

Magyar szakemberek a berlini német útügyi és közlekedési kongresszuson

A hálózat tökéletes kiépítésére kell törekednünk – szögezte le dr. Manfred Stolpe közlekedési miniszter

A német útügyi közlekedési és kutatási társaság (FGSV) két évente rendezi meg útügyi és közlekedési kongresszusát, amelyen többnyire a közúthálózat fejlesztésének és a közúti közlekedés alakulásának a problémáit vitatják meg a résztvevők. A legutóbbi, Berlinben, az Estrel Convention Centerben október 13–15. között megtartott kongresszust is élénk nemzetközi érdeklődés kísérte: 15 országból több mint ezer résztvevő gyűlt össze, hogy részese lehessen az Európa élvonalához tartozó német közúti világ fórumának. Az eseményen a hazaiakon kívül számos nemzetközi szervezet is képviseltette magát, így a magyar közlekedési tárca, illetve a Magyar Útügyi Társaság. A kongresszus munkájában részt vett és beszédet mondott dr. Manfred Stolpe, a Német Szövetségi Köztársaság közlekedési minisztere.

A kongresszust dr. Jürgen Sparmann nyitotta meg. Az FGSV elnöke beszámolt a társaságnak a legutóbbi kongresszus óta végzett munkájáról, szakmai eredményeiről, célkitűzéseiről és nemzetközi kapcsolatainak alakulásáról. Az elnök bevezető szavai után dr. Manfred Stolpe, a német szövetségi közlekedési miniszter mondott beszédet. A tekintélyes vendég többek között azt hangsúlyozta, hogy a közlekedés fő terheit Németországban a jövőben is a közút fogja magára vállalni. Hozzátette azonban, hogy ehhez kell a hálózat tökéletes kiépítésére törekedni. Számokkal kifejezve ez azt jelenti, hogy 2015-ig további 1900 kilométernyi új autópályát akarnak a németek megépíteni, és 2200 kilométernyi meglévő autópályát szándékoznak hatsávosra kiszélesíteni. Ezekon kívül komoly feladatokat ró az érintettek az is, hogy számos újabb település igényel teljes joggal elkerülőutat. A miniszter szerint ebben a szerteágazó munkában jelentős irányítási szerepet tölt be az FGSV, mindenekelőtt a közúti infrastruktúra tervezése, építése, fenntartása és üzemeltetése szakterületén.

Beszédében dr. Manfred Stolpe foglalkozott az utak, alagutak és hidak állapotmegóvásának a fontosságával is, hangsúlyozva, hogy ez a tevékenység tulajdonképpen előfeltétele a közlekedésben a résztvevők biztonságának. A miniszter – elemezve az úthasználati díjak bevezetése körüli problémákat –

azt hangsúlyozta, hogy a 12 tonnánál nehezebb kamionokra megállapított díjak jövő évtől esedékes kasszírozásának már nincsenek akadályai, egyúttal azonban azt is fontosnak ítélte, hogy a díjak beszedésének műszaki előfeltételeit megkönnyítő fedélzeti készülékek (OBU) beépítését meg kell mindenütt gyorsítani.

A továbbiakban több előadás hangzott el a berlini kongresszuson a közúti infrastruktúra fejlesztésének a tervezésében várható változásokról, a német útügyi oktatással és továbbképzéssel szembeni kihívásokról és igényekről, s nem utolsósorban az FGSV közvetítésével adományozott díjakról és létrehozott alapítványokról.

Az első napi plenáris ülést követően két napon át hat szekcióban folyt a munka. Ennek megfelelően az előadások – kiegészülve a különféle hozzászólásokkal – hat súlyponti témát öleltek fel. Az utak tervezése, a közlekedés biztonsága és úttartozékok tárgykörben vizsgálódó szekcióban elhangzott egyebek között, hogy a közúti forgalombiztonság növeléséhez feltétlenül szükség van az egyes útkategóriák sajátosságait is figyelembe vevő szabályozási rendszer felülvizsgálatára. Enélkül ugyanis aligha teljesíthetők az Európai Unióban megfogalmazott célkitűzések. A szakemberek egybehangzó véleménye szerint ennek keretében kellene szabályozni az utak jelzéseinek a láthatóságára vonatkozó előírásokat is.

A minőségbiztosítás az útépítésben című szekcióban arról esett szó, hogy az útügyi igazgatásban mielőbb kidolgozásra és bevezetésre vár a minőségbiztosítás személyekhez és folyamatokhoz kapcsolódó kézikönyve, ami pontosan megszabja kinek-kinek a felelősségét is. Ez a szabálygyűjtemény határozza meg az építési tevékenységek vezetésének és felügyeletének a feladatait. Ennek keretében kiemelt szerepkör jut a szakmérnökirodáknak és a kutatási intézményeknek. Feltételrendszere alapján az európai egységes előírások és irányelvek szolgálnak.

