



Folyóirat

Bejegyzések

Szakolvasó

Impresszum

Útügyi lapok

7

Interjú: Beszélgetés sorozat: Dr. Szakos Pál és Molnár László Aurél - I. rész

A többrészes beszélgetéssorozat hasonló a Gáspár Lászlóval és Karoliny Mártonnal készített sorozathoz, melyben vendégeinkkel a magyar közúthálózat történetét mutatjuk be egy különleges szemszögből. A két beszélgetőtárs ebben az esetben is személyes tapasztalatait meséli el Olvasóinknak. A történetek során nagyon sok párhuzamra mutatnak példát, és felhívják arra a figyelmet, hogy az élet gyakran ismétli önmagát.

Szakos Pál Tanár úrral 2 évvel ezelőtt készült interjúnkból ([link](#)) az Olvasók megtudhatták, hogy erdőmérnökként végzett Sopronban 1970-ben, majd útépitő-úttervező szakmérnöki és közlekedés-gazdasági szak elvégzése mellett folyamatosan közúti területen dolgozott, és jelenleg is szakértéseket vállal. 2005-ben a MAÚT Vásárhelyi-díjjal jutalmazta „Az útüzemeltetési és útfenntartási műszaki előírások elkészítéséért és felülvizsgálatáért”.

Beszélgetőtársa, Molnár László Aurél, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Mérnök Karán végzett 1966-ban. Habár a napokban jött rá, hogy volt egy geodéta nagybátyja, az építőmérnöki pályára előtte senki sem buzdította. Tervezőként az UVATERV-nél kezdett, végül 1997-től az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság delegáltjaként főtanácsos volt a közlekedési minisztérium közúti infrastruktúra főosztályán. Számos híd- és út tervezésében vett részt, és a különböző technológiai és hálózattervezési tevékenységek mellett több szakmai egyesület és társaság – a Közlekedéstudományi Egyesület, a MAÚT, az Alpok-Adria Munkaközösség Közlekedési munkacsoportja – munkáját segítette. Munkáját a KTE Ezüst, majd Arany jelvényvel, Irodalmi díjjal és Széchenyi Emlékplakettel honorálta. A sok kitüntetésből a Magyar Köztársasági Arany Érdemkereszt (2005), a MAÚT Aranyérmőföldkő díj (2008) és Közúti Szakemberekért Alapítvány 2013-as életmű-díja emelhető ki.

Molnár: Be kell vallanom, semmit nem hallottam korábban erről a szakmáról, mert édesapám újságíró volt, rádióriporterként járta az országot. Amikor 1960-ban leérettségiztem és nem vettek fel az egyetemre, összefutottam az utcán egy ismeretlen fiúval, aki azt kérdezte, miért nem megyek a VITUKI-ba (*Vízgazdálkodási Kutató Intézet*). Így lettem ott segédmunkás, és tudtam meg, hogy van egy olyan szakma, hogy kultúrmérnök. A VITUKI-ból pedig akkoriban mindenki a jelenlegi Műegyetemre jelentkezett, ezért én sem cselekedtem másképp. A régi osztályfőnököm ismeretsége révén jutottam a Vasútépítési tanszékre Kósa Tibor tanár úrhoz, s ő készítette fel a felvételi vizsgára.

Apámat 1956 után kirúgták a rádióból, anyagi körülményeink miatt így ösztöndíjat kellett szereznem. Szerencsém volt, s az UVATERV támogatásával folytathattam a tanulást. 1966-ban végeztem, és onnantól UVATERV-es lettem. Első munkámra örömmel emlékszem vissza. Letették elém Algyő térképét, és be kellett rajzolnom, hogy hol épüljön híd a Tiszán. Azokban az időkben ugyanis még csak közös vasúti-közúti híd szolgálta ki a térséget. Egyszerű, kézenfekvő rajzfeladat volt, de a lényeg, hogy meg is valósult. Jómagam vertem le az első cöveket a gátkoronán. Nagyon büszke voltam erre. A hídépítés műszaki irányítója a minisztérium részéről Medved Gábor volt, akkor ismertem meg őt.

