

A műhelymunka és környezete

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök és okl. építőmérnök

Magyar Közút Kht.
Csongrád Megyei Igazgatóság, Szeged
megyei főmérnök

Örömmel teszek eleget a megtisztelő meghívásnak, előadást tartani szakemberek között, szakembereknek. Az alábbiak az én magánvéleményem.

A H -TPA által szépen megoldott szakmai feladatok sora remélhetően nő a mai előadás sorozattal és a mögötte lévő műhelymunkával.

A burkolat teherbírásának meghatározása, az éppen szükséges erősítés mértékének meghatározása számomra is rendkívül fontos. A munka - a mérnök mérjen és számoljon – gondolatvilágba nagyszerűen illeszkedik. A méretezésnél egyik irányban sem szabadna hibázni.

Az új eszköz mérési gyorsasága lehetővé teszi az adatok összehasonlíthatóságát, homogenitását, különösebb évszaki szorzók torzító alkalmazása nélkül is.

Itt a lehetőség az OKA jó adatokkal való feltöltésére is.

Én „útkaparóként” e műhelymunka kissé tágabban vett környezetével szeretnék foglalkozni. Sokan vélik úgy, hogy a mérnöknek nem kell a pénzzel foglalkozni. Így van ez normális helyen, de nálunk a pénz már kezd olyan kevés lenni, hogy hiánya a műhelymunkát is megbénítja.

Környezet alatt most három dologgal kívánok foglalkozni:

1. Kell-e a 11,5 t-ra való erősítés?

Jól emlékszem Nemesdy professzor úr valamikori szavaira, mely szerint az USA-ban 7,4-7,5 t-s tengelyekkel „felépítették a kapitalizmust”. Nálunk ugyanehhez 10 t-s tengellyel sem megy. Majd beleszakadunk, de 11,5 t-t akarunk. De ez sem lesz elég? Már hallani a 13 t-ra erősítésről. Nyilvánvaló, hogy nem a Trabant vagy a Suzuki teszi tönkre a burkolatot. Mi most a kamioncsordával a vasutat tereljük a közútra! Egy szűk érdekkör jól lobbizik, jól érvényesíti akaratát a társadalommal szemben. Nem ártana átgondolni, mielőtt az igény 15 t lesz. Be kellene árazni a hálózatot az alábbi esetekre: a teljes hálózat 7,5; 10; és 11,5 t-s teherbírású. Valószínű az, hogy lenne különbség. A három szám segítené a gondolkodás beindulását!

2. Mivel megszűnt az ipar és a mezőgazdaság, gyakorlatilag nincs mit szállítania a vasútnak. Ezért sok pénzért felszámoljuk az ország vasúthálózatát. Ezzel egy időben viszont hatalmas költségért megerősítjük az utak burkolatát, a hálózat nagy részén. Egy tranzitország nem lenne képes gyors tehervonatokkal átnyomni a kamion csordát az országon, ha már a hadak útján fekszünk? A kamionok és az áru zöme ezzel visszamenne a vasútra, amelyhez pénzt is adnának, mivel az EU-ban a zászló a vasútnak áll. Nem hangolási hiba ez? Nem úgy néz ki, mintha az utak és a vasutak nem ugyanazon főhatósághoz tartoznának. Sajnos erről sem láttam elemzést. Lobbierdekek itt is?

3. A burkolaterősítés is hatalmas pénzt kér, nem magyarul: nagy forrásigényű. A nagy baj a forrással van. Érti ezt a fenntartó is, a vállalkozó is. A forrás rendkívül kis összegű és szinte kiszámíthatatlanul jön. A választás utáni évben éhenhalnak a kivitelezők, míg a választás előttiben – amikor a politikusoknak szükségük van ránk - éjjel-nappal aszfaltoznak, ünnepnapon is.

Az alábbi anyag egy cikkem anyaga, mely érdekes módon az egyik szaklapban meg sem jelenhetett.

