– a hivatalfőnök évi egyszeri útbeutazására 1 600 K.
– a két szakaszmérnök évi háromszori útbeutazására 800–800 K.
Az útügyi közigazgatás ellátásában közreműködtek:
– a minisztériumi közúti felügyelő,
– a m. kir. egri államépítészeti hivatal,
– 6 vármegyei útbiztos,
– és 80 útkaparó.
Az útbiztosok a XI. rangosztálynak megfelelő fizetést és lakbért, kilométerenként 10 Korona útiátalányt kaptak.
Az útkaparók 1/3-a 480 K,
1/3-a 540 K,
1/3-a 600 K évi fizetést kaptak.
Az útbiztosok a vármegyei tisztviselői nyugdíjalap tagjai. Az útkaparók – az országban elsőként! – külön nyugdíjalappal rendelkeztek. „Szorgalommal, s önzetlen munkásággal kellene ezt az illetőknek meghálálni."
Heves megyében a minisztérium Nagybátonyban létesített kőbányát. Az országban a minisztérium tulajdonában ezen felül még két kőbánya működött, Zemplén megyében Tarcalon és Arad megyében Csúcson.
A nagybátonyi kőbánya és a „kavicszúzda" egy kir. mérnök vezetése alatt állt.
Nagybátonyban jó minőségű bazaltot fejtettek. 1900–1902. évben 82 000 m^3 terméskövet és 110 000 m^3 zúzott követ termeltek, majd 1902-ben újabb bővítésre került sor.
Az 1848/49-es szabadságharcban a Poroszló és Tiszafüred közötti régi Tisza-hidat felgyújtották, az átkelés ez időtől kezdve csak komppal volt lehetséges. A Tiszának ezen a szakaszán ármentesítő munkákat nem végeztek, így az áradás beálltával jégzajlásig kompokon és tutajokon lehetett közlekedni.

E problémát a közút, a vasút és az állami híd kiépítése oldotta meg. 1880. évben készült el az állandó Tiszahíd terve. A 270 m nyílású (30+70+70+70+30) közúti és vasúti vasszerkezetű híd az eger-debreceni th. közúti poroszló–tiszafüredi ártéri szakaszának, valamint a debrecen–füzesabonyi helyi érdekű vasút építésével egyidejűleg 1890–91. évben épült mintegy 1 400 000 Koronáért. A hídhoz vezető utat a vármegye építette ki 440 ezer Korona költséggel. Forgalombahelyezése 1891 augusztusában történt (3. sz. melléklet).
A közúti közlekedés fegyelmével ez időben is voltak gondok, nem voltak ritkák az útrendőri kihágások, 195 esetben, összesen 1415 Korona értékben róttak ki büntetést 1901-ben.
„... az útrendőri kihágások száma nem apad, a köznép nyers eleme küzd a rend ellen, negédességből és ittas állapotban nem kímélik az út tartozékait és veszélyeztetik a közbiztonságot", olvasható az alispáni jelentésben.
A megye 1902. évben kéri a kereskedelmi minisztertől az 1890. évi 1. tcz. 81. §-a alapján a közúti vám szedésének engedélyezését, hogy a vármegye területére 23 vasútállomáson, a fel- és a leadott áruk után mázsánként 4 fillér vámot szedhessenek.
Célja a vámszedésnek az volt, hogy kiépíthessék a vasútállomásokhoz vezető utakat, vagy a már meglévők fenntartásáról gondoskodhassanak.
A vámszedést a kereskedelmi miniszter 1904. évben 10 évre engedélyezte. Az engedély alapján a vám szedését 1905. január 1-jétől kezdték meg. A vámjövedelmekkel bővülő törvényhatósági útalap így kedvezőbb helyzetbe került. 1905–1910. évek között több mint 200 km hosszú út épült ki. Ezzel a teljesítménynyel Heves megye páratlanul állt az országban, mivel hatalmasnak mondható úthálózatát saját erőből, egy fillérnyi állami támogatás nélkül hozta össze.
Meg kell említeni Majzik Viktor alispán nevét, neki köszönhető ez a nagy gonddal kidolgozott útügyi program.

Vámos utakká vált:

– a vasúti hozzájáró utakból	6,360 km
– törvényhatósági utakból	102,270 km
– községi közlekedési utakból	49,460 km
– községi közdűlő utakból	32,720 km
Összesen:	190,810 km

Eger város a 9,2 km kövezett útjára „kövezetvám"-szedési jogot nyer, ennek fejében a vármegyének évente 4656 Korona és 80 fillér adót fizet. Az 1905. évi vámjövedelem 90 404 K. 49 fillér.
Az állami közutak hálózatában nem sok változás történik „annak állapota az év minden szakában megfelelő volt". Annál több gondot okozott a törvényhatósági utak építése és üzemeltetése. A megye több esetben kéri a minisztériumot, hogy „a közlekedési viszonyok változtával" indokolt a th. utak állami hálózatba való vétele.
1906-ban a kereskedelmi minisztérium 12 éves államosítási programot állít össze. Öt megye területét érintő 215,590 km úthálózat kezelői cseréjét tervezik, ebből Heves megyében 53, 990 km vezet át.
Az államosítani tervezett útvonalak:
– Kunszentmárton–Szolnok–Újszász–Jászladány–Jászapáti – Heves – Füzesabony – Maklár – Eger – Apátfalva–Bánréve–Tornaalja.



3. Úthálózat a századfordulón

Az eger-füzesabonyi út államosítását az 1918. évi 6 éves programra tervezik. A minisztérium kikötése: csak kiépített utat államosít.
Az 1904. évi XIV. tc. alapján Heves megyében az alábbi utakat kell kiépíteni:

a) kál-siroki	9,030–14,926 km
b) detk–hevesi	22,564–27,705 km
c) dormánd–hevesi	21,200–23,424 km
d) eger-debreceni	55,017–62,418 km
e) gyöngyös–parádi	10,000–23,040 km

összesen: 31,203 km hosszban.

A törvényhatósági utak fenntartásában gondot jelent, hogy a munka- és fuvarbérek emelkedése miatt a fedanyagok nem kerültek leszállításra, így 1906. évben elmaradtak az őszi kátyúzások. A hasonló esetek kiküszöbölésére 6 éves szerződést kötöttek 1907–12. évekre a folyamatos kavicsellátás biztosítására.
Elhúzódnak mind a vámos, mind a törvényhatósági utak építései, már 1906-ban a lemaradást a vasúti forgalom korlátozásával és a vagonhiánnyal magyarázzák. Ebben az időben épülnek a pásztói, a karácsondi, a mátramindszenti, a tarnaszentmiklósi, a tiszafüredi és tiszaszőlősi vámos utak, az eger–egerszóláti, heves–tarnaszentmiklósi, a heves–pélyi, a tarnaméra–viszneki és a pétervására–siroki törvényhatósági utak.
Az építkezések lassúságához a legtöbb esetben az érdekkülönbségek is hozzájárulnak.
Tiszaszőlős községben például egy évig sem tudták eldönteni, hogy az új nyomvonal a község melyik utcáján vezessen!
A tervszerű építkezés bizonyítéka, hogy már 1906. évben megkezdik azon városi utak csatornázását, melyek kiépítését 1907-re tervezték.
Megkezdődnek a városi járdák aszfaltburkolattal történő építései.
1906. évben aszfalt gyalogjárda épült

Egerben 2420 m^2	27 427,47 Korona
Gyöngyösön	39 315,83 Korona
Adácson 1200 m^2	1 374,00 Korona

értékben.
1907. évben újabb 27 665 m^2 aszfaltjárda épül. Kivitelezője a Magyar Aszfalt RT, amely 10 és 20 éves törlesztésre készíti a gyalogjárdákat.
1908. évben megélénkül az útépítés, amivel egy 5 éves tervprogram is befejeződik. A további tevékenység a fenntartásra összpontosul.

Az építések üteme:

1878. év végén kiépített törvényhatósági utak hossza	158+600 km
1890. évben	239+000 km
1901. évben	378+900 km
1908. évben	598+399 km!

1910-ben Heves vármegye területe 3761 km^2, 100 km^2-re 25,110 km kiépített út esett! A lakosság lélekszáma 277 263 fő, 320 lélekre jutott 1 km kiépített út. Eger és Gyöngyös városok kiépített útjait és utcáit ebbe nem számoltam be.

Heves megyében dolgozzák át először 1906. évben az útbiztosokról szóló szabályrendeletet. A hálózat fejlődésével arányosan új létszámot képeztek, fizetésüket, úti átalányukat „akkép szabályoztuk, hogy ezek a mai viszonyoknak mindenben megfeleljenek. Ebben úttörők vagyunk, s a mi útbiztosaink úgy vannak ma fizetve, mint sehol az országban, még az államnál sem."
Megélénkülnek a hídépítési munkák. 1909-ben a Zagyván Szurdokpüspöki saját erőből épít hidat, 1911-re pedig a hatvani Zagyva-híd építését tervezik. A 3 nyílású 45 m-es vasbetétes

betonhíd	43 600 K,
az útrendezés	37 260 K 71 fillér
	80 860 K 71 fillérbe kerül.

Ehhez a költséghez a hatvani cukorgyár 21 ezer Koronával járult hozzá!
1911. évben lényeges változás történik az állami úthálózatban.
Állami kezelésbe kerül a füzesabony–eger–tornaaljai út, valamint a gyöngyös–szécsénypöstényi th. út.

Az állami közúthálózat 1911. évben:

– budapest–kassa–zborói országszéli állami közút 54+112+125+780 km	71+668 km
– füzesabony–eger–tornaaljai állami közút 0+000–30+313 km	30+313 km
– Gyöngyös–Szécsénypöstény állami közút 0+000–30+766 km	30+766 km
az állami közutak hossza összesen:	132+747 km

Ezzel együtt a gyöngyösi kir. útmester mellé Egerben is kinevezésre kerül egy útmester, 11 új útkaparói állást is létesítenek.
A vámházak műszaki műveleteinek pontosítása érdekében 1911. évben felmérik a törvényhatósági utakat, egyben számbavették a műtárgyakat és úttartozékokat is.

