

Tombor Sándor: meghatározó évek, emberek, élmények

„Féltünk, hogy gazdátlan marad ez a terület”

Az Útügyi Műszaki Előírások elektronikus terjesztése révén jelentős megújulásra készül a Magyar Útügyi Társaság – nyilatkozta lapunknak Tombor Sándor, a szervezet alapító-elnöke. A beszélgetés a szakember személyes pályafutását állítja a középpontba: szó esik a kutatóintézeti múltjáról, az államtitkári megbízatásról, a családi háttérrel és a máltai lovagrendről is.



Tombor Sándor 1951-ben született Budapesten. A győri Közlekedési és Műszaki Főiskolán, majd a Műegyetemen szerez diplomát, 1972-től a Közlekedéstudományi Intézet munkatársa. 1990-től a közlekedési minisztériumban, illetve háttérintézményekben dolgozik, 2000-től 2002-ig a tárca közigazgatási államtitkára. Ezután 2005-ig a Swietelsky Kft. alkalmazottja, azóta saját cégét, a TT Consult Kft.-t vezeti. 1994-ben a Magyar Útügyi Társaság kezdeményezője, s azóta is a szervezet elnöke. Nős, négy gyermek apja; a Magyar Máltai Lovagok Szövetségének tagja.

– Ha az interneten rákeresünk a „Tombor Sándor” névre, akkor a legtöbb találat az ön közigazgatási államtitkári múltjával kapcsolatban bukkan fel, és persze a közlekedési szakma tisztában van vele, hogy a Magyar Útügyi Társaság elnöke a szervezet megalakulása óta. Az előzményeket azonban talán nem mindenki ismeri. Mit kell tudnunk a pályafutása kezdetéről?

– Első munkahelyem a Közlekedéstudományi Intézet volt, ahol 18 évet töltöttem. Itt két nagyobb témakörrel foglalkoztam: geotechnikával és útpálya-szerkezetek építéstechnológiai kérdéseivel. 1990-től a politikai változások nyomán a Közlekedési Minisztériumba, a Közúti Közlekedési Főosztályra kerültem, ahol a műszaki szabályozás, a kutatás irányítása, a technológiák engedélyeztetése, jóváhagyása, a nemzetközi kapcsolatok ápolása és minőségbiztosítási kérdések tartoztak a munkakörömhöz. Az átszervezések következtében hasonló feladatokat 1993-tól az UKIG Műszaki Szabályozási és Minőségbiztosítási főosztályának az élén láttam el, majd 1996-ban az irányításom mellett megalakult az ÁKMI, amelynek műszaki igaz-

gatója voltam, később 1998-tól 2000-ig az igazgatói posztot töltöttem be. Ez a szervezet a közúti igazgatás háttérintézménye volt, amelynek éppen azok voltak a fő feladatai, amelyekkel korábban foglalkoztam: szabályozási, minőségbiztosítási, minőségellenőrzési tevékenység, kutatások, adatbankok kezelése, Útinform, útvonal-engedélyezés, nemzetközi kapcsolatok.

Államtitkárból kivitelező, majd vállalkozó

– 2000-ben jött tehát az államtitkári poszt.

– Valóban jelentős változás volt az életben, amikor 2000-ben felkértek, hogy legyek a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkára. Az ágazat legmagasabb szintű szakmai vezetőjének lenni nagy kihívás, megtisztelően szép feladat volt. Én legalábbis sosem politikai, hanem mindig is szakmai feladatnak tartottam ezt, azokkal ellentétben, akik a kormányváltáskor a szakmai munka folytonosságánál fontosabbnak tartották politikai szempontjaik érvényesítését. Nekem – bár korábban nem egészen így képzeltem – valami újba kellett belefognom. Kivitelező még nem voltam, de a KTI-ben végzett tevékenységem elég szorosan kapcsolódott a kivitelezéshez, ezért ilyen állást vállaltam el: a Swietelskyhez kerültem, budapesti területi igazgatónak. 2004-ben megjelent az M6-os koncessziós autópálya tenderkiírása. Vezetője lettem az egyik pályázó csapatnak, a Billfinger Berger, Porr és Swietelsky alkotta konzorciumnak, a pályázatot megnyertük. 2004 októberében aláírták a szerződést. A Koncessziós Rt.

igazgatóságának a Swietelsky képviselőjeként lettem a tagja. 2004 decemberében elkészült a részletes banki felülvizsgálat, az ügynevezett pénzügyi zárás. Ezután én ismét váltottam. Németül jól beszélek, de a konzorcium közös nyelve egyre inkább az angol lett, amiben nem vagyok elég jártas ahhoz, hogy nagy súlyú kérdésekben tárgyaljak, döntsek. Így azt a munkát nem tudtam lelkiismeretesen ellátni.