Célom az lenne, hogy az útfenntartási forrás kiszámítható, ismert összeg legyen minden évben, automatizmusként, mely valamilyen összefüggésben van az amortizációval.

Az útvagyon nagy vagyon! Mivel az amortizációt nem számoljuk ki, és nem költjük rá, nagyon valószínű a vagyonvesztés. Ezért sem felel senki.

Az útvagyon és a vagyonvesztés

A helyzet

A 30 ezer kilométernyi állami úthálózat helyzete, tragédiája a szakemberek előtt régóta ismert. A 30.000 km-re évről évre csak esetlegesen jut forrás, holott ideális ezzel szemben az előre ismert automatizmus lenne. Elkerülhetetlen az, hogy a mérnök ne foglalkozzon a pénzzel, különben a mai helyzethez jutunk, pénz nélkül megbénul a szakmai munka.

A győri Útügyi Napokon javasoltam a Nemzeti Útfenntartási Program (a NÚP) kidolgozását, mely elsősorban egy új finanszírozási módra tett javaslat. A javaslat mindenben hasonló az ún. sztrádatörvényünkhöz, a 2003. évi CXXVIII. törvényhez, ahol előre, törvény által rögzítettek az éves finanszírozási összegek. Azóta semmi sem történt. Tovább romlik közutaink állapota és semmit sem változott a fenntartás finanszírozásának módja. Csak annyi változott, hogy a NÚP-ban az útfenntartás helyett az útfelújítást tettük, mert ezt a szót a társadalom előtt nem kell definiálni. A szócsere természetesen nem érinti a tartalmat. Mint tudjuk, a szakmai segélykiáltások, állapotjellemezések korábban is készültek, de valahol mindig el is akadtak. Program is van nagy számban, szinte egyik sem valósult meg. Így nincs értelme a programok gyártásának sem.

Az új helyzet, két rendkívüli momentum

1. Megjelent 2006. októberben az Állami Számvevőszék „Jelentés az állami közutak fenntartásának ellenőrzéséről 2006. október” címmel. Köszönet azért, hogy kitétték honlapjukra. Bárki elolvashatja a www.asz.hu honlapon. Javaslom, tegyük minél többen, mert az anyag rendkívül értékes, készítői remek munkát végeztek. Segítségükkel problémánk a pénz és a politika nyelvén is megjelenik, amely a finanszírozásról lévén szó, nagyon fontos.

2. Végre meghatározták az állami közutak értékét, megvalósult az állami közutak értéken történő vagyonyilvántartása is. Eddig a közúthálózat érték nélküli állami vagyontárgy volt, így amortizáció sem keletkezett, amit nem kellett visszaforgatni. Innentől talán már úgy lehet kezelni az útvagyont is, mint a tisztességes állami vagyont, amely a használat és az idő folyamán veszít értékéből, mely veszteséget viszont pótolni kell. Elindulhatna vita az amortizációs kulcs nagyságáról, az így kiszámolt összeg felújításra fordításáról. A továbbiakban az ÁSZ jelentéséből idézek.

Mi a 30 ezer km-nyi állami út jelentősége?

„A magyar úthálózat mennyisége, minősége, elsősorban azok állapota a közúti közlekedés szempontjából kiemelt fontosságú. Az utak minőségének szintentartása, illetve javítása, az úthálózat fejlesztése, nem csak a gyorsforgalmi utaknál, hanem az országos közutaknál, az autópályák tovább épített szakaszaihoz kapcsolódó, valamint az európai úthálózathoz csatlakozó utak esetében is fontos szempont, emellett hatással van az úthasználók biztonságára és a közlekedési költségeire is.”

Milyenek tartják az úthálózat állapotát?

„...az országos közúthálózat állapota folyamatosan romlott és (amennyiben az erre szánt forrásokat nem biztosítják) várhatóan romlani fog.”