Szakos: A Laci által elmondottakból kiderül, hogy pár évvel fiatalabb vagyok. 1970-ben végeztem erdőmérnökként Sopronban, egy év halasztással mentem egyetemre, majd kivitelezőként kezdtem Egerben. Szakmám kezdete a korszerűsítések korszakának mondható Magyarországon. Ehhez kapcsolódóan alakultak feladataim, mert 1971-ben Szob, majd 1972-ben Balassagyarmat átkelési szakaszait építettük a térségben. 1977-től átkerültem a KPM [Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium] vonalára, és szerintem onnantól ismerjük egymást Lacival. Bogár Pál irodájában találkoztunk először, amikor Dr. Törőcsik Frigyeseg munkabizottságot szervezett és egy 5 éves tervet kellett előkészítenünk. Bogár Pál székesfehérvári főmérnök volt, és sokan nem tudják, hogy ő válogatott kosárlabdásként részt vett a helsinki olimpián is. Élete végéig tagja volt a Magyar Olimpiai Bizottságnak. Számunkra azonban

elsősorban nagy tapasztalatú mérnök és talpig jóbarát volt.

Volt különbség a vidéki és a fővárosi egyetem között, a soproni egyetemnek az volt az óriási előnye a műszaki egyetemmel szemben, hogy kisebbek voltak a létszámok, ugyanis 56 hallgatótársammal jártunk egy évfolyamra. Sopronban sokkal személyesebb volt az oktatás. A geodézia gyakorlatot tudom példaként említeni, ahol mindenki kapott műszert, és adott esetben nem húsz hallgató állt körül egyetlen teodolitot. Akkoriban 18 hallgató alkotott egy csoportot, ezáltal az oktatók közvetlenebbül tudták átadni a tudást. Más kérdés, hogy nem biztos, hogy bölcs dolog, ahogyan a bányamérnökeinknek is, nekünk is a könyveléstől kezdve mindent tanítottak, mert műszaki, gazdasági és biológiai képzés zajlott párhuzamosan.

M.: Sok olyan mérnököt tudok példaként említeni a közúti területen, akik erdőmérnökként végeztek. Egyszer kérdeztem Nemesdy professzor urat, hogy mi a véleménye erről. Akkoriban a tanszékén kívül csak Sopronban tanítottak útépitést, soroltam a professzor úrnak a példákat, ő pedig csak hümmögött, hogy ismerjük el, de azért némi különbség felfedezhető, és ezeket a differenciákat ki kell egyenlíteni. Mi sokan voltunk egy évfolyamon, ugyanis 270 hallgatótársammal kezdtem. Ebből egy tankör volt a geodétáké, akik közül kirítt Jordán Tamás, mert róla már akkor mindenki tudta, hogy az egyetemi színpadra jár. Sok társamat csak arcról ismertem. Viszont érdekes, hogy a nagy előadótermekben kialakul bizonyos ülésrend – tantárgyanként változva –, ami összehozott bennünket. Így ismeretem meg például Mattyasovszky Tibort is. Őt évente találkozunk rendszeresen, mert a mi tankörünk mindmáig nagyon összetartó csapat.

Kósa tanár úrral volt egy emlékezetes geodézia gyakorlat Vasútépitésből a Gellért-hegyen. A kitzúzési feladatot a lejtős terepen nem is volt olyan könnyű végrehajtani, de egyik csoporttársunk, akinek technikusként már volt műszeres tapasztalata, ügyesen irányította a munkát. Egy segédpontot meg is spórolt. Ellenőrzéskor Kósa tanár úr a kezembe nyomott egy kitzúzó rudat, és megkért, hogy tegyem rá éppen arra a pontra. Én fogtam magam, és leböktem valahol a pont környezetébe, egy bokorba. Persze azonnal kiderült, hogy nem is tűztük ki. Szerencsére nem kaptunk érte nagy fejmosást.