– Miért következett be ez a „nyelv-váltás”? Hiszen az említett építőipari cégek mindegyike német nyelvterület-ről származik.

– A koncessziós konstrukció miatt több nemzetközi bank is részt vett a finanszírozásban, és ők természetesen hozták magukkal a pénzügyi világ közös nyelvét: az angolt.

– Mi volt tehát a következő állomás?

– A szakmai pályafutásomon már szinte mindent csináltam, csak magáncégem nem volt még. Ezért 2005-ben megalakítottam a TT Consult Kft.-t, amelynek azóta is ügyvezetője vagyok. Mérnöki irodaként működünk: beruházás-lebonyolítással, szakértői munkákkal, műszaki ellenőrzéssel, tanácsadással foglalkozunk.

– Említene néhány konkrét munkát?

– Tettem kisebb kirándulást a magasépítés területére is – budaörsi raktárépületek beruházási munkájában vettem részt –, de többnyire természetesen útépítéssel kapcsolatos feladatok adódnak: az M6-osnál megmaradtam szakértőnek, az M0-snál fél évig egy szakasz áttervezésénél dolgoztam tervkoordinátorként. A Lagermax Hungaria Kft. budaörsi gépkocsitároló telepeinek beruházási feladatait látom el, de részt veszek a Lagermax romániai beruhá-

Ütügyi előírások elektronikusan – a rendszer négy modulja

Vásárló modul

A kiválasztott előírások, kiadványok elektronikusan megrendelhetők lesznek.

Elektronikus kiadványok modul

A jövőben minden kiadvány elektronikus változatban is kapható lesz. Lehetőség nyílik a kiadványok egy részének, vagy a teljes választéknak az előfizetésére, egy vagy több számítógépen való felhasználására, a havonta online frissített előíráskészlet naprakész hozzáférése.

Irányítási-szervezeti modul

A szervezet célszerűbb átalakítása után a társaság munkája, de különösen az előírások kidolgozása jóval hatékonyabb lehet, mert a munkabizottsági tagok és más közreműködők közös elektronikus platformot fognak használni.

Hálózati rendszer modul

Az előző három modult összeköti és működteti a mainál jóval erősebb kohézióval rendelkező elektronikus hálózati rendszer.

(Tombor Sándor előadása a 2008. évi Ütügyi Napokon – kivonat)

zásaiban is. A NIF Zrt. megbízásából érdekes szakértői feladat volt a 6-os út 11.5-t burkolatmegerősítési munkáival kapcsolatban a pályaszerkezet-építés felülvizsgálata. A Kömi Kft. alvállalkozójaként a bajai elkerülő szakasz, és az 51-es út Kalocsa-Dunapataj közötti szakasz burkolatmegerősítési munkáinál a mérnök feladatait látom el.

A különbség az út és a tévékészülék között

– Ebből a történetből most kimaradt a MAÚT-szál, pedig ez is összefonódik az ön személyes pályafutásával...

– 1994-ben hoztuk létre a Magyar Ütügyi Társaságot. Akkor már töb-

büneknek alkalma nyílt arra, hogy megismerjük az Ausztriában és Németországban működő ütügyi társaságokat, és láttuk, hogy ezek milyen hasznosak. Én magam – éppen a német újraegyesítés után – négy hónapig dolgozhattam a bonni szövetségi közlekedési minisztériumban vendég hivatalnokként, ami sok szempontból meghatározó volt a későbbi pályámon. Ott erősödött meg bennem az a meggyőződés, hogy meg kell csinálnunk a Magyar Ütügyi Társaságot. Az is erősítette ezt, hogy 1994-ben megváltozott a szabványosítással kapcsolatos jogi környezet, és féltünk, hogy gazdátlan marad ez a terület.

Az Útügyi Műszaki Előírások sorozatában körülbelül kétszáz kiadvány jelent meg, amely az utak tervezésének, kivitelezésének, fenntartásának, üzemeltetésének módját szabályozzák. A kívülálló számára ez a munka talán száraznak és unalmasnak tűnik, de valójában óriási jelentőségű dologról van szó: évtizedekre meghatározhatja a megépülő utak minőségét, biztonságát



– Miért maradt volna gazdátlan?

– Mert mondjuk a tévécészülékek gyártói nyilván megegyeznek a képcsövek műszaki paramétereiben, a televíziózás alapvető rendszerszabványaiban, különben nem működne az egész, nem lehetne televíziókat eladni. Ebben az esetben nem a fogyasztók működtetik a rendszert, hanem a gyártók – működik egy világos érdekeltségi rendszer. Ugyanakkor az utak „fogyasztói”, azaz a gyalogosok és az autósok kevésbé vannak abban a helyzetben, hogy befolyásolják az utak minősége és bizonyos műszaki paraméterek közötti összefüggéseket. Miközben minden az ő pénzükből, nekik épül!

