

Utak 2004 után – nemzetközi konferencia

Tízéves jubileumát ünnepelte a Magyar Útügyi Társaság

Nemzetközi szakmai konferenciával köszöntötte jubileumát a tízéves Magyar Útügyi Társaság (MAÚT). Az eseménnyel a szervezőknek az volt a célja, hogy fórumot teremtsenek az európai uniós csatlakozás előtti napokban a közúti szakemberek számára. Az április 26–27-én, a Congress Park Hotel Flamencóban megrendezett szakmai találkozón holland, német, osztrák, szlovák és szlovén szakemberek voltak jelen a vendéglátó magyarokon kívül. Együtt vitatták meg egyebek között a közutak és hidak tervezésének, nemzetközi szabályozásának részleteit, továbbá az útpályaszerkezetek fenntartási és fejlesztési kérdéseit. A kétnapos konferencia előzményeként, április 25-én délután a holland CROW és a MAÚT képviselői folytattak megbeszélést a Makadám klubban, ahol azt követően valamennyi külföldi vendég kerekasztal-megbeszélésen vett részt.

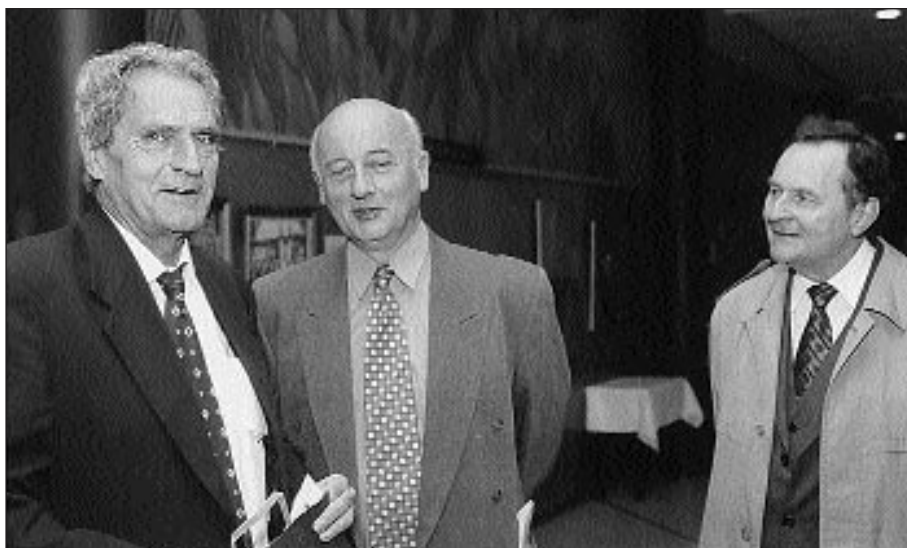
A nemzetközi konferencia első napján a MAÚT elnöke, Tombor Sándor köszöntötte dr. Kovács Ferenc közlekedési helyettes államtitkárt, valamint a hazai és a külföldi társszervezetek küldötteit és valamennyi résztvevőt. Felelevenítve a társaság megalapításának körülményeit elmondta, hogy a MAÚT a Műegyetemen jött létre. Beszült mindazokról a kényszerítő okokról, amelyek közrejátszottak a társaság létrehozásában. Mint elmondta, a németországi, illetve az ausztriai testvérszervezetekhez hasonlóan a Magyar Útügyi Társaság is sokféle szakembert fog össze. Sokirányú tevékenységük közül kiemelte, hogy legfontosabb feladatuk a műszaki előírások kidolgozása és terjesztése. Elmondta, hogy jelenleg 148 útügyi előírás van hatályban. Kitért arra is, hogy ez idő tájt az útügyi előírásoknak már csupán 16 százaléka való 1995-ből vagy annál korábbi. A múlt év elejétől napjainkig a megfelelő előkészítések után húsz előírás jelent meg. Az évenkénti 15–25 új előírás megjelentetésével sikerül elérni, hogy a tudomány és a gyakorlat új eredményeinek felhasználásával elérhető az ötévenkénti felfrissítés.