A törvényhatósági közúthálózat 1911. évben:

I. Útalapból fenntartott	
a) kiépített törvényhatósági út	351+530 km
b) kiépítetlen	29+910 km
II. Vámalapból fenntartott	
a) kiépített törvényhatósági út	190+433 km
b) kiépítetlen	3+012 km
törvényhatósági kezelés alatt áll	574+835 km
idegen kezelés alatt	15+627 km
a törvényhatósági közutak hossza összesen	590+512 km

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY
10357
KISKŐRÖS

A Heves megyei úthálózat 1911. évben

Az utak jellege	kiépítve km	kiépítetlen km	összesen
a) Állami utak	132,747	–	132,747
b) Törvényhatósági utak	541,963	32,922	574,885
c) Vicinális utak	88,837	97,805	186,642
d) Községi utak	108,159	1 183,679	1 291,838
Összesen	871,706	1 314,406	2 186,112

Ez évben kezdik el építeni a hatvani vasúti felüljárót a vasút pénzéből, elkészül 1913. év nyarára.

A trianoni békekötés után Magyarország területének 2/3-át elvesztette. Az 1914. évi 51 900 km kiépített úthálózatnak csupán 31,7%-a, 16 506 km maradt a trianoni határokon belül. A 11 028 km állami úthálózatból mindössze 3 051 km (a hálózat 27,7%-a) maradt Magyarországon.

A megmaradt úthálózat a megnövekedett háborús forgalom és a fenntartás elégtelensége miatt igen elhanyagolt állapotban volt.

Az I. világháború befejezése után általában csak a városi szakaszokon volt végleges, pormentes burkolat, a kiépített utak több mint 90%-a vízzel kötött makadámként épült.

A háborús időszak alatt az utak fenntartására alig fordítottak valamit. A makadámburkolatok javítására felhasznált fedanyag a minimálisra csökkent.

Az 1913. évben 1 km-re felhasznált 43 m^3 fedanyag 1918-ra évi 6 m^3-re csökkent, 1919. évben úgyszólván semmi fedanyag sem került elterítésre.

Az 1890. évi I. tcz-t módosító 1920. XXVII. tc. a törvényhatósági és községi közlekedési – vicinális – utak fenntartására szükséges anyagi alapot biztosította.

Az állami utak kátyúzását, foltozását, részleges és általános terítését, valamint áthengerlését az állami költségvetés biztosította.

Négy évi munka eredményeként 1924. év végével az állami közutak csaknem 50%-a eléri a békebeli színvonalat, ún. „rekonstrukciós hengerléssel" a gépjármű-közlekedés igényeinek megfelelőbb körülményeket teremtettek. A törvényhatósági utakon a fedanyagmennyiség eléri az évi 40 m^3/km értéket.

Heves megyében a megrongálódott úthálózat helyreállításán 2 db bérelt gőzhenger dolgozott. A megye Angliából rendelt 2 db Fowler hengert, melynek egyikét 1924-ben szállították le. A hidakon – fedezethiány miatt – csak a legégetőbb helyreállítási munkákat végzik. A megye – gazdasági helyzete miatt – az úthálózat kiépítésére rövid távon nem is tervezett fedezetet.

1924. évben Heves megye 6 db tehergépkocsit vásárolt, és a bérelt hengerrel együtt összesen 3 db gőzhengerrel 100 km simítóhengerlést végez.

Az 1926. évi fenntartási munkákhoz 5-6 gőzhengerrel kívánnak hozzákezdeni. Nehezíti a megye helyzetét, hogy a tehergépkocsi-tulajdonosok nem járulnak hozzá az utak fenntartási költségeihez, így a gépkocsiforgalom növekedésével rohamosan romlik a keskeny és vékony, igen kis teherbírású utak állaga.

A gépjármű-tulajdonosok „egyáltalán nem mutatnak hajlandóságot az útpályák kímélésére".

A vékony szerkezetű burkolatok a hengerlés után rövid idő alatt tönkremennek, a nehéz gépkocsik az átázott, nedves pályát szétnyomják. A járműforgalom növekedésével a fenntartás teljes csődjét jósolják, mivel az úthálózat a gépjárműforgalomra alkalmatlan.

Felvetődik sokakban egy új közúti törvény szükségessége.

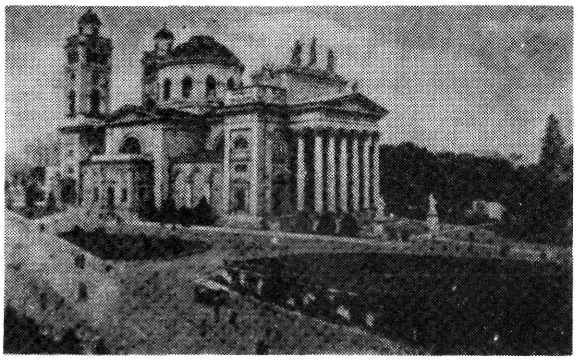
A vesztes háború eredményeként Magyarország gépjárműállománya 1925-ig csak igen lassú ütemben gyarapodik.

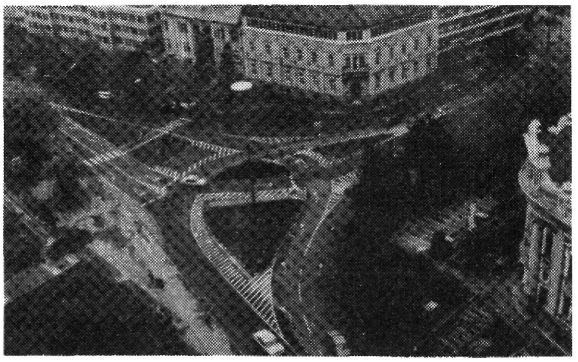
A gazdasági fellendülés éveiben 1925–1929 között a gépjárműállomány évenként átlag 5 400 db-bal növekedik

A gépjármű, az új közúti közlekedési eszköz, forradalmasította a közúti közlekedést. Az új igények az útépítés nagyfokú fejlődését követelték meg. Az utak vonalvezetésében, burkolatának kiválasztásában figyelembe kellett venni, hogy a gépjármű-közlekedésben rejlő nagyobb gazdasági lehetőség, a nagyobb sebesség elérése csak megfelelően kialakított útvonalakon használható ki.

A gépjárműállomány fejlődése megkívánta, hogy a legfontosabb útszakaszokat pormentes burkolattal lássák el. A fontosság megállapítására az 1928/29.

4–5. A Szabadság tér régen és ma





években mind az állami, mind a törvényhatósági közutakon forgalomszámlálást végeztek.
A megyében átvezető állami utak állapota általában kielégítő volt, lényegesen jobb, mint a törvényhatósági utaké. A tavaszi helyreállítási munkák az éves útalap jó részét felemésztették, ezért a megye az úthálózat megfelelővé tételére 4 milliárd Korona segélyt kér. A minisztérium mindössze 1 milliárd 600 millió Koronát engedélyezett.
Ebből a törvényhatósági utak közel 1/4-én, 158 km-en az állami utakon 28 km hengerlés készül. A törvényhatósági utakon 4 megyei tulajdonban lévő és 2 db bérelt gőzhenger dolgozik.
Állami hitelből kerül korszerűsítésre Cyöngyös és Gyöngyöspata között a gyöngyös–szécsénypöstyéni állami út.
Az építkezéseket nehezíti, hogy a magánkézben lévő kőbányák termékeiket a kőben szegény Alföldre vasúton szállítják, így a megyében kevés anyag marad.
Az Apc környékén lévő állami kőbányák az igényeket kielégíteni nem tudják.
A nagy terjedelmű hengerlések nem jelentenek szerkezeti növekedést, eredményük csak pillanatnyi konzerválás, de fedezet hiányában más megoldás nem volt.
Az 1926. évi, Milánóban megrendezett útügyi konferencia olyan megoldásokat keres, amelyek a mindinkább növekvő autóforgalmat és a közegészségügyi követelményeket is kielégítik, építési és fenntartási költségük csak elviselhető többletet jelent.
A kavicspályák olajozására tett kísérletek nem váltak be. Komolyabb megoldások jöttek szóba a kátrány, a bitumen és a cement felhasználásával. Már ekkor jelzik, hogy a kőanyag tisztasága, a technológia pontos betartása alapkövetelmény. Milánóban 1926. évben a tavakhoz már 85 km betonút vezet, melyeket kizárólag gépkocsiforgalomra építettek, és az utak használatáért az autósok díjat fizetnek. A pálya reggel 6 órától éjjel 1 óráig használható.
Heves megyében ekkor még a 2,50–3,00 m széles kőpályák korszerűsítésének gondolatával foglalkoztak. A Milánóban járt megyei küldöttség ösztönzésére hangsúlyt kapott a szélesítések szükségessége, szorgalmazzák a legnagyobb forgalmú utak szélesítését és a vizes makadám helyett kötőanyaggal ellátott pályák építését.
A fontosabb állami útszakaszoknak az autómobilforgalomra is megfelelő átépítése nem jelentett külön gépjárműutakat. A végleges, pormentes burkolattal ellátott útjaink vegyes forgalomra épültek 8,50–9,00 m koronaszélességgel, 5,50–6,00 m burkolatszélességgel.

1927. évben a gépjárműállomány növekedése miatt a fenntartási többletköltség a megye útjain eléri az 50 ezer Pengőt. Az átépített állami utak kifogástalan állapotúak voltak.
A megye úthálózatában kiépített th. út 576,065 km, a kiépítetlen 17,053 km volt. A szélesítéseket hitel hiányában nem kezdik el.
A vicinális utak kiépítésére font-kölcsönt vesz fel a megye, de az útépítéshez az érintett településnek is hozzá kellett járulnia. A kiépített vicinális utak hossza 1927. évben 109,223 km, a kiépítetlen utaké 97,964 km.
A kiépítések terveit az Államépítészeti Hivatal készíti.
A megye tulajdonában már 4 db gőzhenger van.
1928. évben a gazdasági válság jelei megyénkben is érezhetők. A munkanélküliség miatt nő a szegénység, növeli a gondokat a hosszúra nyúlt tél is.
A font-sterling kölcsön terhére új útépítéseket indítanak be:

1. Nagybátony–Mátraverebély,
2. Vécs–Feldebrő,
3. Recsk–Mátraderecske,
4. Nagybátony–Maconka–Kisterenye,
5. Nádújfalu–Pusztadorog,
6. Mátramindszent–Nemti,
7. Bátor–Szúcs (0,0–3,0 km) községek között. Ekkor indul
8. a szentdomonkosi bekötőút,
9. a szuhai bekötőút,
10. a hevesaranyosi bekötőút,
11. a dorogházi bekötőút
12. és a szajlai bekötőút építése is.