Az autópályák esete az olcsósítással

– Tehát az útügyi szabályozás kialakítása a MAÚT elsődleges feladata?

– Igen, az Útügyi Műszaki Előírások sorozatában körülbelül kétszáz kiadványunk jelent meg, amely az utak tervezésének, kivitelezésének, fenntartásának, üzemeltetésének módját szabályozzák. A kívülálló számára ez a munka talán száraznak és unalmasnak tűnik, de valójában óriási jelentőségű dologról van szó: évtizedekre meghatározhatja a megépülő utak minőségét, biztonságát.

– A minőség és a biztonság mellett az útépités költségét is jelentősen befo-

lyásolhatja egy-egy műszaki előírás. Ezt mutatták meg azok a közelmúltbeli változtatások, amelyekkel sikerült csökkenteni az M7-es autópálya építési költségeit. A Kóka János-féle „olcsósítási akcióra” gondolok...

– Hát igen, a politikusok egyik kedvenc témája a „miért ilyen drága az autópálya?” kérdéskör. Pedig önmagában abból, hogy mennyi egy autópálya építési költsége kilométerenként, még nem állapítható meg, hogy az túl drága-e vagy sem; ahhoz a tényleges műszaki tartalmat is látni kell. Az M6-os útnak van olyan 60 kilométeres szakasza, ahol 11 csomópont épült – ez így persze sokkal drágább, mint ha csak az elején és a végén épült volna egy-egy. A százhalombattai ipari terület közelében elhaladó szakasznál rendkívüli mennyiségű közműkiváltásra volt szükség, ami például a gyérebben lakott horvátországi hegyvidéken nem merül fel. Nagyon sok egyéb műtárgy épült ezen a szakaszon, és így tovább. Erre lehet azt mondani, hogy persze, csak hogy Horvátországban alagutakat kell építeni, ami igaz is – csak hogy az alagútból kitermelt kőzetet a közvetlen közelben fel lehet használni építésre, míg nálunk nem egyszer 30-40 kilométeres távolságból kell a helyszínre szállítani a kőanyagot. De érdeemes továbblépnünk, és túltekinteni a műszaki szempontokon. Ugyanis az autópálya haszna ott jelentkezik, ahol leágazás van, azaz csomópont – hiszen ott válik elérhetővé, értékelődik fel a terület, ott indul meg a gazdasági növekedés, onnan származik majd több adóbevétel... Ezzel a szemmel nézve akkor most drága volt ez a szakasz, vagy sem?

– Az említett konkrét esetet – az M7-es olcsóbbá tételének kérdését – hogyan látja?

– Ezt is érdemes árnyaltan megközelíteni. Látnunk kell például, hogy ha az elválasztó sáv szélességét egy méterrel csökkentjük, akkor azzal legfeljebb néhány napnyi földmunkát spórolhatunk meg, miközben ide magasabb biztonsági fokozatú visszatartó rendszert kell építeni, ami növeli a költségeket. Ezen kívül az elkészült terveket újra kellett csináltatni, amit szintén valakinek ki kellett fizetni, de azt hiszem erről a témáról nehéz korrektil, röviden beszélni...

– Sokan azért szakmai érveket is említene az „olcsósítás” mellett, hiszen valóban igaz, hogy például a szélesebb út nagyobb műtárgyakat, esetleg plusz támfalak építését jelentheti.

– Valóban számos olyan megoldás is született, amit meg lehetett volna olcsóbban is csinálni. Egyáltalán nem akarom azt a látszatot kelteni, hogy a takarékoságot ne tartanám, illetve a Magyar Útügyi Társaság ne tartaná ésszerű és fontos dolognak. Meg kell találnunk a jó kompromisszumot a hosszú távú érdekek, a biztonság és a takarékoság között. De attól tartok, ebben a kompromisszumkeresésben nem nagyon számíthatunk a politikusokra, akik csak időnként és sokszor csak a jelszavak szintjén tartják fontosnak a takarékoságot.

– Miközben jól tudjuk, hogy milyen irreális többletköltségeket okoz egyes projektek túlhajszolása, a józan ésszel indokolhatatlan határidők előírása...

– Ennek elsődleges oka a politikai gondolkodás ciklusokban jelentkező látásmódja. Évtizedek óta hiányoznak, és száz évekre építünk egy-egy

létesítményt, mégis sokszor azért teszünk óriási erőfeszítéseket, hogy néhány hónapot nyerjünk. Említhetek még egy drágító tényezőt: az önkormányzatok zsarolási potenciálját. Ha egy legelőt elvág tőlük az út, százmillióért kell hidat építeni, hogy meg tudják közelíteni a „saját” területükről, miközben jól tudjuk, hogy évente legfeljebb ötször fog rajta átjárni valaki kaszálni, és hogy az egész terület nem ér annyit, mint amennyibe a híd került.

