

# Közgyűlést tartott a Magyar Útügyi Társaság

*Horváth Zsolt Csaba, a GKM helyettes államtitkára a hazai közlekedéspolitika időszerű kérdéseiről beszélt*

A FŐMTERV Rt. székházában május 27-én tartotta idei közgyűlését a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT). Elöljáróban Tombor Sándor elnök köszöntötte a résztvevőket, valamint az eseményen megjelent Horváth Zsolt Csabát, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) közlekedési helyettes államtitkárát, Nagy Attilát, az Állami Autópálya Kezelő (ÁAK) Rt. vezérigazgatóját, Székely András, a GKM főosztályvezetőjét és Kerékgyártó Attilát, az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) igazgatóhelyettesét. A szükséges formaságok után került sor a MAÚT által létrehozott dr. Vásárhelyi Boldizsár-díj átadására. Ezúttal az elnökség Bacsó Antalt és dr. Szakos Pált részesítette a díjban.

A délelőtt fél 10-re összehívott közgyűlés – a résztvevők nem elégséges száma miatt – nem volt határozatképes, ezért Tombor Sándor elnök bejelentette: 11 órakor a megismételt közgyűlés – létszámtól függetlenül – már határozatképes lesz. Ezt követően az elnök felkérte Kolozsi Gyula elnökségi tagot a kitüntetések átadására. Bacsó Antal az úttervezési és a környezetvédelem útügyi műszaki előírások megalapozásáért, dr. Szakos Pál az útüzemeltetési és fenntartási útügyi műszaki előírások elkészítéséért és felülvizsgálatáért kapta meg az idén a dr. Vásárhelyi Boldizsár-díjat.

A közgyűlés jó alkalmat kínált a szakma újonnan kinevezett vezetőinek az útügy képviselőivel való személyes találkozásra. Elsőként Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár beszélt a magyar közlekedéspolitika jövőjéről. A fenntartható mobilitás fontosságát hangsúlyozva leszögezte, hogy van néhány olyan szabályozás, amit mindenképpen át kell venni az Európai Uniótól, hiszen az infrastrukturális fejlesztéseknek összhangban kell lenniük. A közös közlekedéspolitika stratégiai főirányait ismertette kitért a közlekedési munkamegosztás átrendeződésére, a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, a közlekedés globalizálódásának kezelésére, valamint arra, hogy a közlekedéspolitika középpontjában a közlekedőknek kell lenniük.

A magyar közlekedéspolitika stratégiájának főirányait részletezve a helyettes államtitkár hangsúlyozta: kizárólag

akkor lehet szó integrációról, ha fizikailag is el tudunk jutni autópályákon az országhatárig. A 2003 és 2015 között érvényes hazai közlekedéspolitikában feltétlenül szükség van a közlekedési módok közötti egyensúly megteremtésére. A közúthálózat nemzetközi összefüggéseit taglalva újfent megerősítette, hogy mennyire fontos a TEN-

hálózat magyarországi szakaszainak mielőbbi kiépítése az országhatárig, továbbá a korábbi TINA-hálózat elemeiként szereplő tengelyek fejlesztése.

A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés gazdaságélénkítő hatására kitérve Horváth Zsolt Csaba hangsúlyozta: megfigyelhető a külföldi cégek nyugatról keletre való terjeszkedésének a folyamata.



*Tombor Sándor köszönti a résztvevőket (felső kép).  
Horváth Zsolt Csaba közlekedéspolitikánk jövőjét taglalta (alsó kép)*



A hosszú távú fejlesztési programok mellett felújítási programokra is szükség van, tette hozzá a helyettes államtitkár. Ennek részeként mielőbb arra van szükség, hogy megduplázódjék a jelenleg hozzávetőlegesen négyszáz kilométernyi éves burkolatfelújítás a hazai közutakon. Beszült egy átfogó hídfelújítási program elindításáról is. Mint elmondta, az idei év talán legfontosabb teendője a finansziális kérdések megoldása. Ezt a célt szolgálhatja a leendő Útpénztár.

Horváth Zsolt Csaba beszédének további részében körvonalazta mindazokat a lehetőségeket, amelyekre Magyarország 2007 után számíthat. Elhangzott, hogy az EU következő költségvetési időszakában összesen tizenötezer milliárd forintnyi támogatásra számíthat hazánk. Erre készülve nem feledkezhet meg a szakma arról sem, hogy jó minőségű kapcsolódó úthálózatra is szükség van az autópályák eléréséhez. Szólt az engedélyeztetési idő csökkentésének fontosságáról, ami semmiképpen sem történhet a minőség rovására.