Sz.: Beszéljünk egy kicsit a hagyományokról, ezen belül is a közutas hagyományokra gondoltam. Úgy gondolom, hogy ennek nagy becsülete van a szakmánkban, és ebben te élen járó ember vagy. Te voltál az, aki az üzemmérnökségek 40 éves évfordulójára egy szép összefoglalót készítettél Kiskőrösön.

M.: Ha a hagyományokról kell beszélni, akkor mindenképpen vissza kell nyúlni azokba az időkbe, amelyeket az ember leginkább Jókai regényeiből ismerhet meg. Vagy amit most olvasok, Wodianer-Nemessúrinak a Végvidék című regénye. Ott arról lehet olvasni, miként vonulnak le a császári hadak Győrből a tapolcai medencébe, hogy Hegyesd várát elfoglalják a töröktől. Ez remekül érzékelteti, hogy a közlekedés a modern útépités előtt milyen hihetetlen kaland volt, és milyen körülmények között zajlott. Ehhez képest a vasútépités nyilván egészen új dolgot hozott, és aki ezt így nem gondolta végig, Petőfi lelkesedését is nehezebben érti meg.

A modern utügyek kezdete a kiegyezés utánra tehető, amikor megalakult az Államépítészeti Hivatal, az ÁÉH. Bár igaz, már Mária Terézia is rájött, hogy a közlekedési ügyeket valamilyen szabályozási rendszerbe kell illeszteni. Aztán a 19. században szinte hihetetlen, hogy az a régi világ hogyan alakult egyik pillanatról a másikra polgári és kikövezett világgá. Amikor én egyetemre jártam, akkor például a Bartók Béla útnak még keramit burkolata volt, ami az újkori útépités legrégebbi kezdeteire utalt.

Ennek a polgári világnak a közlekedésfejlesztés kapcsán nagyon hamar kialakult egy szervezete, nagyon gondos emberekkel. Ismertünk még közülük egyet-kettőt. Az idősebb munkatársak közül Kovács Béla bácsit említeném meg, aki a minisztériumban egy-két generációval előttem működött. A 24-es út kapcsán kerültünk kapcsolatba vele a 60-as évek végén. Ezek a kollégák még részesei voltak a 30-as évek nagy útépitéseinek, amikor az 5-ös, vagy a 8-as út épült beton burkolattal.

Területi főmérnökként 1971-ben kerültem a Minisztériumba, és kezdtem megismerkedni a közúti igazgatóságokkal, és azok végrehajtó egységeivel. Akkor azok a telepek olyan kócerájok voltak, ami mai szemmel gyalázat. De ha jobban belegondol az ember, hogy a talicskás úttörök világából hogyan nőttünk bele az aszfaltos világba, akkor azért nagy fegyvertény, hogy létrejöttek azok az apró helyi bázisok, kis hígított bitumenes ciszternák, majd 300 kg-os keverőtelepek, amelyek a mai szemmel is értékelhető építményeket hoztak létre, és a fenntartásukban közreműködtek.

Ez nagyon összetett dolog, talán nem is könnyű megérteni. Az ÁÉH-nak a jól kialakított szigorú műszaki rendszerét 1949-ben szétrúgták, és akkor, mint annyi minden más, ez is szanaszét futott. A magyar kis- és középvállalkozási szektor széttűllött, ugyanez történt az útépitéssel és útfenntartással is. 10 évbe tellett majdnem, mire rájöttek a fontos illetékes vezetők, hogy ők sem jutnak el adott helyekre, mert nem lehet közlekedni ebben az országban. Édesapám falurádiós riporterként bejárta az egész országot. Minden hétfőn reggel autóba ült, és péntek délután jött haza, de olyan is volt, hogy csak vasárnap. Katasztrófális dolgokról mesélt az utak állapotát illetően. Olyan utakon közlekedtek, olyan falvakban és olyan szállásokon kellett aludniuk, amelyet ma elfogadhatatlannak minősítenék.