A harmadik szekció a közlekedés irányításával és igazgatásával foglalkozott. A résztvevők leszögezték, hogy a közlekedés irányításában az utóbbi évek tapasztalatai előtérbe helyezték a közúti alagutak biztonságával összefüggő problémákat. A növekvő forgalommal ugrászerűen megnőtt a forgalmi torlódásokkal kapcsolatos tájékoztatás jelentősége is, mindenekelőtt a nagyvárosok környezetében. Ugyanakkor az autópályák kapacitásának növeléséhez kapcsolódó vizsgálatok és a határokon is átmenő forgalomtechnikai megoldások szintén hozzájárulhatnak e problémák elhárításához.

Az útépítés időszerű kihívásait számbavevő negyedik szekció résztvevői szerint az utak építésével, üzemeltetésével és fenntartásával összefüggő talajvízvédelem problémái fokozatosan előtérbe kerülnek, akárcsak a zajártalom elleni védekezés. Megítélésük

szerint az illetékeseknek foglalkozniuk kell az aszfaltburkolatok készítésénél keletkező károsanyag-kibocsátások problematikájával is. Mindezek még akkor is mulaszthatatlan teendők, ha a gépkocsik futóműveinél és felfüggesztéseinél ma már újszerű megoldások enyhíthetik a burkolatok egyenetlenségei okozta károkat. A forgalombiztonságot javíthatják továbbá az útburkolatok felületének méretezésére irányuló kutatások, ha általuk mérséklődik a csapadékvíz mennyisége az utak felületén.

A fenntarthatóság a közlekedésben is kiemelt témája volt a kongresszusnak. Az ezt taglaló frakció előadói úgy fogalmaztak, hogy a német közutak óriási forgalmában jelentős a gazdasági tevékenységekkel összefüggő forgalom aránya. Munkanapokon ennek mértéke meghaladja a 33 százalékot, de még hétvégeken is megközelíti a tízet. A szakemberek leszögezték, hogy a járművek jobb kihasználásával és célirányosabb közlekedtetésével igenis csökkenthetőek az említett arányok. A közlekedés fenntarthatósága megköveteli olyan teljesítőképes infrastruktúra

megteremtését, amely tekintettel van a környezetvédelmi érdekekre, és hozzájárul azok megóvásához. Ez utóbbihoz kapcsolódva fokozatosan előtérbe kerülnek az Európai Unió környezetvédelmi rendelkezései.

Komoly érdeklődés kísérte az útfenntartás elmélete és gyakorlata tárgykört részletező hatodik szekció munkáját. A forgalmi terhelések folyamatos növekedése és a pénzügyi erőforrások szűkössége feloldhatatlan ellentét képez a mobilitás jó minőségi színvonalának fenntartásában – hangzott el ottani szakemberek szájából. Az előadók ugyanakkor azt is hangoztatták, hogy olyan új irányelvek segíthetnek ezeknek az ellentéteknek a feloldásában, amelyek lehetővé teszik a fenntartástervezés optimalizálását. Elhangzott az is, hogy – mindenekelőtt a nagyforgalmú utakon – arra kell törekedni, hogy minél rövidebbek legyenek a forgalmi korlátozások az elkerülhetetlen építési beavatkozások esetén. E célkitűzések megvalósításában a rendszeres forgalomszámlálások és útállapot-felvételek adatain alapuló fenntartási rendszerek,

továbbá az útburkolatok típusaihoz igazodó újabb fenntartási eljárások adhatnak iránymutatást és segítséget.

A konferencián résztvevő magyar szakemberek a rendezvény szervezőivel már eddig is kialakított jó és rendszeres kapcsolatok jegyében igyekeztek feltárni a kétoldalú együttműködés további elmélyítésének a lehetőségeit. Egyetértettek abban, hogy néhány, közös érdeklődésre számot tartó téma kiválasztása után helyes volna szakértői körben kicserélni a tapasztalataikat. Az elképzelések szerint ilyen téma lehetne a minőségbiztosítás az útépitésben, továbbá a magántőkének az úthálózat fejlesztésébe történő bevonásának lehetőségei. Az érintettek abban állapodtak meg, hogy a felvetett kérdésekben kezdeményezik a két útügyi hatóság vezetőinek a bevonását, és várhatóan a jövő év első negyedében – kapcsolódva esetleg más nemzetközi útügyi eseményekhez – megszervezik a tapasztalatcserét Magyarországon.

Nagy Tamás
főosztályvezető
ÁKMI Kht.