Szabványok naprakész, hiteles, kereshető rendszerben

– Térjünk vissza a MAÚT-hoz: mi az a legfontosabb dolog, ami mostanában történik a társaság háza táján?

– Nagy változás következik az előírások megjelentetésében: túllépett az idő a papír formátumú közzétételre. A jövőben elektronikusan lesznek elérhetőek ezek az anyagok, és természetesen nem csak az ez után készülő, hanem az eddig megjelent összes, együtt körülbelül 1500 oldalnyi előírás is. Egy könnyen kezelhető, áttekinthető, kereshető adatbázisban szeretnénk elérhetővé tenni, ami mindig naprakész, hiteles, és az anyag interneten keresztül történő értékesítése is megoldott. Az erre a célra szolgáló szoftvert az osztrák útügyi társaságtól vesszük át, több mint 50 ezer eurót, azaz 13-14 millió forintot fizetünk érte. Rendkívül kiforrott és nagyon jól bevált rendszerről van szó. Elég, ha annyit mondom, hogy a német útügyi társaság is ezt a rendszer vette át – márpedig ha a németek vesznek át valamit az osztrákoktól, az elég megbízható referenciát jelent...

– Mikortól működne ez az új rendszer?

– December elejéig befejeződik a szoftver honosítása, tehát a próbaüzemelés után januártól mindenki számára használható lesz. Azt is várjuk ettől, hogy az útügyi műszaki szabályozási munkában a korábbiaknál is többen és nagyobb kedvvel vesznek majd részt, különösen a fiatalabb nemzedékből.

Apák és fiúk

– *Ha jól számolom az éveket, szakmai pályafutásának felét kutatómérnökként töltötte, mielőtt átváltott a „szakmapolitikai” területére. Mennyiben volt meghatározó ez az első 18 év? Egyáltalán hogyan választotta ezt a pályát?*

– Amikor iskolás koromban megkérdezték tőlem, hogy mi akarok lenni, mindig azt válaszoltam: építészmérnök. Az építészkarra azonban nem vettek föl – 1969-ben, amikor felvételiztem, ide kellett volna a legtöbb pontszám –, így átirányítással a győri Közlekedési és Műszaki Főiskolára kerültem. Az első munkahely keresések egy évfolyamtársam a Közlekedéstudományi Intézetbe (akkor KÖTUKI) akart menni dolgozni, de nem tudott elmenni az „állásbörzére”, megkért, hogy érdeklődjem. Így találkoztam dr. Boromisza Tiborral, akivel addig beszélgettünk, amíg a végén rákérdezett: én nem akarnék-e ott dolgozni? Szeptembertől már ott kezdtem a munkát. És a másik kérdésre válaszolva: nagyon is meghatározóak voltak az ott töltött évek. Az intézetben igazi műhelylégtörvény uralkodott, nagy nevek, kitűnő szakemberek, rengeteget lehetett ott tanulni tőlük. Nagyon sokat köszönhetek

dr. Boromisza Tibornak, ő az egyike azoknak, akik nagy hatással voltak a pályámra.

– *És a szülői ház? A mérnöki pálya iránti fogékonyságot otthonról hozta magával?*

– Apámra teljesen a humán érdeklődés volt jellemző: újságíró, könyvtáros és történész volt. Emellett azonban kiváló műszaki érzékkel is rendelkezett. Az alaposítást, a dolgok végiggondolására való igényt biztosan tőle örököltem. Viszont a gyermekeimbe sikerült elültetnem a műszaki orientációt. Igaz, Orsi lányom némettanár és két pici unokánk mellett újságírói diplomát szerzett, Péter fiam építőmérnök – most éppen az M0-s építésén dolgozik –, István most fog érettségizni, de szintén építőmérnöknek készül, László még „bőven” gimnazista, de ő is jó érzékkel nyúl a műszaki dolgokhoz. És ha már a személyes kérdéseknél tartunk, örömmel említem meg, hogy a Magyar Máltai Szeretetszolgálat alelnöke vagyok, és 2000 óta a Magyar Máltai Lovagok Szövetségének is tagja. A szeretetszolgálat olyan tapasztalatokban és élményekben lehetett részem, amilyen ritka történelmi helyzetekben adatik meg az embernek. A romániai forradalom, majd a délszláv háború idején aktívan részt vehettem különböző segélyszállítmányok irányításában, a segélyek szétosztásában, Magyarországon és a konfliktusok helyszínén is. Ki nem vett szabadságaimat erre fordítottam ezekben az időkben, és egyáltalán nem bántam meg. Ezek az élmények is meghatározóak voltak a személyes sorsomban.