Pár évvel később aztán hatalmas olvadási károkat szenvedett a gyenge úthálózat. 1967-ben az ország útjai szinte járhatatlanná váltak. Boromissza Tibor készített akkor erről nagy összefoglalást. S ezek a károk még évekig elég sűrűn ismétlődtek. Talán 1978 tavaszán történt, hogy kitettük az 5 tonnás súlykorlátozó táblákat a Hegyháti utakra és az Őrségben, nehogy totálisan felboruljanak. Jött hozzám egy újságíró, és kérdezte, hogy ezt mégis hogyan tehetjük meg, hiszen vannak nagyobb járművek, amelyeknek célhoz kell jutniuk azon az útvonalon. Levittem őt az Őrségbe, Szattára. Útközben vettem egy éleztelen, vacak ásót, megálltunk azt úton, és beleástam a burkolatba. Látod – mondtam –, ennek most ennyi a szerkezete. Csak egy kavics-réteg, rajta egy fekete bevonat. Ha idehozok egy teherautót, ebből az útból semmi nem marad. Az újságíró lefényképezte és megjelent a Vas Népében.

Ebből az állapotból kellett építkeznünk.

A 60-as évek nagy feladata volt a téesz-szervezés. Akkor jött rá arra a politika, hogy a parasztokat talán rá tudják kényszeríteni, hogy belépjenek a termelő szövetkezetbe, de ha a faluba nem tud bemenni a megyei párttitkár, mert hónapokon keresztül megközelíthetetlen, hiszen nincs járható útja, akkor hiába az egész. Érdekes, Mindszenty József egy egyházi zsinatra szóló jelentésben még a 30-as években megírta, hogy egy vidéki plébánosnak milyen nehéz dolga van, mert akkoriban a plébánosok lovaskocsin közlekedtek, és akad olyan falu, ahova egy évig sem jut el a plébános. Egyrészt sok a dolga, másrészt a közlekedési viszonyok olyanok. Szóval rájött a politika arra, hogy a faluba be kell tudni menni, mert különben nem lehet kézben tartani. Ráadásul a gépesített gazdaság épített út nélkül végérvényesen nem működik. Így jött a bekötőút építési-program, nem szociális megfontolásból, nem valamiféle szívárványos jótekonkodási akcióból, hanem kemény politikai kényszerből. Mi 1966-ban csöppentünk bele ebbe, ekkorra az első futama ennek a programnak már lezajlott, de 1975-ig folytatódott. Összesen több mint 500 km bekötőút épült.

Volt akkoriban még néhány hasonló fejlesztés, de aztán végül lecsengett. Sok ezek közül, ami akkor nem épült meg, ma is hiányzik a hálózatból.

Az egyik első kalandom is ehhez kapcsolódik, amikor 1971-ben bekerültem a minisztériumba. Apáthy Árpád bácsival elmentünk Rinyabesenyőre bekötőutat avatni. Ez a falu lent van Kaposvár és Barcs között. 6 kilométer hosszú bekötőutat kapott a község, aminek avatása aztán tényleg népnünnepély volt, úgy megünnepelték ezt, mintha öt menyegzőt ültek volna egyszerre.

Sz.: A bekötőutak átadását valószínűleg mindig így megünnepelték, és örültek neki. Nógrád megyében Ipolyvece és Balassagyarmat között volt egy olyan összeköttetési lehetőség, amely jelentősen megkönnyítette volna az ipolyveceiek közlekedését. Ők egyébként Rétságához voltak kapcsolva, ráadásul Balassagyarmattal az összeköttetést már az 1930-as évek óta ígérték nekik. 1980-as évek végén volt egy nagyobb fejlesztési program, amelynek a keretében az út megépült. Különböző helyekről rakták össze a forrást. Akkor én már nem voltam Nógrád megyében, amikor megépült. A megjelent minisztériumi vezetőket hatalmas csokrokkal fogadták mindkét faluban, habár csekély közülük volt az út megépítésében.