Nagy Attila, az ÁAK Rt. vezérigazgatója előadásának bevezetőjében elmondta, hogy a jövő év végéig újabb 188 kilométernyivel gyarapszik a hazai autópálya-hálózat. A bővülés új mérnökségek létrehozását is megköveteli. A vezérigazgató a gazdálkodásról szólva érdekes adalékkal szolgált: az autópálya-hálózat egyharmad része jelenleg díjmentes. Ennek a tekintélyes arányt képviselő díjmentes szakasznak a fenntartását is elő kell teremteni. Szólt a szervezetátalakítás sürgető szükségességéről, és mindazokról a pénzügyi konstrukciókról az állammal kötött rendelkezésre állási díjfizetéstől a kötvénykibocsátásig, amelyek a megújult feladat- és tevékenységi kör által megváltozó tennivalók teljesítését elősegítik.



*Kerékgyártó Attila megrendítő adatokkal szolgált*



Nagy Attila fontosnak tartotta megemlíteni, hogy a társaságnak ez idő tájt csaknem ezer dolgozója van, és a vezetés minél kisebb áldozatokkal szeretné megoldani az átállást.

Kerékgyártó Attila, az UKIG igazgatóhelyettese egy számára ars poetica-ként értelmezhető idézettel kezdte előadását: „Visszafelé a világ megérthető, előretekintve megváltoztatható”. Az országos közúthálózat finanszírozási lehetőségeit és jelenlegi állapotát számba vevő előadásában minden lényeges adat elhangzott a hazai közúthálózatról, illetve a rajta lebonyolódó forgalomról.

Amint azt Kerékgyártó Attila elmondta, jelenleg 47 éves az úthálózat felújításának a ciklikussága. Az előadó arra is figyelmeztetett, hogy a híddállomány tönkremenetele robbanásszerű következményekkel járhat.

Sajátos része az úthálózatnak a híd, tekintve, hogy az a legszűkebb kapacitást meghatározó keresztmetszet. A híd alá legfeljebb az arra kijelölt szakember tekint, a világ pedig túl későn értesül a bajokról. Hídjaink átlagéletkora 44 év, de hét százalékuk nyolcvan évnél is idősebb. Szerkezetüket figyelembe véve az állomány 13,3 százaléka nem megfelelő, de ez az arány a prognózisok szerint tíz éven belül megháromszorozódhat. Ha a teherbírásukat vesszük alapul, aszerint 384 hazai híd nem megfelelő, közülük 88 hídon 20 tonna ösztömeg-korlátozás van érvényben. Minden tizedik híd teherbírás, illetve szélesség szempontjából nem megfelelő. Műszaki állapota miatt 963 híd vár felújításra. Magassági korlátozás összesen 44 hídon van, közülük 19 főúton található.

A vetített képes előadáson számos jellemző úthibával (nyomvályú, kátyú) szembesülhettek a jelenlévők. Kerékgyártó Attila előadásában kiemelten foglalkozott azzal, hogy a fenntartást teljesen külön kellene pénzügyileg kezelni a többi feladattól. Sok a tennivaló, hiszen teherbírás szempontból az országos közúthálózat 23 százaléka rossz, további tíz százaléka nem megfelelő minőségű. Tizenkét milliméternél mélyebb nyomvályú több mint 3600 kilométer hosszan hátráltatja a közlekedést. Mindezeket egybevetve az UKIG igazgatóhelyettese elengedhetetlennek tartotta, hogy mielőbb induljon hosszú távú útfelújítási és átfogó hídrekonstrukciós program.

A továbbiakban Tombor Sándor szóbeli kiegészítést fűzött az írásban megküldött közgyűlési beszámolóhoz. Elmondta, hogy jelenleg 256 egyéni és 209 jogi tagja van a Magyar Útügyi Társaságnak. Megköszönve a jelenlévőknek a részvételt, szólt arról is, hogy az 1994-ben létrehozott társaság legfontosabb munkájaként évente több mint hatvanan vettek részt a különféle útügyi előírások kidolgozásában. E tevékenységét a közutas szakma minden szegmensében magasra értékeli.