„A források szűkössége miatt elmaradt karbantartások következtében a **beavatkozási hossz** 25 a tíz évvel korábbi, évi 2000 km-ről 2004-re 400 km-re csökkent. Ennek következtében az egyes utakra, útszakaszokra vetített beavatkozási ciklusidő a korábbi 20 év helyett legalább a kétszeresére növekedett.”

„Az **országos közúthálózat** mai **helyzetét ellentmondások jellemzik**. A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének elsődlegessége mellett a meglévő országos úthálózat folyamatos leromlása figyelhető meg. A közúti mellékálózat egyre alkalmatlanabb a gyorsforgalmi hálózatfejlesztés pozitív hatásainak érvényesítésére az érintett térségben.”

„Az utak minősége nemzetközi összehasonlításban is nagyon rossznak minősül.”

Mire jutott az ÁSZ már 1994-ben?

„Az országos közúthálózat fenntartásának, üzemeltetésének, fejlesztésének, valamint a kezelő szervezetek működésének pénzügyi-gazdasági ellenőrzését az ÁSZ utoljára 1994-ben végezte el. Az ellenőrzés szerint a fenntartás és üzemeltetés nem kapott prioritást, továbbá a közúthálózat fejlesztésére készített, 2000-ig szóló hosszú távú terv finanszírozására nem dolgoztak ki évekre lebontott forrásütemezést.”

Mi lenne a cél?

„...az országos közúthálózat forgalombiztos állapotának fenntartása; a 25 éve elmaradt fenntartási feladatokból adódó leromlási folyamat megállítása;”

„...a rendkívül balesetveszélyes magyar közutak fejlesztési és karbantartási munkáinak forráshiányból eredő több évtizedes lemaradásai pótlására.”

Mit tett a közúti szakma?

„Az **országos közúthálózat aktuális állapotáról** Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI), évente készített értékelést, az Országos Közúti Adatbankban (OKA) tárolt adatok felhasználásával. Ezzel alapozta meg az éves és hosszabb távú fenntartási és fejlesztési tervek előkészítését és a beavatkozások indoklását.”

„A vizsgált időszak közlekedési infrastruktúra fejlesztésének jellegzetessége, hogy miközben a gyorsforgalmi utak látványosan fejlődtek, a főközlekedési utak fejlesztése is napirenden volt, az úthálózat állagmegóvására (figyelembe véve az inflációt is) kevesebb pénz jutott. A Közlekedéstudományi Intézet Kht. felmérése szerint a kedvezőtlen tendenciának következménye az országos közúthálózat elértéktelenedése, a forgalombiztonság romlása, az úthasználati költségek emelkedése.”

„A fejlesztési fenntartási feladatok **beszámolásának keretében** a minisztérium Közúti Közlekedési Főosztálya féléves gyakorisággal készített tájékoztatót, ezen belül az ÚFCE-ből finanszírozandó munkák állásáról, valamint szakmai összeállításokat és programokat a meglévő úthálózat megóvására és felújítására vonatkozóan.”

Milyen folyamatok zajlanak/zajlottak?

Figyeljük a számok nagyságát az idő függvényében 2006-ban például

„A minisztérium az UKIG-gal folytatott sorozatos egyeztetések során az intézmény által előirányzott 159 300 M Ft-hoz, illetve szakmai minimumként kezelt 138 000 M Ft-hoz képest – az államháztartás egyensúlya érdekében megjelölt pénzügyi korlátokra tekintettel – először 75 000 M Ft-ban, majd 60 700 M Ft-ban határozta meg az ÚFCE tervezési értékét.”