A bekötőutakhoz még azt fűzném hozzá, hogy ugye sajnálatos módon örömteli volt, hogy épültek, de az nem, hogy nem megfelelő szélességgel valósultak meg. Ez még ma is problémát okoz, épültek utak még 4,5 méter szélességgel is.

Volt egy olyan időszak is a szakmának, amikor útszélesítési programok indultak. Minden közúti igazgatóság nagyvonalú felajánlásokat tett. Ezeknek a szélesítéseknek a nyomai hosszanti repedések formájában sajnos a mai napig látszanak az alsóbbrendű hálózatokon.

Ki-ki azzal szélesített, ami abban a megyében fogható volt. Volt, ahol kavics, volt, ahol kő is volt. Sok esetben nem volt megfelelő a szélesítés, a lényeg csak az volt, hogy mindenki lejelentse, hogy teljesítette a rá kiszabott mennyiséget.

Egy kicsit visszalépnék az időben.

1920-ban volt egy minisztériumi államtitkár, akit Buday Bélának hívtak, és neki a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet közlönyében megjelent cikkét tartom a kezemben: Idézem: „1848-ban Magyarország területén mintegy 2100 km kiépített út volt... 1865-ben már 3720 km állami és 8380 km országút (megyei út), összesen tehát 12 100 km volt kiépítve, vagyis e korszak építési eredménye 10 000 km-t tett ki.” Mindössze 17 év alatt!

1890-ben jött az első rendszeres közúti törvény...(A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk), mely hat kategóriába sorolta és hálózatba rendezte a közutakat, foglalkozott az új utak-hidak tervezési és engedélyezési kérdéseivel, az út-vámszedés jogával, az útrendőri tevékenységgel, a fenntartás finanszírozási feladataival.

Ez volt a rendezettségre törekvés kiinduló pontja, de mint az említett cikkben olvashatjuk (kerekszámban 150 000 km-ből) a lesújtó véleményt: " a közútügy...nem hogy fokozottabb fejlődésnek indult volna, hanem ellenkezően, határozott visszaesést mutatott." Ezt mutatja, hogy "... úthálózatunknak ...összes hosszából 1914-ben kerekszámban csak 50 000 km volt kiépítve, sőt ennek is egy része csak bizonyos jóakarattal volt kiépített útnak nevezhető..."

Szép térképek vannak, hogy merre mentek a közutak ...

De milyen minőségűek voltak, miért tartották őket számon, ha többnyire még járhatatlanok voltak? Ha belenézünk a történesekbe, akkor kiderül, hogy a középkorban az adószedők megkövetelték, hogy a forgalom a nyilvántartott és kijelölt vonalakon haladjon - ezeket a nyomvonalakat ábrázolják a korabeli térképek. Azért tartották az utakat nyilván, hogy meg lehessen vámolni a rajta haladó forgalmat, de kiépített út kevés volt.

A középkorban a király utazott az udvartartásával, hosszabb ideig egy-egy vidéken tartózkodott és törvénykezett. Amerre haladt a királyi udvartartás, ott igazították meg az utat. Ez persze az 1950-es években is így volt. (Sic!) Az 1970-es évekből is tudnék ilyen példát mondani, amikor jött Kádár elvtárs, mondták, hogy kaszáljuk le a fűvet. Én azt válaszoltam, ha lekaszáljuk, akkor sose fogja megtudni, hogy azért nem kaszáljuk, mert nincs rá pénz.

