

Hozzászólás

## ARÁNYTALANSÁG

dr. Rigó Mihály

Szerettem volna az egyik szaklapunknak elküldött és meg nem jelent cikket a 2005. évi útügyi napon a finanszírozási szekcióban hozzászólóként elmondani, de ugyanakkor egy másik, az előbbtől kilométernyire lévő szekcióban tartottam előadást.

Nem az autópálya-építések ellen szólok! Ezek hiánya az egyik bajunk, de van egy másik nagy gondunk is.

Részt vehettem nemrégén egy úthálózat-fejlesztési konferencián, amelyen főleg a statisztikai régiók képviselői – tehát nem elsősorban a közútkezelők – voltak jelen. Előadásaik zöme egy-egy elképzelt új útról szólt. Sok előadás, sok új út, amelynek más körülmények között még örülni is lehetne.

**De vajon van-e értelme új és még újabb utakat, hatalmas hidakat építeni akkor, ha a meglévőket sem bírjuk fenntartani, vagy ahogyan elődeink mondták: jókarban tartani? Van-e értelme a fenntartatlan utak/hidak számát, hosszát, felületét növelni?**

Egy műszakinak arról beszélni, hogy nem bizonyult megfelelőnek szakmánk pénzszerzési technikája, nem nagy élmény. Mégis muszáj megtenni, mert megoldatlansága minden életet megbénít.

A múlt században, egy Duna-parti egyetemen még azt tanították, hogy az üzemeltetés, a fenntartás és a fejlesztés a mi szentháromságunk, a mi három édes gyerekünk. Azt is tanították továbbá, hogy az ezekre fordított összegeknek van egy optimális aránya. Mára már minden arány felborult, a következményei nyilvánvalók. Lett a családban kedvezményezett gyerek és van az árván maradt.

Nem kell ehhez Nobel-díjas tudósnak lenni, csak utazni a meglévő úthálózaton. Akinek még ez sem elég: vegye elő az elmúlt évtizedek alatt készült szakmai írásos segélykéréseket, vagy nézze meg az OKA-adatokat.

A 30 ezer kilométernyi állami közúthálózat hat–nyolcezer milliárd Ft értékű, a nemzeti vagyon lényeges része, most szemünk láttára szűnik meg. A pénzhiány miatt egy-egy útszakaszra felújítási jellegű munkával csak 50-70 évente térhetünk vissza, az ekkor elvégzett kis élettartamú munka miatt pedig a beavatkozás esetleg csak három évre ad megoldást. Csodák pedig nincsenek.

**Ezer milliárd Ft-ra tehető a felhalmozott fenntartási elmaradás. Akárhogy számolom is, ez legalább 500 km új autópálya építési költsége, tehát hatalmas a feladat.**

Mára nyilvánvaló: a szakma egyedül nem tudja megoldani a finanszírozási feladatot. Pénztárcánk sajnos egyre soványabb. Hiába készítünk újabb tudományos vagy áltudományos anyagokat, annak sorsa a megelőzőkével azonos lesz, hosszú úton egyszer bekerül egy fiókba, elakad, elsüllyed a döntéshozó előtt. Kiderült már az is, hogy a szakma saját lobbijereje nulla.

Hasonló nagyságú program kilobbizására mintaként előttünk van a magyar sztádaprogram. De van példa a megoldásra az eddig lenézett Romániában is, amelynek egyik megszívlelendő anyagát feltettem honlapunkra, a békéscsabai útügyi napok előadásai közé. Ők meg is valósítják a program időarányos részét.

A média naponta ismétli azt, hogy 2007-től 15 ezer milliárd Ft jön be az országba, amelyhez társul a hazai önrész. Soha ennyi pénz még nem állt az ország rendelkezésére – szólnak a beavatottak nyilatkozatai.

A nyilatkozók egyfolytában aggódnak: vajon ki tudjuk-e tölteni értelmes tartalommal. Miközben itt van egy nagyon értelmes pénzfelhasználási lehetőség. Avagy Budapest útfelújításával befejeződött az állami utak felújítása is? A továbbiakban felújítás alatt azt értem, amit ma felújítás és rekonstrukció alatt együtt értünk.