Ugyanez naturáliában:

„Az Európai Unióhoz való csatlakozáskor a magyar állam derogációt kért és kapott a 115 kN tengelyterheléshez, illetve 440 kN össztömeg terheléshez kapcsolódó EU előírás bevezetésére 2008. december 31-ig. A teljes, 30 000 km-es közúthálózaton, rövid időn belül nem valósítható meg az EU által is támogatott közúti rehabilitációs program (finanszírozási és technikai korlátok miatt), ezért közlekedéspolitikai, forgalmi és területfejlesztési szempontok alapján, mintegy 7 400 km hosszú preferált útszakaszt jelöltek ki, amely prioritást élvez a burkolat, valamint a híd rehabilitációs munkák során. Ezen belül 2008. végéig 1700 km kiemelten fontos közút megerősítését vállalták. **Ennek teljesítése nem időarányos,...**”

Hogyan finanszíroztunk?

„...a közúthálózat mindenkori jó állapotának fenntartásához szükséges feltételeket előíró egységes törvényi rendelkezések a helyszíni vizsgálat lezárultáig nem készültek el.”

„...a **fejlesztések hangsúlya** 2003-tól – a jogszabályokban és határozatokban is nyomon követhetően – egyre inkább a gyorsforgalmi utak fejlesztése felé tolódott.”

„...összegét költségvetési alkuk és kormányzati döntések befolyásolták.”

„A források korlátozása miatt a lokális beavatkozások kerültek előtérbe, a projekt szemléletű rendszer használata háttérbe szorult, mert a rendszer egy bizonyos forrásszint alatt az adatokat nem tudta kezelni.”

„Az **útfelújítások** és a **karbantartások** esetében a vizsgált időszakban a jogszabályok által előírt kötelezettség, és az ehhez igazított igények, illetve a rendelkezésre álló források között feszültség jelentkezett, mert a Kormány nem biztosította a minisztérium által fontosnak tartott összegeket.”

„Az UKIG a források célirányos elosztására törekedett, ugyanakkor a javításra váró útszakaszok **fenntartási módjának megválasztásánál** – annak ellenére, hogy több tanulmány, előterjesztés is felhívta a figyelmet az utak állapotának rosszabbodására – elsősorban nem szakmai, hanem pénzügyi szempontok érvényesültek.”

„Az ÚFCE felhasználási céljai tekintetében a felújítási munkákra fordított pénz 2003-tól drasztikusan kevesebb, mint felére csökkent, és az ezt követő növekedés ellenére sem érte el a 2002. évi szintet.”

„**Egy adott útszakasz fenntartási módjának választásánál nem a gazdaságossági, szakmai szempontok érvényesültek.** A legfontosabb szempont a jogszabályokban rögzített kötelezettségek teljesítése, a rendelkezésre álló költségvetési forrásokból. Ezek mértéke azonban csak a **legolcsóbb**, következésképpen a legegyszerűbb megoldásokat **tette lehetővé**. Ez pillanatnyi – az

olcsóbb javításból fakadó – gazdasági előnyt jelentett, de a gyakoribb javítások miatt, **illetve** egy későbbi nagyobb költséggel járó felújítás miatt később jelentkező többlet ráfordításokkal jár. A legolcsóbb megoldásra ösztönözte a megyei kht-kat az UKIG is.”

„Ez azonban csak a legolcsóbb, tehát a legegyszerűbb megoldásokat, karbantartásokat tette lehetővé, erre ösztönözte a megyei kht-kat az UKIG is. Így a pillanatnyi – olcsóbb javításból fakadó – pénzügyi előny kapott prioritást, a későbbi többlet ráfordítások, illetve az adott útszakasz hosszú távú állapotának szempontja háttérbe szorult.”

Az igények, illetve a rendelkezésre álló források közti feszültséget jól jelzi a Közúti Közlekedési Főosztály vezetője által a miniszternek 2004. március 16-án írt tájékoztató levele (a feljegyzésen szerepel a közlekedési, illetve a költségvetési helyettes államtitkár aláírása is, akik egyetértettek a levél tartalmával):

„Összességében tehát a 2004. évi 71 165,3 millió Ft-os tervjavaslatban a halaszthatatlan – a közlekedésbiztonsággal közvetlen összefüggésben lévő út-híd felújítási feladatokra nem lehet forrást biztosítani. Túlzás nélkül állítható, hogy az országos közúthálózat állapota egy időzített bomba. Már ma is ezer kilométerekben mérhető a fenntarthatatlan úthálózat hossza.”