M.: Eszembe jutott, hogy a mi indulásunk időszakában van egy néhány olyan szakmai fejezet, amelyek kisebb-nagyobb átlapolásokkal, de követték egymást. Volt egy olyan időszak, amikor jelentős új utak épültek a láncos Tito ideológia jegyében. Akkor épült a 37-es út, és a 6-os út számos szakasza is, felvonulási útként. Hasonlóképpen, kvázi felvonulási útnak tekinthető a 30-as évekből a 8-as út, ami a magyar-olasz kapcsolatok kiépítését szolgálta. A bekötőút építési program politikai vonatkozásairól az előbb beszéltünk. Ezen kívül nagy fejlemény volt a koncentrált útkorszerűsítési program, mint ideológia, amelynek olyan eredményei lettek, mint a 3-as út Hatvan – Miskolc között. Volt a 3. útnak például egy híres gödöllői hajtúrkanyarja, a „patkó”, ahol a háború után súlyos merényletek történtek. Ott tanyáztak azok a rablók, akik fosztogatták az utasokat. A kanyarban ugyanis le kellett lassítani, így minden további nélkül meg lehetett állítani a járművet, ráadásul a

forgalom alacsony volt, és gond nélkül ki tudták fosztani az utazókat. Másrészt Budapestet Miskolccal össze kellett kötni valami jobb minőségű úttal, hiszen Miskolc az ország második városa, a nehézipar fellegvára volt. Így alakult ki a 3-as út mai nyomvonala, amelyen kezdő tervezőként egy keveset dolgoztam is. Meg kell említenünk a portalanítási programot is, ami a vizes makadám portalanítását szolgálta, hogy gumikerekes járművel is lehessen rajta közlekedni. A forgalom kicsi volt ezeken az utakon, a keskeny burkolat nem volt probléma, mert ha valaki jött szemben, akkor a másik jármű lehúzódtott a padkára, és minden további nélkül mentek tovább.

Hasonló, de sokkal jelentősebb program volt még a burkolaterősítési program, amelynek Kozma László volt a karmestere. A meglévő utakat kellett alkalmassá tenni a gyorsan növekvő motoros forgalomra, mert arra nem volt pénze az országnak, hogy teljesen új és korszerű hálózatot építsen ki. Nagy vita folyt arról, még professzori szinten is, hogy szabad-e a régi makadámúkat egyszerűen 4-6 cm aszfalttal megerősíteni, mert azt így minden korszerűtlenségével együtt konzerváljuk. Két táborra szakadt a szakma. Hamarosan kiderült, hogy miután a legfontosabb utakat ezzel a legegyszerűbb módszerrel megerősítették, gondolkodni kellett azon is, hogy a balesetveszélyes íveket korrigálni kell, és ezzel párhuzamosan a vízvezetést is rendbe kell tenni. Az első munkák úgy kezdődtek, hogy a finisher mellé állítottak egy ellenőrt, aki strigulázta, hogy hány tehergépkocsi aszfalt érkezett, amit a finisher elterített. A kutya sem készített előzetes tervet, sem helyszínrajzot, sem hossz-szelvényt, csak húzta a gép az aszfaltot, és utána tonna szerint elszámoltak a kivitelezők a megbízóval, az igazgatóságokkal. Ez a vita épp a 67-es úton kezdődött, ahol Jaczó Győző, akkor a kaposvári igazgatóság központi műszaki osztályának vezetője (később igazgató lett) keményen gondolkodó műszaki ember volt, és ezt a strigulázós módszert nem tudta megemészteni. Nekem területi főmérnökként kemény vitám volt vele. Győzővel azért volt szinte lehetetlen egyetértésre jutni, mert nekem a hivatalos ideológiát kellett képviselnem, ő pedig a tanult mérnöki ideológiát védte. A maga szempontjából teljesen igaza volt. Én viszont tudtam, hogy egyszerre mindenre nincsen pénzünk. Hiszen sokszor még a burkolat szélessége sem volt megfelelő. Az 5,50 m széles burkolatot akkor még elfogadhatónak tartottuk, arra még rátettük az aszfaltot, de előbb-utóbb ezeket mind ki kellett szélesíteni, és akkor kiderült, hogy 25 vagy 50 cm-t nem lehet hozzáragasztani. Ekkor jöttek a különféle megfontolások, és nekivágtunk a szélesítési programnak. Amikor Szombathelyre kerültem főmérnöknek, több száz kilométeren szélesítettünk 1-1,5 métert, csináltunk 8 méteres burkolatot is, ami akkor súlyosan renegát tevékenységnek minősült. Mondhatjuk, pocsékolunk, de azt mondtuk, hogy technológiailag ez így megbízható.