Az elhúzódó gazdasági válság a megyében tovább növeli a szegénységet. A súlyos pénzviszonyok miatt a községek és városok nem tudnak adókötelezettségüknek eleget tenni, sőt hátralékuk törlesztésére sem képesek.
Az útépítésekhez a kőanyag egy részét a községek természetbeni hozzájárulásként szállítják, ami rendszerint igen vontatottan halad.
Az állami utak fenntartására a költségvetés 1925–1931. között 32,3 millió Pengőt, évenként átlagosan 2,7 millió Pengőt engedélyezett. A kereskedelmi minisztérium 1930-ban Heves megyében 50 km állami út korszerűsítésére, három évi kamatra 216 ezer Pengőt ígér.
Megkezdődik a budapest–kassai állami út „modernizálása", melyet 2 évre ütemeznek.
A községek átkelési szakaszai részben kiskockakő, részben sheet-aszfalt, illetőleg bitumenes burkolatokat kapnak, míg a külső szakaszokon bitumenes felületi kezelést építenek. Így Hatvan kiskő, Gyöngyösön sheet-aszfalt, Horton és Kerecsenden aszfalt-makadám, Kápolnán és Füzesabonyban topeka burkolat épül. Megkezdődik Kerecsend–Eger, illetve Eger–Felnémet közötti útszakasz átépítése is.
1930. évben épül ki az 1926. évi kormányhatározat megvalósulásaként Lillafüred és Eger összeköttetését biztosító út, mely a megye jelentése szerint:
„Hatalmas műszaki alkotás a mindinkább előtérbe helyezkedő autóforgalmat hivatva van Eger városra átirányítani, s így ez a város az eljövendő évtizedekben remélhetően pótolhatja majd azt a veszteséget, amit a fővasúti vonaltól való félreeső helyzete miatt eddig szenvedni volt kénytelen."
A miskolc–lillafüred–egri út építését nyomon követték a bekötőutak, és bekapcsolták a forgalomba az eddig elzárt hegyi községeket – Óhuta, Újhuta, Répáshuta, Újmassa, Ómassa.

A megye a minisztérium 1/3-os támogatásával építi
- a boconád–tarnabodi vicinális utat,
- a nagybátony–mátraverebélyi th. út Heves megyei szakaszát,
- a nagybátony–maconkai vicinális utat,
- a mátramindszent–nemti,
- valamint a kál-hármashatár–hevesi utakat.

A minisztérium terhére épül a Szentdomonkos–Borsodnádasd államosítandó közút is.

1931. évben a minisztérium utasítására beindulnak az *útépítési szükségmunkák*,

a hasznoshutai,
az eger–ostorosi,
a tiszafüred–bábolnai utak földmunkái,

az államosítandó debrecen–füzesabonyi út kócsi földmunkái, a mátraderecske–mátraballai, valamint a kömlő–tarnaszentmiklósi útépítések.

A megye a törvényhatósági útalap terhére a tél folyamán is végezhető munkákra is szervez ínségmunkát, főleg a kőbányákban a fedanyag kitermelésére, aprózására és kiszállítására.

Az útfenntartási munkák pénzügyi igényeinek csak 75%-át tudják kielégíteni, és ezt is a tartalékból kellett pótolni. Az elmaradó fenntartási munkák miatt az úthálózat romlása megindul.

A Kereskedelmi Minisztérium az eger–ostorosi és a tiszafüred–bábolnai ínségmunkás th. utak befejezésére 83 ezer Pengőt adott. Ugyancsak a tárca pénzéből fejezik be az Eger–Felnémet közötti kátránymakadám burkolat építési munkáit, illetve az Eger–Kerecsend közötti útszakasz kátránymakadám és aszfaltozási munkáit is. Az államépítészeti hivatal építi tovább a budapest–kassai állami út Hatvan–Gyöngyös közötti külsőségi szakaszok építését, mivel a kivitelező VIANOVA RT szerződését felbontották.

1932. évben a Gömbös-kormány megkezdi a megyei közigazgatás átszervezését, de a pótadóhoz fűzött reményei nem valósultak meg. A megye pénzügyi helyzete is csak átmeneti javulást mutat.

A munkanélküliség enyhítésére tovább folynak az ínségmunkák. A Kereskedelmi Minisztérium 90 ezer Pengőt, a Földművelési Minisztérium 81 ezer Pengőt, a Belügyminisztérium további 102 ezer Pengőt bocsát a megye rendelkezésére.

A vármegye főispánja ebből a 273 ezer Pengőből ínségmunkák elvégzését rendelte el.

Az úthálózat egységes forgalmi kezelése érdekében szükségessé vált 1934. évben a magyar főközlekedési úthálózat kijelölése. Ebbe a hálózatba felvették mindazokat az állami és törvényhatósági kezelésben lévő útszakaszokat, amelyek az országos közlekedési, közgazdasági, nemzetvédelmi, idegenforgalmi vagy turisztikai szempontból jelentősek.

Főközlekedési útjaink hossza 1937. évben	9 786 km
ebből állami kezelésben	4 413 km
törvényhatósági kezelésben	5 373 km

volt.

Nagy jelentőségű volt az az 1930. évben indított 10 éves bekötőúti program, amely a vármegyék bekötőútjainak kiépítését irányozta elő. A kormányzat ezen gazdasági szempontból fontos építéseket az állami költségvetésből ínséghitelek kiutalásával és transfer pénzek folyósításával is támogatta. 1930–1937. évek között 383 község bekötőútja épült ki.

1937. évben Heves megyében az alábbi főutak voltak állami kezelésben:

3. sz. budapest–miskolc–kassai	71,589 km
21. sz. hatvan–salgótarjáni	7,948 km
22. sz. kerecsend–eger–miskolci	36,357 km
208. sz. szécsény–pásztói	3,331 km
211. sz. gyöngyös–szurdokpüspöki	19,192 km
215. sz. felnémet–vadnai	8,875 km
Összesen:	147,292 km

Az 1937. évi fejlesztési program is felismeri, hogy a főhálózatot egységesen kell kezelni, fejleszteni és irányítani.

Az egységes közúti hálózat kialakítása, illetve fejlesztése érdekében az állam a saját hálózatában lévő, de jelentőségüknél fogva nem odatartozó útvonalakat a törvényhatóságok kezelésébe adja. A vármegyék tehermentesítése érdekében viszont átveszi mindazokat a törvényhatósági kezelésben lévő főközlekedési útvonalakat, amelyeknek egységes és tervszerű átépítését az országos érdekek indokolttá tették.

Az átépítési költségek számításánál napi 1000 tonnáig terjedő forgalomnál könnyű, 1000– 1500 tonna közötti forgalomnál közép, az 1500 tonnát meghaladó forgalomnál nehéz burkolatot vettek alapul.

A terv szerint

az I. csoportba tartozó utak hossza	1 169 km,	költsége 73 mP
a II. csoportba sorolt utak hossza	886 km,	költsége 53 mP
a III. csoportba soroltak hossza	1 594 km,	költsége 94 mP
Összesen:	3 649 km,	költsége 220 mP

Fentiek közül Heves megyében:

az I. csoportba sorolták: a 21. sz. hatvan–salgótarjáni főutat, valamint 20,006 km törvényhatósági utat 1,170 mP, 7,948 km állami közutat 0,470 mP,

a II. csoportba sorolták: a 22. sz. kerecsend–eger–miskolci főutat, valamint a 32. sz. abony–füzesabonyi főutat, a 33. sz. füzesabony–nyírábrányi főutak Heves megyei szakaszait 96,104 km hosszal 7,460 mP költséggel.

Az I–II. csoportba sorolt utak kiépítését 12 évre tervezték, ezek után 10 év múlva épültek volna ki a III. csoportba sorolt főutak.

Az átépítésekkel együtt az átkelési szakaszok rendezését is tartalmazta a keretterv, a nyílt árkok helyett kiemelt szegély építésével és a teljes kocsipálya burkolásával. Kívánatosnak tartották az átmenő forgalmat erősen zavaró állatcsordák, valamint a mezőgazdasági nehéz forgalom leválasztását, részükre megfelelő marhahajtó, vagy nyári utak építését, továbbá a kerékpárosok részére az útkoronán könnyű burkolattal vagy kavicsolással ellátott külön útsáv létesítését is.