„Ténylegesen így a 30. 000 km-es országos közút hálózaton út- híd üzemeltetésre és karbantartásra a minimum követelményként megfogalmazott „C” szolgáltatási szint eléréséhez szükséges 40 000 millió Ft-tal szemben 28. 000 millió Ft áll rendelkezésre. Ez a helyzet az elmaradt felújítással együtt az úthálózat állapotának drámai leromlását eredményezi.”

„A vizsgált időszakban az utak fenntartási módjának megválasztásánál **nem a szakmai**, hanem – a törvényi kötelezettségek teljesítése mellett – **a rendelkezésre álló forrásokhoz való igazodás vált a legfontosabb szemponttá.**”

„A tartósan korlátozott finanszírozás miatt a kisebb forgalmú utakra (bár a hatékonysági mutatók indokolták volna) legfeljebb a maradékelv alapján jutottak források.”

Hogyan „működött” a forráselosztó (HDM-III) program?

„A HDM-III a 2003. februárjában alkalmazni kezdett új struktúrájú OKA 2000 rendszer által nyújtott adatokat nem tudta megfelelő szinten kezelni. A program egy forrásszint-minimum alá jutva nem tudta értelmezni a betáplált adatokat. Nem adott hiteles eredményeket, folyamatosan „lefagyott”, ezért értelmetlenné vált a további használata.”

Mennyi a közutak értéke?

„A mintegy 7000 Mrd Ft értékű nemzeti vagyont képviselő országos közúthálózat...”

Mi lenne a helyes prioritás?

„...a fenntartás és üzemeltetés nem kapott prioritást, továbbá a közúthálózat fejlesztésére készített, 2000-ig szóló hosszú távú terv finanszírozására nem dolgoztak ki évekre lebontott forrásütemezést.”

„...a **fejlesztések hangsúlya** 2003-tól – a jogszabályokban és határozatokban is nyomon követhetően – egyre inkább a gyorsforgalmi utak fejlesztése felé tolódott.”

Mit javasolnak?

„A helyszíni ellenőrzés megállapításainak hasznosítása mellett javasoljuk a Kormánynak

1. kezdeményezze a közlekedési törvény módosítása keretében a közúthálózat mindenkor jó állapotának fenntartásához szükséges feltételek előírását;
2. építse be feladattervébe a közutak állapotát javító programok megvitatását és jóváhagyását, ütemezze ezek végrehajtását, és a szükséges forrásokat.”

Mit tesznek az angolok?

Nagy Britannia-ban az autópályákat és a főutak zömét (7275 km-t) a Highways Agency tartja fenn. Innen származó információ szerint egy algoritmus szerint számolják az útvagyon értékét. Ez a törzsutak (trunk roads) esetén bruttó 86.417 milliárd font. Egy másik algoritmussal az értékcsökkenést is számolják, mely 10.433 milliárd font. Ez azt jelenti, hogy az értékcsökkenési ráta – szinte hihetetlen – 10 % fölötti! Ez is begyűrűzhetne!

Mit tehetünk ezután?

Az ÁSZ mind az utak állapotát, mind a döntési folyamatok, mind a teendőket helyesen írta le.

Mindannyian kérdezhetjük ezt követően országgyűlési képviselőinket az úthálózatra vonatkozó, forrást meghatározó döntéseikről. Szívesen aszfaltoznánk, ha lenne miből. Osztrák útminőséget azonban albán pénztárcával nem könnyű biztosítani.

Szorgalmazzuk a Nemzeti Útfelújítási Program mielőbbi megkezdését, mely a 2003. évi CXXVIII. törvényhez, a sztrádatörvényhez hasonlóan. Így ezzel több évre előre rögzítenénk az évente útfelújításra fordítandó összegeket, ahogyan azt az ÁSZ jelentés is javasolja.