És utána erre kellett rátenni az erősítő réteget, ami így a burkolat teljes szélességén nem tudott homogén módon viselkedni. Nagyon súlyos probléma volt például a 8-as útnak a szélesítése valahol Vasvár térségében. A 30-as években épült betonút volt, 6 méter széles, és egy-egy méter padka volt mindkét oldalon. Itt 7,5 méter széles burkolatot és padkaszélesítést kellett csinálni, hiszen a 10 méteres koronaszélesség

első rendű főúton már elfogadhatatlannak minősült. Talán a Zalai KÉV csinálta a szélesítést. Kihúzták a tükröt, de újabb és újabb mélyítés után sem találtak olyan altalajra, aminek az E_2 értéke elérte volna az előírt értéket. Egyre mélyebbre kellett menni. Vajon milyen mélyre, még tovább? Közvetlen mellette pedig a forgalom ment a burkolaton. Ebből előbb-utóbb baleset lesz! Úgy döntöttem, hogy csináljanak az adott mintegy egy méteres mélységben, az előírtnál gyengébb teherbírású tükrőben egy talajstabilizációt, s onnan a terv szerinti alapozási szintig homokos kavicsot építsünk be. Tudtam, hogy ez nem szabványos, de bíztam benne, hogy megáll. Szóval ebben az esetben muszáj volt az előírásokat megkerülni.

Felmerülhet a mai mérnökökben a kérdés, hogy akkoriban mekkora szabadságuk lehetett a mérnököknek? Igazából nem volt szabadság, de a feladatot meg kellett oldani, nekem akkor és ott tovább kellett folytatni. Másik hasonló eset a Rum-i Rába-híddal kapcsolatos. A régi Rába-híd a háború után épült, mindenféle roncsokból, rohammunkával. Amikor a győri főiskolán elkészült a hídvizsgálati szakvélemény, az utolsó mondata az volt, hogy a szabályzatokat szigorúan értelmezve a híd teherbírása NULLA. Klatsmányi Tibor, a tanszékvezető ezt nekem személyesen hozta el. Elolvastam, és megkérdeztem tőle, Tibor, akkor én most mi tévő legyek? Ne haragudj, felelte, de én csak ezt írhattam le a felmérésünk alapján. A hidat tehát azonnal le kellett volna zárni. A termelőségvetkezet az egyik parton, ki tudja hány ezer hektár földjük a másik parton... Nem lett volna a hídon keresztül autóbusz közlekedés, 30 km kerülő...! Kénytelenek voltunk kitenni az „5 tonna - Kivéve autóbusz” korlátozó táblát. A minisztérium sem tudott segítséget adni, az elsődleges felelősség az enyém volt. De annyit megtettek, hogy soron kívül elrendelték az új híd építését. Ám a tervezési, engedélyezési procedúra miatt még két évig ment a forgalom ezen a hídon. Szerencsére nem történt baj.

Sz.: A Közúti Igazgatóságoknak akkoriban nagyobb szabadságuk volt. Az idézőjelbe tett szabálytalanságoknak nem tudok róla, hogy lett volna következménye, igazából a minisztérium is annak örült, ha megoldottuk a problémát.