Dr. Kovács Ferenc a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium nevében üdvözölte a konferencia résztvevőit. Beszédében a helyettes államtitkár kitért az alágazat gazdasági és társadalmi szerepének értékelésére annak tükrében, hogy az Országgyűlés egy hónapja fogadta el a magyar közlekedéspolitikai





Tombor Sándor MAÚT elnök megnyitja a kerekasztal-beszélgetést a Makadám klubban



Csordás Csaba, dr. Kovács Ferenc és dr. Gyurkovics Sándor beszélget a nemzetközi konferencia megnyitása előtt



Dr. Kovács Ferenc köszönti a tanácskozás résztvevőit

konceptiót. Ezt részletezve jelentette ki, hogy ma is érvényes a MAÚT tíz évvel ezelőtt rögzített feladatköre a minőséggel kapcsolatban. Dr. Kovács Ferenc kijelentette: az útügy – szolgáltatás. Helyzete, lehetőségei komolyan befolyásolják a gazdaság versenyképességét és a lakosság közérzetét. Beszédének további részében méltatta a társaság tízéves tevékenységét, különösen sikeresnek értékelve az útügyi előírások területén végzett munkáját. Nem véletlen, hogy partnerei nagyon fontos háttérintézménynek tekintik a társaságot, amely rangos szakmai tényezővé vált az utóbbi években.

Helmuth Prager, az Osztrák Útügyi Társaságtól értékelte a magyar-osztrák útügyi kapcsolatok gazdag történetét. Hozzáfűzte, hogy e kapcsolatok természetesen a Műegyetemre is kiterjedtek. Hangsúlyos tisztelettel szólt Nemesdy Ervin professzorról, aki nagyon sokat fáradozott a két ország szakembereinek együttműködésén. E kapcsolatok csúcspontja a szakmai szervezetek közös munkája. Mac Adamot idézve jelentette ki: „Szörnyű, hogy az országban annyi embert alkalmaznak útépítő munkára anélkül, hogy értenének hozzá, és alkalmasak lennének rá.” Az egykori skót szakember tétele – szögezte le – mára érvényét veszítette, és ma már az útépítés jó kezekben van. Legfeljebb a finanszírozással szokott baj lenni, tette hozzá, amire maga is panaszkodott.

A Német Útügyi Társaságtól Dr.-Ing. PhD Jürg Sparman a kapcsolatok tíz évvel ezelőtti felvételének fontosságáról beszélt köszöntőjében. Kiemelte, hogy ez alatt a tíz év alatt számos dolog lett más, és lám, most tíz új ország csatlakozik az Európai Unióhoz. Leszögezte, hogy ez a tény meg fogja változtatni Európa képét. Számítani lehet rá, hogy jócskán megnő majd az áru- és a személyszállítás. A továbbiakban maga is a források hiányát nehezményezte. Általános nemzetközi tapasztalat, hogy az állam kevesebbet áldoz útügyre a szükségességénél. Vizsgálatok igazolják, hogy náluk 2–2,5 milliárd euróra lenne szükség plusz forrásként az úthálózatra, ami ennek hiányában folyamatosan öregszik.

Dr.-Ir. I.W. Koster, a Holland Útügyi Társaság igazgatója szívesen beszélt szervezetük és a MAÚT együttműködésének a kezdeteiről. Megfogal-

mazása szerint hamar kialakult közöttük az egyetértés, s így aztán egyáltalán nem meglepő, hogy szerteágazó kapcsolatainknak hosszú a listája. Hallhatuk tőle azt is, hogy már korábban számos magyar szakember látogatott el Hollandiába, tanulmányozni az általuk működtetett rendszert. Külön hangsúlyozta, hogy a két ország szakminisztereinek közelmúltbeli budapesti találkozója tovább mélyítette együttműködésüket. Ebben az együttműködésben jelentős a szerepe a Magyar Útügyi Társaságnak, amely igencsak elismert pozíciót vívott ki magának külföldön is.

A köszöntők elhangzása után az érdemi munka következett dr. Ruppert László levezető elnök irányításával. A levezető elnök a MAÚT-ot értékelve kijelentette, hogy a társaság akkor jött létre, amikor Magyarországon újraéledt az évtizedekre elsorvasztott civil szféra. Mint mondta, a társaság a maga módján hozzájárult a csatlakozás sikeréhez. Keresztes László az úttervezési szabályzat alkalmazásáról beszélt. Kolozsi Gyula a hidakról beszélt. A műszaki előírások szükségességét igazolja, hogy a hidak mindig stratégiai kérdést jelentettek. (Pl. a második világháborúban az ország 4400 hídjából elpusztult 1400 nagy híd.) Kijelentette, hogy ennek az évnak a végére nem lesz olyan hídleírás, amelyik 2000-nél korábban született volna. Dr. Szepesházi Róbert az utak és hidak geotechnikai tervezéséről szólt. Különösen nagy kihívásnak értékelte előadásában az M7-es autópá-

lya völgyhídjainak földmunka-előkészületeit. Megfogalmazása szerint ezek európai léptékű feladatok. Hozzátette: jó utat csak jó földművel, jó hidat csak jó alapozással lehet építeni.