A több évre szóló, éves bontású, beárazott program a kivitelezői kör életét is megkönnyítené. A politika ciklikussága ciklikusságot visz a kivitelezők életébe is. Munkamentes évek és a választások előtti hatalmas feladatok nehezítik a kapacitások ütemezését, rendelkezésre állását. Egy kiegyenlítettebb menetrend az árakra is kedvezően hatna.

Szüntessük meg a negatív diszkriminációt. Az adófizetők egy része autópályák mellett versenyképes helyzetet élvez, a nagyobb része viszont a megszűnés stádiumában lévő egykori utak környezetében vegetál.

Az útállapotok javulásával javulna 7-8 millió (sok köztük a szavazó) magyar állampolgár életkörülménye, elérhetősége, életminősége, versenyképessége.

Milyen források jöhetnek szóba?

Az eddig megismert és újnak nevezett finanszírozási megoldásokból már kiderült az, hogy bármilyen „korszerű” is a finanszírozási forma, végül mindig az állam fizet, az adófizetők pénzéből, miközben néhány érdekcsoport jól jár.

A különbség csak a különféle finanszírozási módok költségében van. Hasznos lenne, ha a társadalomnak legmegfelelőbb, legolcsóbb finanszírozási formát választanánk ki.

Az első forrásunk lehetne:

A nagy értéke van az útvagyonnak. Meg kellene határozni ennek éves értékcsökkenését, majd az amortizációt útfelújításra fordítani. Az amortizációs kulcs lehetne akár 2-3% értékű is, mivel évtizedes lemaradást kell behozni. 6.000-8.000 Mrd Ft-os vagyon esetén **már az 1% is 60-80 Mrd Ft! Évente legalább ennyi lenne csak útfelújításra.**

Különben:

Van egy nagy vagyonunk és annak állaga laikusoknak is nyilvánvaló módon romlik. Nem teszünk semmit a romlás ellen. Elkerülhetetlen a vagyonvesztés. Mi értelme a hatalmas fejlesztéseknek? Azok az utak megépültük, ünnepélyes átadásuk után bekerülnek a közutak családjának mostoha gyerekei közé, azaz az elfekvőbe. Ki a felelős?

A második forrásunk lehetne:

Kiegészíthetnénk az előbbi összeget az útdíjjal. A Közút című újságban már leírtam a román szisztémát, melynek elvei, nagyságrendjei szimpatikusak. Román mintára – mert már ők is megelőztek bennünket - nálunk is bevezethető lenne az általános, minden állami útra és minden úthasználóra kiterjedő úthasználati díj. Fontos lenne azonban az, hogy ez ne legyen egy újabb terhe az autós társadalomnak, ennek összegével az autósok egyéb terhe csökkenjen. A lényeg: az autósok terhe ne nőjön, az autós terhek szerkezete változna. A bejött pénz pedig közvetlenül az útfelújításra menjen.

A harmadik forrásunk lehetne:

Minden fórumon jelezzük azt, hogy amennyiben az uniós forrásokat 2007. és 2013. között országunk nem tudná teljes mértékben másutt felhasználni, akkor az állami úthálózat felújítása felvenné a fennmaradó pénzeket, pl. a ROP-okba nagyobb összeg utalásával. Az 7 év első 2 évének során útfelújításra kapott hatalmas összeg elegendő kb. 20 km-re Csongrád megyében. Ez megfelel: $20 \text{ km} * 100 / 1350 \text{ km} = 1,5 \%$ -nak, pedig eddig azt hallottuk, hogy annyi pénz jön, hogy el sem tudjuk költeni.

Szeged, 2007. május 15.

A felhasznált szakirodalom:

1. Állami Számvevőszék: Jelentés az állami utak fenntartásának ellenőrzéséről
0640 2006. október
2. internet: Higways Agency