Az úthálózat-fejlesztési program a II. világháború miatt nem teljesült. A közúti közlekedést ért károk túlhaladták a többi népgazdasági ágazat károsodását.
A hadműveletek következtében az országban az útburkolatokban, hidakban közel 216 millió Pengő, útigépekben 7 millió Pengő, épületekben, felszerelésekben 1,1 millió Pengő kár keletkezett.
Heves megyében az állami és törvényhatósági utakon keletkezett kár 980 ezer m^2 1,4 millió Pengő, elpusztult 110 db híd 1352 hídfolyóméter hosszban, köztük a felrobbantott 270 fm tiszafüredi közös közúti-vasúti Tisza-híd is.
Útigépekben közel 200 ezer Pengő kár keletkezett 1938. évi áron számítva!
A felszabadulás után 1947-ig a helyreállítás volt a fő feladat. Ezen idő alatt forgalomképessé tették az állandó burkolatú utak 95%-át, valamint a legfontosabb makadámutakat. Az utak helyreállításával párhuzamosan indultak a hidak építési munkái is, de a nagy fesztávolságú hídjainknál ez a helyreállítás gép- és anyaghiány miatt csak ideiglenes jelleggel történt.
Az 1947. évben induló 3 éves terv során új bekötőutak építése mellett befejeződtek a makadámutak helyreállítási munkái is. Ebben az időszakban előtérbe kerültek a hídépítések is. Ebben az időszakban a helyreállítás tervezését, kivitelezésének irányítását, ellenőrzését még az államépítészeti hivatalok intézték.
1950–1954. év között, az első ötéves terv időszakában jelentős változások következtek be mind az útigazgatás,-fenntartás szervezetében, mind a tervezési-kivitelezési metodikákban.
A 340/1949. MT. sz. minisztertanácsi rendelet a közúti munkákat, amelyeket 1868-tól az államépítészeti hivatalok végeztek, 1950. január 1-jétől vállalati úton rendelte végrehajtani.
1950-ben a helyi tanácsok megalakulásakor az államépítészeti hivatalokból a megyei tanács vb-nek VIII. Közlekedési Osztályát alakították meg. Ettől kezdve 1954-ig az állami utak feletti jogkört a területileg illetékes Megyei Tanács V. B. gyakorolta.
Komárom és Esztergom megye kivételével minden megyeszékhelyen Útfenntartó Nemzeti Vállalatot szerveztek.
Az Egri Útfenntartó Nemzeti Vállalat az államépítészeti hivatal műszaki, adminisztratív és fizikai útőri személyzetéből alakult. Központi székházként az Eger, Grónai Sándor utca 16. sz. alatti épületet utalta ki a megyei tanács. Gépjavító üzemként és raktárként a volt ÁÉH tulajdonát képező Eger, Lenin út 51. sz. alatti régi „Hering" gyár épülete szolgált.
A vállalat az útfenntartás és bekötőút-építési munkák végzésére járási székhelyeken létrehozott „körzetekkel" kezdte el tevékenységét.
Egy-egy nagyobb volumenű építési munka végzésére telepített építésvezetőségeket szerveztek, ezeken a helyeken magánlakások bérleményeiben helyezték el az építésvezetőség irodahelyiségeit, munkásszállásait és raktárait, a legprimitívebb körülmények között.
Az utak napi karbantartását továbbra is szakaszos útőrök látták el a körzetvezetők felügyelete mellett.

Az 517/IV/1953. sz. minisztertanácsi határozattal az állami közutak és az azokon lévő közúti hidak és az összes révek közvetlen felügyeletét 1954. IV. 1-jei hatállyal ismét a KPM-re ruházta, és a megyei tanácsok közlekedési osztályait megszüntette.
Az ország közútjait a rendelet állami, megyei és községi utak csoportjába rendelte. A KPM az állami közutak igazgatási teendőinek ellátására 12 Közúti Kirendeltséget szervezett, egyidejűleg az eddig megyei tanácsi felügyelet alá tartozó 19 db Nemzeti Útfenntartó Vállalatot a KPM felügyelete alá rendelte, és a közúti kirendeltséggel azonos székhelyen 12 vállalattá vonta össze.
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium egri Közúti Kirendeltsége ez időtől kezelte Heves és Nógrád megyék, valamint Szolnok megye jászberényi járásának állami közútjait.
A közút kezelői és építési feladatainak tisztázásával egyidőben 1953. évtől intézményesen és tervszerűen beindultak az útkorszerűsítési munkák. A korszerűsítések nemcsak vízszintes és magassági vonalvezetés rekonstrukcióját jelentették, hanem a burkolatok szélesítését, további beton- és aszfaltburkolatú útfelületek építését is.
A hálózatfejlesztés 15 éves programja 9 500 km makadámpálya átépítését, pályaszerkezetének megerősítését és bitumenes felülettel való ellátását tette az útépítés feladatává.
Az első ötéves terv időszakában készült el a
- 3. sz. budapest–miskolc–tornyosnémeti főút Hatvan városi felüljárójának Pest felőli szakasza,
- a 33. sz. füzesabony–debreceni főút Heves megyei szakaszának korszerűsítése,
- a 213. sz. kisterenye–ózdi főút Heves megyei szakaszának korszerűsítésének megkezdése,
- a 215. sz. felnémet-vadnai főút 0,0–15,0 km szakaszának korszerűsítése (ma részben a 25. sz. főút, részben 2506. sz. szarvaskő–vadnai ö. út szakasza),
- gyöngyös–hevesi ö. (ma 3204.) 0,0–37,0 km korszerűsítési munkáinak előkészítése.

A II. ötéves tervidőszakban (1955–1960.) az úthálózat mind az igazgatóság, mind Heves megye területén jelentősen fejlődött. A forgalom növekedése mellett különösen a nemzetközi tranzit- és idegenforgalom fellendülése tette indokolttá a
- 22. sz. kerecsend–eger–miskolci főút 13,4–14,2 km Eger belvárosi szakaszának,
- 24. sz. gyöngyös–galya–pásztói főút 18,0–26,0 km,
- 32. sz. szolnok–hatvani főút 69,9–76,1 km,
- 213. sz. kisterenye–ózdi főút befejezése,
- 215. sz. felnémet–vadnai főút 13,0–32,2 km,
- 217. sz. eger–parád–mátraházai (ma 24. sz.) főút 9,3–20 km, 31,5–32,1 km és 37,5–44,2 km,
- a gyöngyös–jászberényi (ma 3203.) ö. út 0,0–5,6 km,
- a mezőtárkányi bekötőút 0,0–2,6 km Füzesabony átkelési szakaszának,
- a gyöngyösoroszi bekötőút 0,0–8,3 km,
- a mezőkövesd–andornaktályai ö. út 4,8–11,0 km,

6–7. Fagykáros útszakasz

– a gyöngyös–verpelét–egri ö. út 37,5–42,6 km,
– az eger–füzesabonyi ö. út 2,5–9,0 km,
– a gyöngyössolymosi b. út 1,7–6,0 km,
– a pétervására–zabari 0,0–10,0 km,
– a kisnána–vécsi b. út 0,7–5,0 km,
– a recsk–mátraballai 9,0–12,6 km,
– a Mátrai Fémművekhez vezető út 0,0–5,5 km szakaszának korszerűsítését.

A megnövekedett építési tevékenységek mellett az útfenntartásra a vállalatok legjobb akarat mellett sem tudtak elegendő gondot fordítani, a korszerűsítési munkák volumene és igényessége az útfenntartás rovására volt csak biztosítható. A folyamatos munkához szükséges útügyi személyzet a vállalatokhoz tartozott, így a Közúti Kirendeltségeknek a folyamatos fenntartásra a vállalatokon keresztül tett intézkedései többletadminisztráció árán is késedelmeket szenvedtek.

Az útfenntartási, útüzemeltetési munkák ésszerűbb végrehajtása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1958. május 1-jei időponttal a Közúti Kirendeltségek és az Útfenntartó Vállalatok személyzetéből megszervezte a Közúti Igazgatóságokat.

Az útőri személyzet, illetve ezek munkáját közvetlenül irányító körzetvezetők és szakaszmérnökök az Igazgatóság állományába kerültek.

A KPM egri Közúti Igazgatóság a volt kirendeltség területén saját hatáskörében látta el az útpályák, úttartozékok fenntartását, az útrendezési, fagondozási feladatokat, az elemi károk elhárítását, a vállalatokkal végzett munkák előkészítését, műszaki ellenőrzését, lebonyolítását és elszámolását.

1958. december 31-vel megszűnt Útigépjavító Vállalat jogutódja a Közúti Gépellátó Vállalat 1959. január 1-jétől a gépkölcsönzések kiterjesztésével lehetővé tette a nehéz útőri munkák részbeni gépesítettségét.

Az átszervezés a kivitelező vállalatoknál tisztább profilt, a közúti igazgatóságoknál, a kisebb regie miatt, olcsóbb, hatékonyabb munkavégzést biztosított. Az útőrök bérezésének rendezése a munkafegyelem és termelékenység területén egyaránt előlépést jelentett.

Fenti intézkedésekkel párhuzamosan kezdődött el az évtizedek óta csak kézzel végzett munkák ún. kisgépesítése, mely lehetővé tette az időszerű fenntartási és ápolási munkák időbeni és gazdaságos végzését.

A III. ötéves tervidőszakot a személygépkocsi-állomány rohamos növekedése jellemezte. Megjelentek a nagy tengelynyomású járművek az úthálózat szinte minden szakaszán. Egyre jobban elterjedt a gépkocsin történő áruszállítás, a termelőtől a felhasználóig, így megszűnt az átrakásra érzékeny áruk rongálódása, jelentős munkaerő volt megtakarítható. Az áruszállítás időpontjában és útvonalában az úthasználók teljes szabadságot élveztek, így a gyenge szerkezetű alsóbbrendű utak rohamos romlása következett be. A fagykárokra érzékeny útszakaszokon több km hossz teljesen járhatatlanná vált (6–7. sz. melléklet.).

A megnövekedett igényeket csak koncentrált útkorszerűsítési programokkal lehet kielégíteni, még azon áron is, hogy csökkenjenek az alsóbbrendű utakon a beavatkozások.

A Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet kidolgozta az országos úthálózat fejlesztésének
– 15 éves (1966–1980.) időszakra a főhálózatra részletes, az alsóbbrendű hálózatra globális,
– rövid távra 15 éves (1971–1985.) perspektív,
– a telítettség időpontjáig részletes hálózatfejlesztési,
– valamint a gyorsforgalmú úthálózat fejlesztésének programterveit.

E koncepció alapján kezdődik Heves megyében a 3. sz. budapest–miskolc–tornyosnémeti főút 53,6–88,6 km, illetve 106,7–133,7 km szakaszainak korszerűsítése.

Hatvan várost K–Ny-i irányban átszelő 3. sz. főút korszerűsítésével, a meglévő felüljáró kiszélesítésével, az új Zagyva-híd megépítésével, jelzőlámpás csomópontok kiépítésével nagyban javult a közlekedés biztonsága, az útszakasz átbocsátóképessége.