A Német Útügyi Szövetségi Hivaltól professzor Gert Hartkopf megdöbbentő adattal kezdte előadását: közlekedési balesetben évente 40 ezer ember hal meg az Európai Unió közútjain. Hozzátette, hogy az újakkal még nőni is fog ez a tragikusan nagy veszteség. Ambiciózus célnak aposztrofálta az Európai Unió illetvekeeseinek 2010-ig megvalósítandó tervét: felére csökkenteni a halálos közúti balesetek számát. A német szakember szerint ez nagyon komoly erőfeszítéseket követel mindenkitől, a járműbiztonságért felelősöktől kezdve a sürgősségi orvosi ellátáson keresztül az infrastruktúra fejlesztéséig, nem kifejezve természetesen a nevelés fontosságát sem. Véleménye szerint mindannyiszor megjelenik egy-egy irányelv az infrastruktúra nagyobb biztonságáról, ha baj van a közlekedésbiztonsággal. A továbbiakban ismertette az új németországi gyakorlatot, amelynek az a lényege, hogy szakítottak az utak hagyományos kategorizálásával, s helyette új rendszert alakítottak ki. Az újítás értelmében nem alkalmazzák a 75 éve bevezetett tervezési sebességen alapuló osztálybesorolást, hanem az osztályozás alapján azt tekintik, hogy az azonos típusú forgalmi körülményekkel rendelkező utak milyen sebességgel használhatók.

John P. Boender, a Holland Útügyi Társaság projektvezetője részletesen beszélt a holland útügyi társaság kapcsolatairól. Beszámolt róla, hogy a CROW öt éve internetes oldalt hozott létre, amit eddig csaknem 60 ezer alkalommal látogattak meg szakemberek, illetve más érdeklődők. Az Osztrák Állami Autópálya Kezelő Rt.-től Alexander Walcher a környezeti hatásvizsgálatokat elemezve arról is szólt, hogy komoly útépitésre csakis a megfelelő csatornázás után kerülhet sor a településeken. Dr. Koren Csaba előadásának elején Győr város fejlődését méltatta. Mint mondta, Győrt a kívülről elsősorban az Audiról, valamint balett-társulatáról ismerik, de mind többen asszociálnak róla a Széchenyi István Egyetemre is. Leszögezte, hogy a győri felsőoktatás hagyományosan az útügyi szakember utánpótlásának egyik bázisa. A Magyar Útügyi Társaság egyéni tagjainak a névsorában is szép számmal található az intézmény egykori hallgatói és jelenlegi oktatói, ahogy az alma materben egykor tanulók is egyaránt megtalálhatók az út- és hídépítő, tervező, valamint közútkezelő társaságoknál, de önkormányzatoknál és a szakma egyéb szervezeteinél is.

Ezt követően dr. Bodnár Zoltán (N.A. Rt.) vette át a levezető elnöki tisztelet. Molnár László Hálózattervezés és úttervezés kapcsolata című előadásában rávilágított a közlekedési infrastruktúra és a területfejlesztés elidegeníthetetlen összefüggéseire. Nemzet-



Johann Litzka professzor számos tapasztalattal gazdagította a hallgatóságot



Jürg Sparman magasra értékelte előadásában magyarországi kapcsolatait



Keresztes László, a MAÚT tervezési tagozatának vezetője



Dr. Szepesházi Róbert egyetemi docens a földmunkák és az előkészítés fontosságáról beszélt