**A mostani javaslatom jórészt azonos a két évvel ezelőttivel:**

- a) a szakma készítse el a nemzeti útfelújítási programot – NÚP – (ebben kellene rögzíteni azt, hogy az elkövetkező években mit akarunk tenni a meglévő 30 ezer km-es úthálózattal, teljesen hasonlóan a magyar sztrádatörvényhez),**
- b) legyen ez egy törvénytervezet, amelyet politikus támogatókkal próbáljunk meg a parlamenttel elfogadtatni,**
- c) végül érjük el azt, hogy a programunk része legyen, épüljön be az új nemzeti fejlesztési tervbe.**

Ha nem lehet hálózatfenntartásra pénzt kapni az EU-tól, akkor nevezzük a meglévő utak fenntartását, felújítását az elérhetőség javításnak, a vidéki Magyarország területfejlesztésének, a nyilvánvalóan meglévő területi különbségek felszámolásának, az életminőség javításának, a vidéki versenyképesség javításának. Nem lehet mindenütt autópálya.

Felújítási törekvésünkben valószínűen két nagy csoport is támogatna bennünket:

- a) A kivitelezők köre, a nagyon erős kivitelezői lobbí. Nekik ugyanis teljesen mindegy az, hogy az autópályán vagy egy mellékúton aszfaltoznak. Az aszfalt nagyon jól eladható, a várható haszon pedig hatalmas.
- b) A politikusok népes tábora. Csak el kellene mondani neki azt, hogy
  - ezzel 7-8 millió választó hangulatát lehetne javítani;
  - ráadásul ez a program húszszor-harmincszor olcsóbban megvalósítható, mint autópálya építésével, mivel egy km autópálya építési költségéből 20-30 km meglévő utat helyre lehetne hozni;
  - a média a fenntartási munkák átadásához is kihívható, lehet itt is szalagot vágni, szerepelni;
  - biztosan nem felejtene el a választásra jogosult egyszerű és nagyszerű nép azt, hogy melyik ciklus kormányzata hozta európai szintre az állami úthálózatot;
  - ismét írom: nincs jobb oldali vagy bal oldali út, csak az útnak van jobb és bal oldala! Az útügy lehetne az első példa arra, hogy bizonyos elemi, alapvető ügyekben a különböző pártok között megteremthető a nemzeti egyetértés.

Az útfelújítás nagyon drága dolog. Az ország pénzét a politikusok osztják szét.

Meggyőződésem, hogy amennyiben a szakma három változatban (pl. útfelújítás 30, 50, 70 Mrd Ft/év mértékben, ütemben pl. öt éven át) elkészítené a beárazott NÚP-ot, és a beavatkozási szakaszokat térképeken ábrázolná, akkor a társadalom képviselői, a politikusok a civil szervezetekkel együtt kiválasztanának egyet, amely a társadalmi kompromisszumot jelentené.

Megszűnne a mai áldatlan állapot, amely szerint az úthasználói igények szintje és a társadalom által erre a célra rendelkezésre álló források értéke között hatalmas a szakadék. A kettőt közelíteni kellene egymáshoz. Annyit papoltunk már az úthasználók igényeinek felméréséről, az úthasználói igények figyelembevételéről, kielégítéséről.

A javasolt forrásszerzési technika minden bizonnyal eredményesebb lenne a mainál, amellyel évről-évre egyre lejjebb kerülünk. Ma még sajnos következmények nélkül el lehet a forrást vonni az útfenntartástól. Ma még kénytelen a szakma ezt némán tudomásul venni.

Hiába vannak jó technológiáink, hiába tudjuk a megoldást, hiába a hatalmas feladat, ha a pénzszerzési technikánk csapnivaló, ha ez a leggyengébb láncszem.

Készítsük el végre szakembereink által azt a három szakmai, beárazott, térképen ábrázolt változatot!

Az autópálya-építésre is azt követően lett pénz, amikor a politikusok bevonultak a folyamatba.