Gyöngyös város átkelési szakaszán részben új nyomvonalon, teljes közművesítéssel 2x2 nyomsáv épült. Ekkor épült ki a 24. sz. gyöngyös–parád–egri főút 3. sz. főúti lámpázott csomópontja is.

A 3. sz. főút korszerűsítésével párhuzamosan indul
– 24. sz. gyöngyös–parád–egri főút 0,0–17,8 km közötti hegyvidéki szakaszának,
– a 25. sz. kerecsend–eger–bánrévei főút 10,0–13,4 km (Eger bevezetés) teljes közművesített 2x2 nyomsávos korszerűsített munkája,

8–9. 24. sz. főút földmunkái

– a 217. sz. eger–parád–mátraházai főút (ma 24. sz. főút) korszerűsítése részben az EKÉV, részben a Betonútépítő Vállalat kivitelezésében (8–9–10–11–12. sz. mellékletek).

Befejeződnek az

– eger–füzesabonyi ö. út	2,5– 9,0 km
– gyöngyös–jászberényi ö. út	0,0– 5,6 km
– gyöngyös–verpelét–egri ö. út	37,6–42,6 km
– mezőkövesd–andornaktályai ö. út	4,8–11,5 km
– és a gyöngyösoroszi bekötőút	0,0– 5,3 km

korszerűsítési munkái.

A III. ötéves terv időszakában a főhálózat-szemlélet során a hitelfelosztás az építkezéseknél általában változatlan arányt mutatott, míg a fenntartási hitelek a korszerűsítés terhére emelkedtek. A hálózaton a forgalmi igények szerinti elosztás elve vált kívánatossá, ami maga után vonta a vállalati kapacitások nagyobb ütemű növelését, ami a fenntartási tevékenység növelését is biztosította.

A IV. ötéves terv (1971–1975.) időszakában a vállalati tevékenység mellett megnövekedett az igazgatóság házilagos tevékenysége is. Felszereltsége, szakember-ellátottsága és szervezete az állagmegóvó és egyszerűbb típusú építési munkáknál fajlagosan alacsonyabb költségű munkavégzést biztosított.

A Heves megyei országos közúthálózat portalanítási, felületi zárási munkáit szinte kizárólagosan házilagos kivitelezésben végezte az igazgatóság.

Erre az időszakra esik, hogy a minisztérium minden megyében önálló igazgatóságot állít fel, így 1970. november 1-jével leválik Nógrád megye, és KPM salgótarjáni Közúti Igazgatóságként önállóan végzi az üzemeltetési, fenntartási, fejlesztési és hatósági feladatokat.

Megindulnak Heves megyében az energiatakarékos pályaszerkezetek kísérleti munkái. Házilagos kivitelezésben készítünk egy- és kétrétegű emulziós felületi bevonatokat, az erőművi pernye felhasználásával burkolatszélesítési és útalap-építési feladatokat.

Vállalati úton is épülnek kísérleti szakaszok

a 3. sz. főút 108–112 km szakaszán vízáteresztő drain,

a 24. sz. főút 14–15 km szakaszán pedig VERGLIMIT típusú szakaszok.

Az M–3-as autópálya félpályás kiépítésére kerül sor a visontai külszíni fejtéssel együtt Visonta és Kápolna közötti térségben. Befejeződik a 24. sz. főút és a csatlakozó kékestetői bekötőút korszerűsítése. Megindul a 25. sz. kerecsend–eger–bánrévei főút 3. sz. út és Eger közötti szakaszának korszerűsítése. A munkákra jellemző, hogy a 10 km hosszú útszakaszon kereken 7 km hosszú kapaszkodósáv építésére került sor.

Az V. ötéves terv során csökken a korszerűsítési tevékenység. Az 1976–1980-as évek az állagmegóvó útpolitika előőrsei. Külön szerencséje Heves megyének, hogy az M–3-as autópálya 70-es csomópontjáig kiépül, illetve Gyöngyös város és a csomópont között megtörténhet a 3. sz. főút négynyomúsítása.

Az V. ötéves terv legnagyobb városi rekonstrukciójára is Heves megyében kerül sor: a 25. sz. főút egri átkelési szakaszán.

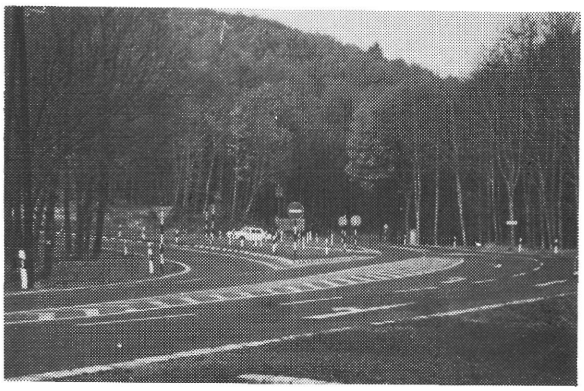
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az Eger Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1974. évben állapodtak meg abban, hogy az elkerülő szakasz a meglévő nyomvonaltól Ny-ra új nyomvonalon épül. Az 1976. évben megkezdett munkákkal párhuzamosan minden közmű is felújításra került.

A 6 200 m útszakasz építése előtt 94 db épületet kellett szanálni, miközben 74 db pince megerősítéséről, illetve tömedékeléséről is gondoskodni kellett.

Az útszakaszon három nagyobb, 11 összehangolt jelzőlámpás csomópont és két nagy híd épült. A pályaszerkezet 2x2 forgalmi sávval, 14,0 m széles burkolattal épült (13–26. sz. mellékletek).

Az állagmegóvási munkák mellett jelentős összegeket fordítottunk a biztonságos közlekedés, a modern információ, a forgalomtechnikai berendezések fejlesztésére. Folyamatosan végeztük a fényvisszaverős zöld tábla programot, az elavult jelzések cseréjét (27–28. sz. melléklet), a fényvisszaverős útburkolati jelek festését, az úttartozékok karbantartását.

A VI. ötéves terv (1981–1985.) éveiben az útfenntartás, a közúthálózat állagmegóvása volt a kiemelt feladat. A forgalom biztonságának és folyamatosságának javítása érdekében lokális, kisebb volumenű építésekre, a főhálózaton csomópontok átépítésére került sor. 1982. évben befejeződött az ország legnagyobb közúti beruházása, a 25. sz. főút egri átkelésének rekonstrukciója több mint félmilliárd Ft értékben.



10–11. Galyatető–parádsasvári csomópont

Az előző tervidőszak költségvetési támogatásának csökkenése, az árak emelkedése miatt egyre kevesebb építési munkát lehetett végezni. Nem volt biztosítható az aszfaltbetonok ciklikus, 10 évenkénti megerősítése, sem az utántömörödő, gyenge pályaszerkezetek teherbírásának növelése.

A VI. ötéves terv elején az országos közúthálózat erkölcsi-fizikai avulásának évi 1%-os csökkenésével számoltunk, ami a tervidőszak végére elérte az évi 2%-os romlási ütemet.

A közúti forgalom 1980–85. közötti fejlődését vizsgálva megállapítható, hogy az átlagos személygépkocsiforgalom 1,25, az átlagos tehergépjármű-forgalom 1,22-szeresére nőtt. A forgalom növekedésével ellentétben az úthálózat szolgáltatási színvonala romlott.

Az úthálózattal kapcsolatos társadalmi igények elsősorban kapacitásbővítéssel összefüggőek: az autópályaépítés inzenzív folytatása, új hidak építése, meglévő szakaszok négynyomúsítása, átkelési szakaszok korszerűsítése, elkerülő útszakaszok, új összekötő- és bekötőutak, kerékpárutak építése.

1983. év közepétől a közlekedés- és postaügyi miniszter 16/1983. számú utasításával a 19 megyeszékhelyen működő közúti igazgatóságok területi összevonását rendelte el.

Miskolci Közúti Igazgatóság elnevezéssel, Miskolc székhellyel, Borsod-Abaúj-Zemplén és Heves megyei működési területtel alakult ki a mai területi útügyi szervezet. A hatósági feladatokat az 1983. július 1-jével megalakított, a megyei tanácson belül működő közlekedési osztályokra bízták.

A közlekedési ágazat korszerűsítésével létrehozott 9 közúti igazgatóság működési területén az országos közutak építésével, korszerűsítésével, fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos műszaki és gazdasági feladatokat lát el. Az országos közutak kezelőjeként érvényesíti az útügyi jogszabályok, az 1988. évi, a közúti közlekedésről szóló I. törvényben előírt rendelkezéseket.

A VII. ötéves tervben az országos közúthálózat fejlesztésére és fenntartására rendelkezésre álló források keretei között – figyelemmel az úthálózat állapotára, a forgalmi és társadalmi igényekre – szigorú gazdálkodási feltételek mellett kell az úthálózat leromlását lassítani.

Az olcsóbb, és annak megfelelően szerényebb színvonalú építési és fenntartási technológiák alkalmazására kerül sor.

Heves megye úthálózatán vállalati kivitelezésben az INFRA-DOMINO, a vékony aszfaltok közül a mozaik aszfaltok, a polimerekkel javított bitumennel készült vékony aszfaltburkolatok építésére került sor mind a főutakon, mind az alsóbbrendű hálózaton.

Házilagos kivitelezésben előtérbe kerültek a HB-s felületi lezárások mellett az emulziós felületi bevonatok.