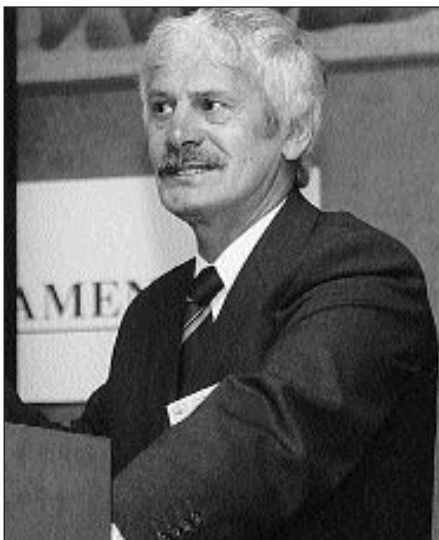
közi vizsgálati adatokat idézve szólt arról, hogy az infrastruktúra egy százalékos gyarapítása a GDP 0,3 százalékos növekedésével jár együtt. Persze a dolog nem ennyire egyszerű, tette hozzá, mert az utóbbit számos más tényező is determinálja. Hörvölgyi Lajos előadásából megtudhattuk, hogy a világ az olaszok találmányaként ismeri az autópályát. Kijelentette: nálunk hatvanéves a lemaradás ennek az útkategóriának a hálózatfejlesztésében.

Végh Géza közlekedési minisztériumi főtanácsos Szlovákia úthálózatáról szólva úgy fogalmazott, hogy az hasonló a környező országokéhoz. Sok a közös probléma, tette hozzá, a közúti infrastruktúra hiánya nálunk is hátráltatja

a gazdaság gyorsabb fejlődését. Előadásának második felében a szlovákiai főutak nemzetközi kapcsolatainak problémáit feszegette. Farkas László az autópálya-építés hazai tapasztalatait összegezte. Slovenko Henigman, a Szlovén Aszfalt Szövetség elnöke bemutatta országát, a 20 ezer négyzetkilométernél valamivel nagyobb Szlovéniát, ahol kétmillió ember él. Részletesen szólt a 12 éve létrehozott hazai útszövetségről, amely hasonló utat járt be, mint a MAÚT. Beszámolt arról is, hogy 1994-ben indították el nagy útépitési programjukat, ami 2012-ig 5,4 milliárd euróba fog kerülni. A továbbiakban a splittmax-tixaszfalt alkalmazási lehetőségeit ismertette. Ezt Szlovéniában 1996 óta

alkalmazzák közmelegedésre, mivel a rajta gördülő járművek 2–3 decibellel csendesebbek. Robert-Jan van den Berg, a Holland Útügyi Társaságtól fontos célnak jelölte meg, hogy a tendereljárás átlátható legyen. A hatékony pályáztatás nagyban függ a megfogalmazástól. Korábban azt tapasztalták, hogy a leírt szöveg egynegyede teljesen fölösleges volt, a redundanciákat aztán ki kellett iktatni. A holland szakember foglalkozott azzal is, hogy a szabályozó rendszer ugyancsak kihat a munkájukra. Felidézve a „hőskort”, elmondta, hogy 1972-ben alapítványi formában kezdték a munkát. Elsőként egy 75 oldalas kis gyűjteményt adtak ki, mára azonban ezer oldalasra nőtt mindaz, amit a tenderezésről tudni kell. Deicsics László a szerződéses rendszer hazai gyakorlatáról számolt be előadásában. Részletesen szólt a szerződéskötések elemeiről, majd áttért az utak beruházási, korszerűsítési és hídépítési munkáinak tételrendjére.

A konferencia másnapján dr. Lányi Péter vezető elnök vezetésével folytatódott a munka. Elsőként az Osztrák Útügyi Társaság képviselőjében Johann Litzka professzor beszélt az útfenntartás-menedzsment kérdéseiről. Az osztrák szakember beszámolt róla, hogy rendkívül fontos a vizuális állapot rögzítése. Nekik összesen 11 (kilenc tartomány + két leányvállalat) partnerrel kell együttműködni. Örömmel újságot, hogy egy éve szoros együttműkö-



Molnár László, a MAÚT elnökbélyettese a területfejlesztés jelentőségéről szól



Dr. Pintér László, Szolnok megyei ügyvezető igazgató, Szabó Zoltán ügyvezető igazgató és Schulz Margit, műszaki igazgató (mindkettő AKMI Kht.) tapasztalatcseréje a szünetben

dést alakítottak ki a szlovéniai autópályás kollégákkal.