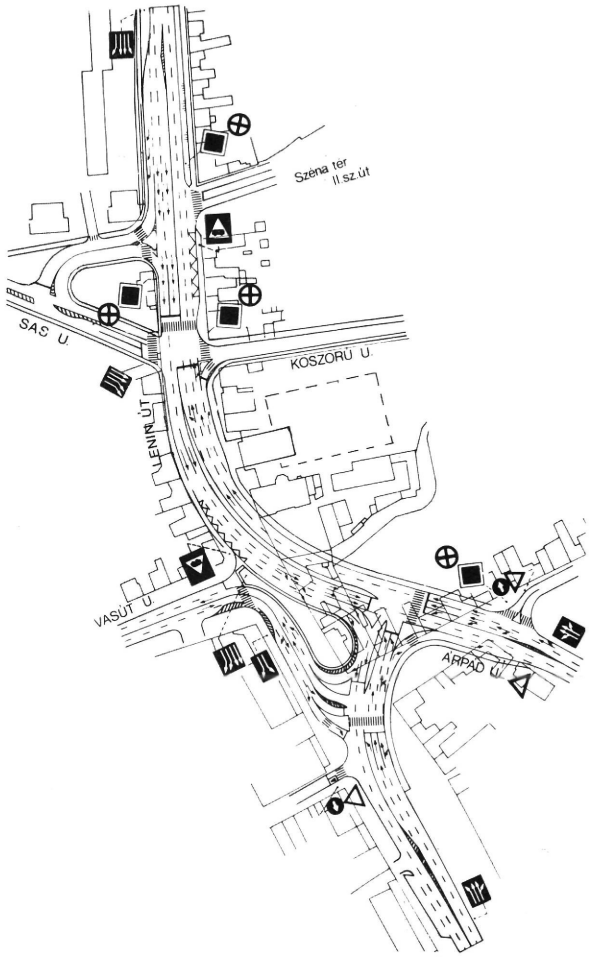
Az Ózdi Kohászati Üzemek közelségét kihasználva, nagy mennyiségben végzünk útalap-szélesítést osztályozatlan kohósalakból, illetve burkolatmegerősítési munkákat az osztályozott kohósalaktermékekből.

Kísérleti szakaszként építettünk hidraulikus kötőanyag és kohósalak felhasználásával szerkezetmegerősítéseket is a 2509. sz. mezőkövesd–noszvaji ö. úton Szomolya és Noszvaj között, illetve a 23.113. sz. váraszói bekötőút átkelési szakaszán.

A jelen időszak útgazdálkodási politikája értelmében a csökkenő fenntartási forrásokból a hálózat lehető legnagyobb felületén történő beavatkozás a cél mindaddig, míg gazdasági helyzetünk ismét lehetővé teszi szakszerű, a forgalmi terhelésre méretezett burkolatok építését.

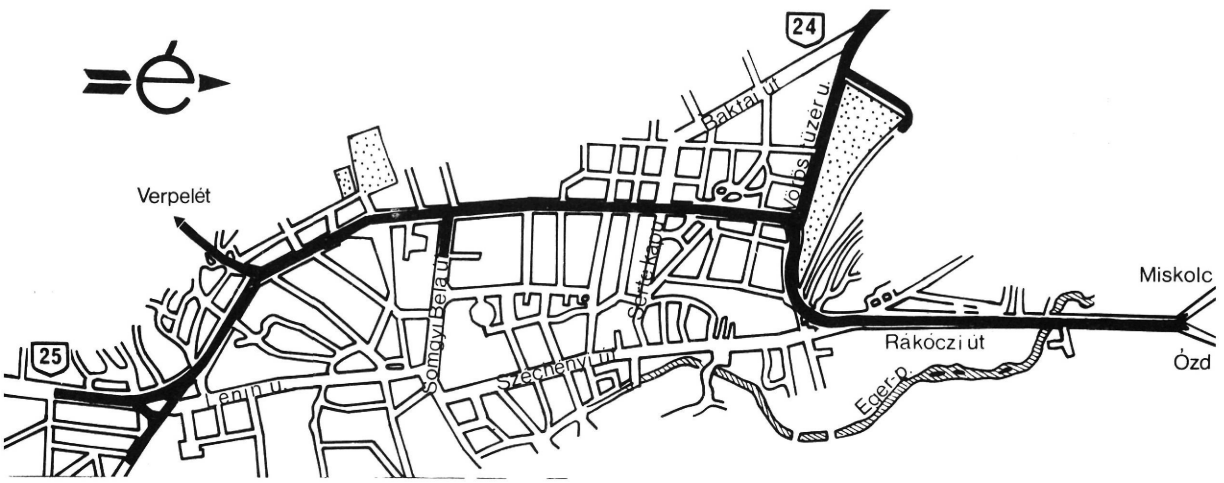
12. A korszerűsített É.-i oldal

A Lenin úti csomópont helyszínrajza

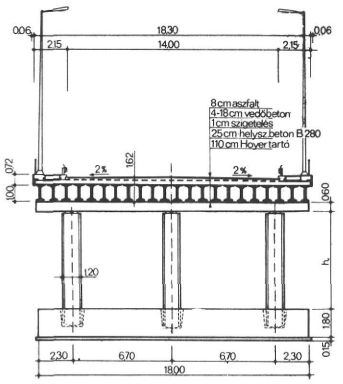


14. A Lenin úti csomópont helyszínrajza

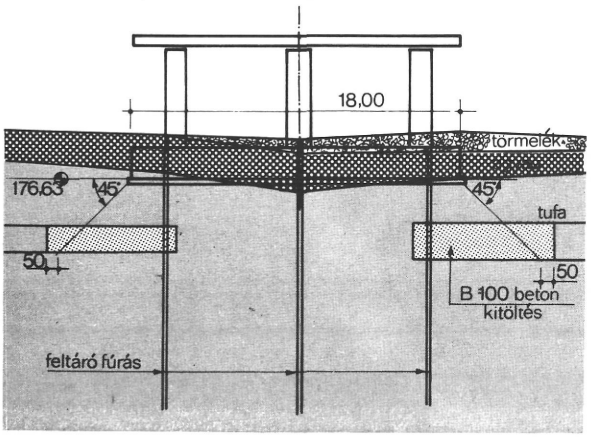
13. Az átkelési szakasz helyszínrajza



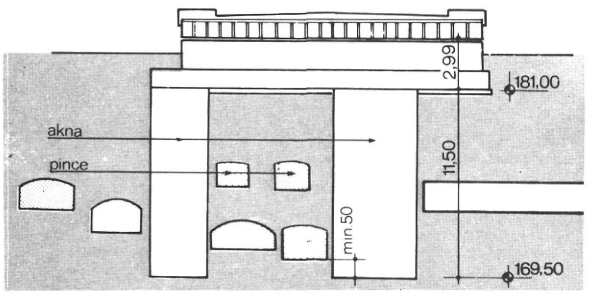
A Kisvölgy utcai híd keresztmetszete



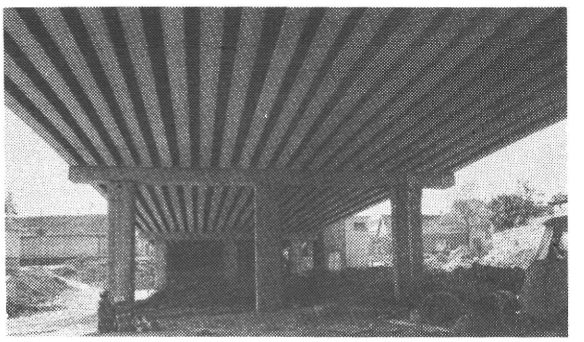
A bebetonozandó pinceszakaszok a „B" jelű pillérnél



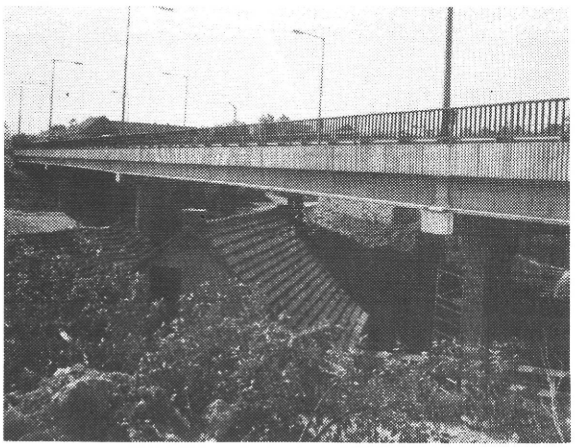
Az „E" jelű hídfő elölnézete



15. A Kisvölgy utcai híd tervrészletei

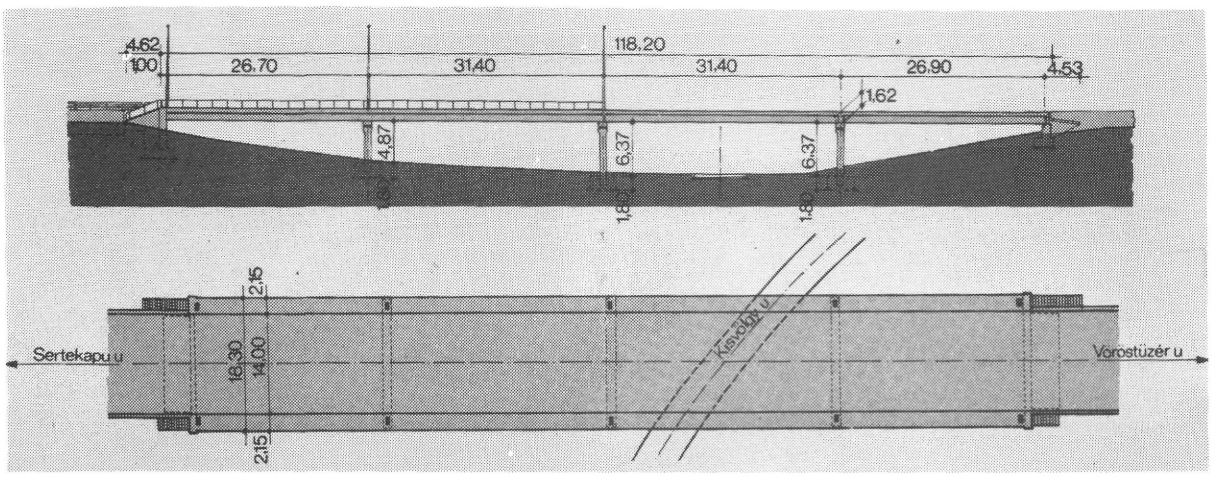


17. A híd alulnézetből

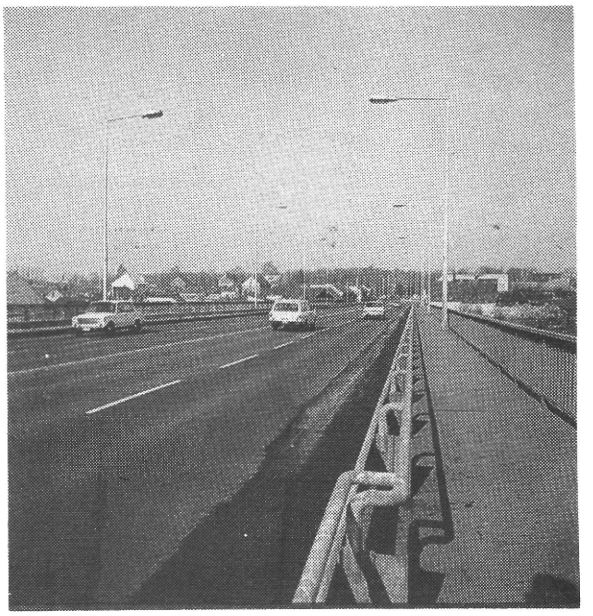


16. A Kisvölgy utcai híd

18. A Kisvölgy utcai híd oldalnézete



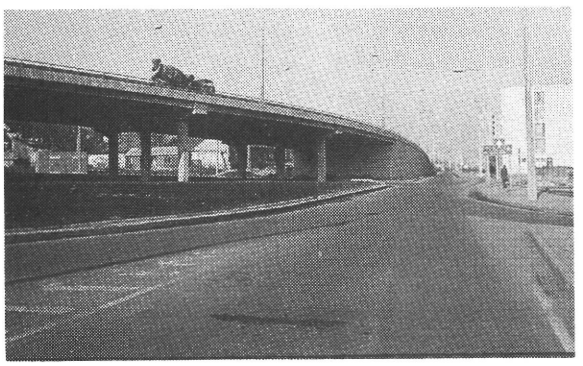
19. Az egri kivezető szakasz



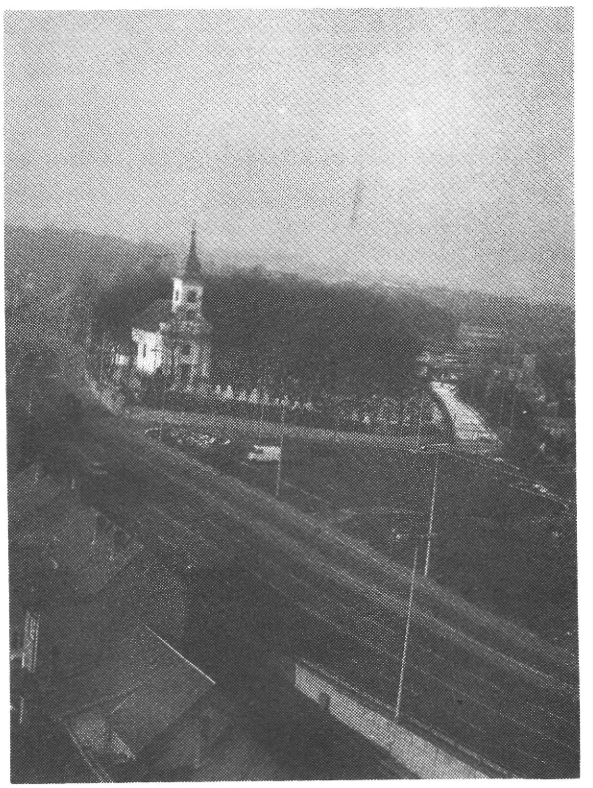
22. A 25. sz. főút felnémeti szakasza

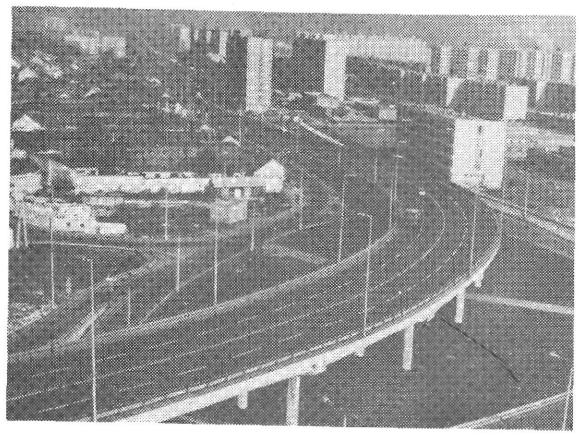
20. Az útpálya a hídon

21. A Ráckapu téri felüljáró

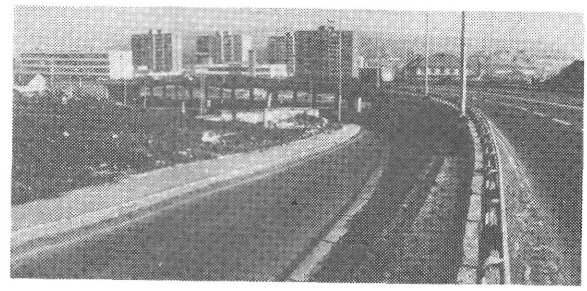


23. Az egri kivezető szakasz

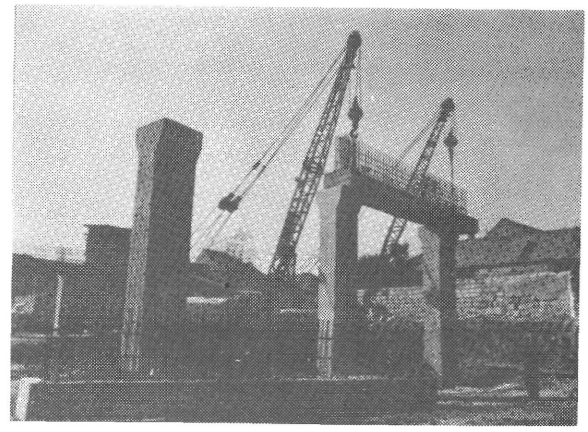




25. *A Ráckapu tér madártávlatból*



24. *Felhajtó a Ráckapu téri felüljáróra*



26. *A Kisvölgy utcai híd építése*

27. *Hagyományos útirányjelző tábla*

28. *A korszerű útirányjelzés*

MAGYARORSZÁG GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNYA 1910–1934 KÖZÖTT

Év	Gépkocsi db-száma			Gépkocsik összesen db	Motor-kerékpár db	Gépjárművek összesen db
	személy	teher	egyéb			
1910	937	110	–	1 047	–	1 047
1911	1 460	151	–	1 611	–	1 611
1912	1 920	252	–	2 178	–	2 178
1913	2 612	264	(1)	2 876	–	2 876
1914	2 877	316	–	3 193	–	3 193
1915	2 748	293	–	3 041	–	3 041
1916	2 478	386	–	2 864	–	2 864
1917	2 829	345	–	3 174	–	3 174
1918			nincs adat			
1919			nincs adat			
1920	1 413	259	–	1 672	–	1 672
1921	2 184	380	–	2 564	161	2 725
1922	2 342	531	(1)	2 873	430	3 303
1923	3 078	721	–	3 799	650	4 449
1924	4 027	968	–	4 995	970	5 965
1925	4 943	1 472	–	6 415	1 462	7 877
1926	6 712	1 950	629	9 291	2 941	12 232
1927	9 259	2 886	856	13 001	4 905	17 906
1928	11 480	3 609	1 113	16 202	8 048	24 250
1929	13 293	4 401	1 358	19 052	10 365	29 417
1930	13 394	4 493	1 377	19 264	11 041	30 305
1931	11 716	4 304	1 323	17 343	11 166	28 509
1932	10 889	3 996	1 272	16 157	10 795	26 952
1933. IX. 30.	11 651	3 646	1 252	16 549	10 971	27 520
1933. XII. 31.	8 990	2 553	640	12 183	8 207	20 390
1934. IX. 30.	11 405	2 805	693	14 903	9 579	24 470
1934. XII. 31.	10 852 (2)	2 834	663	14 349	8 885	23 234

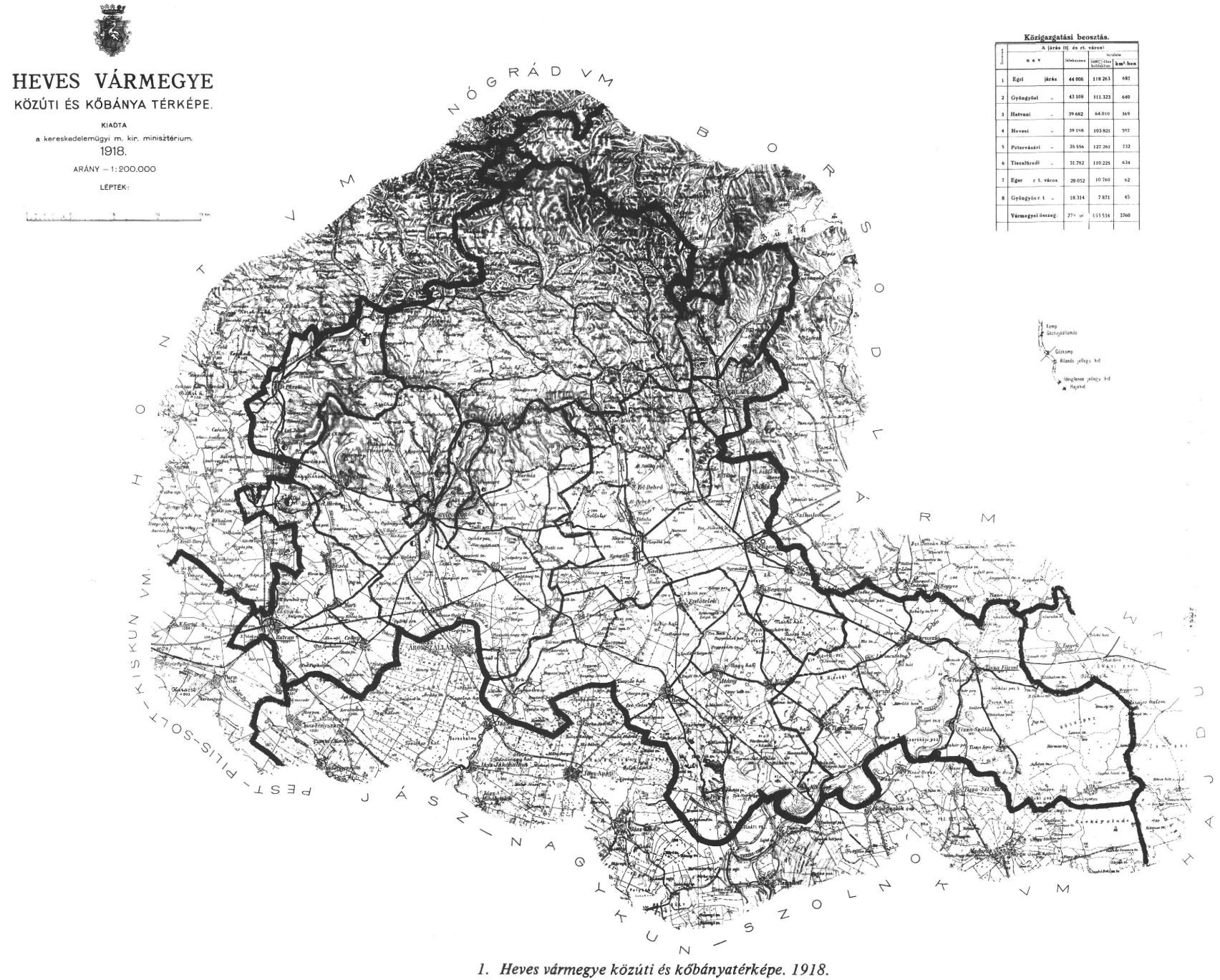
(1) Az egyéb gépkocsik részben a személy, részben a tehergépkocsik között szerepelnek.