Ercsey Gábor az országos közutak fenntartásának tervezéséről tartott előadást. Elmondta, hogy mivel meglehetősen kicsik a fenntartási pénzek, kiválasztották a 4-es, 5-ös teherbírású utakat, s ezek alapján osztották vissza a felhasználható pénzeket. Ebből következően kiderült, hogy a jobb állapotú utakra egyáltalán nem jut semmi. Beszámolt róla, hogy a 30 ezer kilométeres országos közúthálózat felújítására az idén 5,2 milliárd forint van előirányozva, ebből azonban hozzávetőlegesen 3,5 milliárd forintot emésztenek fel a tavalyról áthúzódó munkák. Tímár József az autópályák fenntartásának tervezéséről szól. Ismertetve a hazai autópályahálózat adatait, elmondta, hogy jelenleg 510 kilométer a hazai gyorsforgalmi út, ehhez még hozzászámolandó a mintegy 100 kilométert kitevő alföldi autópálya, ami ugyan koncessziós, de része a matricás rendszernek. Ezt a hálózatot kilenc mérnökség 930 munkatársa gondozza. A feladatot az M5-ösön az Alföld Koncessziós Autópálya Rt., illetve az M9-esen vállalkozóként a Tolna, valamint a Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Kht.-k látják el.

Kevevári Béla az útügyi adminisztráció jövőképéről szólva leszögezte, hogy a jövőkép egy kicsit mindig politikai kategória. A magyar gazdaság szerkezetéről elmondta, hogy 80 százaléka magángazdaság. Megítélése szerint éppen a fennmaradó részben, mindenekelőtt a bürok-

ráciában nem történt meg a rendszerváltás. Ez súlyos probléma, hiszen a jelzett szektor, a közigazgatás magas költség-szintjét viselnie kell a gazdaságnak. A megoldással kapcsolatban két út lehetséges, a sokkterápia vagy a fokozatosság. Elmondása szerint a rendszerváltás óta számos esélyt mulasztott el az ország. Nélkülözhetetlen az állami szervezetek költségtakarékos működtetése az új versenyben. Előadásában Kevevári Béla erőforrás-tartalékként jelölte meg az adórendszert, illetve a költségvetés kiadásainak a visszafogását. Hallhattuk, hogy Magyarországon 850 ezer ember dolgozik a bürokáciában. Egyes megítélések szerint, fogalmazott, 40 százalékkal olcsóbban működő államra van szükség, míg a Pénzügykutató Rt. szerint 30 százalékkal kellene mérsékelni a fenntartását. Szerinte a közigazgatás átalakításával nagyon sok pénz fog felszabadulni. Az előadó befejezésül a korábbi Útalap bizonyos jellegű életre hívását szorgalmazta, azt hangsúlyozva, hogy nem keretfinanszírozásról lenne szó, hanem a finanszírozás biztonságát kellene megeremteni.

Törőcsik Frigyes Burkolatállapottól függő gazdaságos és takarékos útfelújítás című előadásában a bátrabb kísérletezésre buzdította az érintetteket. Szólt az úgynevezett hideg remix eljárásról is. Mint elmondta, e módszer elterjesztésében a magyar szakemberek már nincsenek teljesen az út elején, hiszen eddig már körülbelül harminc helyen sikerült alkalmazniuk. Rigó Mihály a csatornahálózat országos kiépítésének mintájára

egy útfenntartási nemzeti program kialakítását szorgalmazta előadásában. Hozzászólásában Somfai András sajátos megközelítéssel minősítette az úthálózat kiépítettségét. Elmondása szerint 1963-ban négy magyar várost nem ért el főút. Ez a szám 1998-ra 38-ra emelkedett, s azóta – tekintve, hogy a települések versenyt futnak a városi besorolásért illetve, hogy változott az utak besorolása, szolgáltatási színvonala – nyilván még magasabb lett. A hozzájáruló hitet tett amellel, hogy újra kell gondolni a kapcsolatokat az önkormányzatokkal.

A konferencia dr. Lányi Péter összefoglalójával, s végül Tombor Sándor záróbeszédével fejeződött be. Röviddel később a Magyar Útügyi Társaság megtartotta ünnepi közgyűlését is. Ezen Tombor Sándor elnök a köszöntő szavak után arról tájékoztatót, hogy a MAÚT megszerezte az ISO minősítést. Bemutatta a jubileumra készített kiadványukat, amit a résztvevők mindegyike megkapott. Ezt követően a dr. Vásárhelyi Boldizsár-díj átadására került sor. A díjat ezúttal dr. Csorja Zsuzsanna, dr. Mentsik Győző és dr. Petőcz Mária vehette át.

Dr. Bumberák József levezető elnök javaslatát elfogadva kijelölték a jegyzőkönyvvezetőt, valamint a hitelesítőket. A napirend szerint elhangzó beszámolókat követően Tombor Sándor megköszönte a tagok tízéves munkáját, illetve a közgyűlés résztvevőinek az aktivitást.