(2) Az autóbuszok (527 db) a személygépkocsik között szerepelnek.

A VILÁG JELENTŐSEBB ORSZÁGAINAK GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNYA 1933. JANUÁR 1-JÉN

Ország	Automobil db	Ebből szgk.	Ebből mkp.	Egy automobilra eső lélekszám
USA	24 317 020	20 979 563	100 364	5
Ausztria	34 458	17 738	37 776	195
Belgium	182 689	116 189	61 500	44
Csehszlovákia	99 700	65 200	39 000	149
Dánia	118 130	83 430	24 000	30
Franciaország	1 845 400	1 341 200	525 400	21
Jugoszlávia	11 506	7 711	3 421	1 209
Magyarország	16 157	10 889	10 795	544
Nagy-Britannia	1 621 606	1 200 600	612 568	28
Németország	616 200	460 000	810 000	105
Olaszország	323 336	231 985	145 151	129
Oroszország	56 834	11 722	5 692	2 586
Románia	29 800	21 300	2 500	605
Svájc	93 761	74 000	50 000	44
Összesen:	33 567 295	27 813 201	2 840 888	60

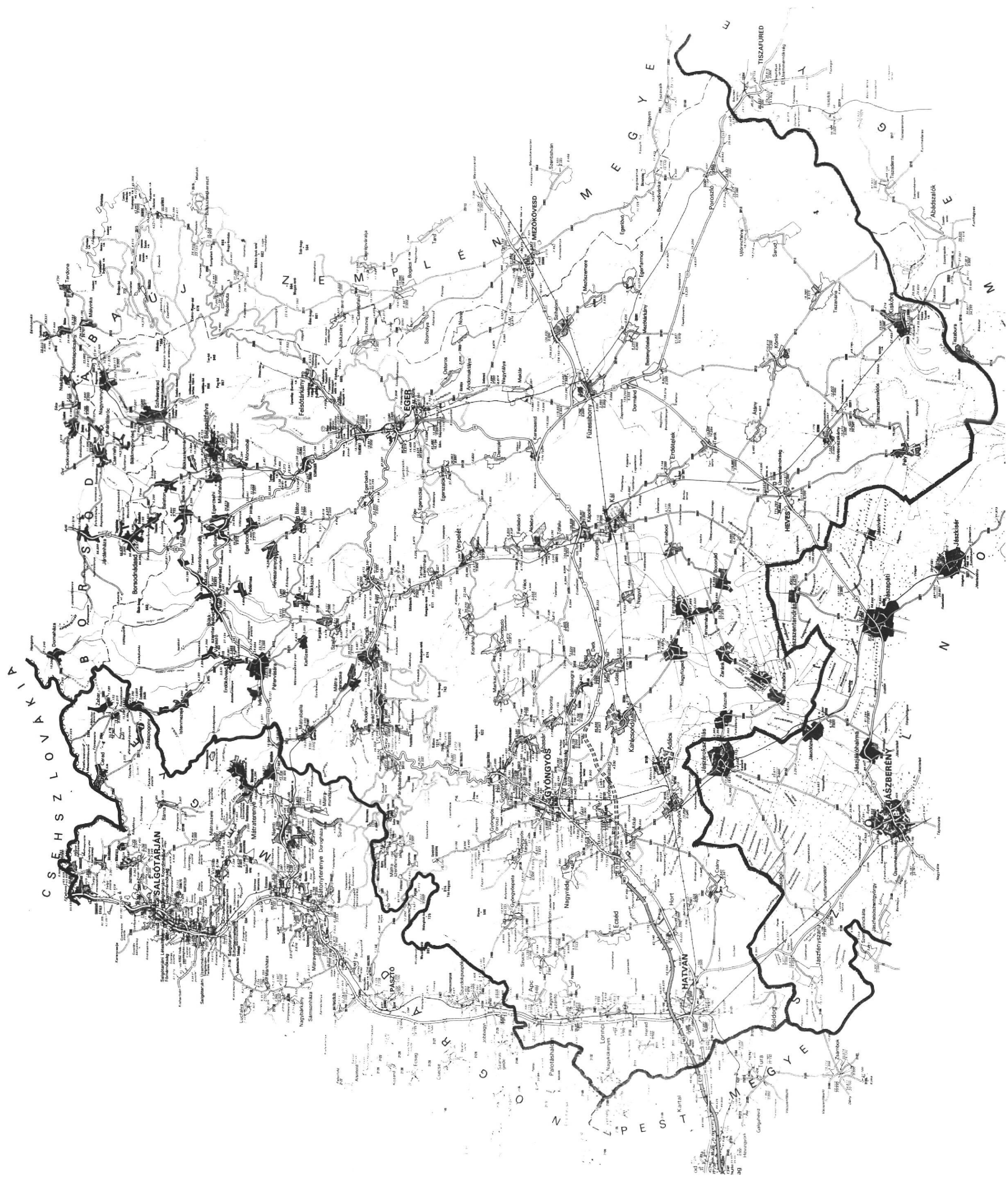
TÉRKÉPMELLÉKLETEK



Közigazgatási beosztás.

Sorszám	A járás (I) és rt. városi neve	Lélekszáma	Területe (1000 □-öles hold)-ben	Területe km²-ben
1	Egri járás	44 008	118 263	681
2	Gyöngyösi „	43 108	111 323	640
3	Hatvani „	39 682	64 010	369
4	Hevesi „	39 198	103 821	597
5	Pétervásári „	35 556	127 261	732
6	Tiszafüredi „	31 782	110 225	634
7	Eger r. t. város	28 052	10 760	62
8	Gyöngyös r. t. „	18 314	7 871	45
	Vármegyei összeg:	279 701	653 534	3760

1. Heves vármegye közúti és kőbányatérképe. 1918.



2. Miskolci Közúti Igazgatóság úthálózati térképe Heves megye – 1986.

KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY
10357
KISKŐRÖS

FORRÁSMUNKÁK

1. *Gr. Széchenyi István: Hitel.*
2. *Debanve: Közutak. 1876.*
3. *Alispáni jelentések. Heves Megyei Levéltár.*
4. *Magyarországi Rendeletek Tára.*
5. *Fest Vilmos: Magyarország Álladalmi és Országos Útjai. 1865.*
6. *Statisztikai és Nemzetgazdasági Közlemények. Budapest 1865.*
7. *Magyarország tiszti cím és névtára. 1873.*
8. *Szegedi Közúti Igazgatóság Közlekedési Emlékmúzeuma által szolgáltatott iratok.*
9. *Magyarország úthálózata és útügyi szervezete a kiegyezés éveiben.*
10. *Magyarország vármegyéi és városai. 1909.*
11. *Gárdonyi Albert: Felsőmagyarország kereskedelmi útjai a középkorban. Budapest 1908.*
12. *Henyei V.: A magyar Posta története. 1926.*
13. *Magyarország Útügyi Évkönyve, 1934.*
14. *Magyar Statisztikai Szemle, 1938.*
15. *Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet*
    a) *Az országos úthálózat-fejlesztési terv készítése. 1973.*
    b) *Úthálózat-fejlesztési adatok gyűjteménye és elemzése 1945–1970. 1971.*
    c) *Magyarország közútjainak története. 1960.*
16. *Gabrielisz László: Adalékok a volt Államépítészeti Hivatal történetéhez 1910–1950. között.*
17. *Győrffy György: Tanulmányok a Magyar Állam eredetéről. 1959.*
18. *Antalffy Gyula: A honi utazás históriája.*
19. *Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában, 1975.*
20. *Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak.*
21. *Soós Imre: Heves megye községei 1967-ig.*
22. *Dr. Kleb Béla: Eger múltja a jelenben. 1978.*
23. *Varga József: Az országos utak városi átkelési szakaszai Heves megyében. Városi Közlekedés 1986/5.*
24. *Zsirai Sándor: Az Egri Közúti Építő Vállalat története.*

Felelős kiadó: Varga József igazgató
Készült: a B.-A.-Z. Megyei ZÖLDÉRT Vállalat Nyomdaüzemében
Felelős vezető: Valkó Péter
Miskolc, 1988
Eng. szám: 29.048/6/1988
ISBN 963 02 5987 7
Felelős szerkesztő: Kálmán István