Az aszfaltozásról jutott eszembe egy személyes élmény. Ahogy említettem, az Egri Közútnál kezdtem el dolgozni. Az aszfalt felfutását a Cegléden gyártott C25-ösök alapozták meg. Mi az ötvenedik C25-öst kaptuk 1971-ben – mint Egri KÉV. Én tűztem ki a helyét, ez a C25-ös 1977-ben közel 90 000 tonnát gyártott egy év alatt, 3 műszakban. Egyébként az 1970-es évek második felében 6,5 millió tonnára emelkedett a magyar aszfaltgyártás. Azóta ennyit soha nem gyártottunk, dacára annak, hogy sok esetben nagyobb ütemű új építésekre került sor, ha csak az autópályákat nézzük. Ma 2,5-3,0 millió tonnát építenek be.

Abban az időben, amikor ez a program ment, Kozma László kollégánk járta az országot a kis noteszével, és figyelt arra, hogy a rendelkezésre álló pénz el is fogyjon és aszfalttá is váljon. Az a mondás járta akkor, hogy ne aggódjunk, akárhova is tesszük azt az aszfaltot, az itt fog maradni az országban. 40 év elteltével ki lehet jelenteni, hogy az alsóbbrendű hálózat nagy részén ma is azon az aszfalton közlekedünk, ami a 70-es években odakerült, és ha az aszfalt nem kerül akkor oda,

lehet, hogy ma sem lenne burkolat azon az úton.

Ezután természetes volt, hogy fejlődés jön, és a terv nélküli kivitelezés után eljön az az idő, amikor torzított keresztszelvényen és hossz-szelvényen dolgoznak a tervezők. A módszer már Nemesdy professzor könyvében megjelent, és teret nyert a szakmában, de azon azóta is vitatkoznak, hogy a tervezett mennyiség, ami a terveken szerepel, az tényleg a beépült mennyiség-e.

M.: Ehhez mindenképpen hozzáfűzném azt, hogy abban az útgazdálkodási rendszerben 1970-re minden megyében létrejöttek a Közúti Igazgatóságok. Ők három forrásból gazdálkodtak. Elsőként kaptak egy adott összeget házilagos fenntartásra. Nemcsak szabadságuk, hanem pénzük is több volt az igazgatóságoknak, mint manapság. Ezt az összeget a saját eszközeikkel és embereikkel használták fel – ezt nevezhetjük a klasszikus fenntartási feladatnak –, míg egy másik soron, ezzel össze nem keverhető módon kaptak egy másik keretösszeget, úgynevezett vállalati fenntartásra. Ezt az útépítő vállalatoknak kellett kifizetni a munkájukért. A harmadik volt az útkorszerűsítés, ami központilag irányított rovat volt. Ennek a műszaki irányítása a közúti igazgatósághoz tartozott, de az egésznek a menedzselése a minisztérium hatásköre volt. Ennek az önállóságnak az egyik megjelenési formája az volt, hogy próbáltuk ezeket a lehetőségeket összefűzni. Például egy adott korszerűsítést összekapcsoltunk némi vállalati fenntartással. Ha csináltunk egy hidat – híd-korszerűsítési keretből –, akkor a hozzá csatlakozó utat fenntartási keretből erősítettük meg, mert az már nem volt benne a keretben. Ha volt rá lehetőségünk, akkor a hozzá tartozó szélesítést elkészítettük előre házilag, amire már csak az aszfaltot kellett ráhúzatni a KÉV-vel. Sok izgalmas feladat elé állított ez minket, de rengeteg hasznos eredménye lett.

Sz.: A 70-es évekbeli aszfaltprogramról az jut eszembe, hogy tervgazdaság volt. A vállalatoknak is meg volt szabva, hogy mekkora nyereséget kell elérniük, aminél nagyobb nyereséget nem is akartak elérni, mert nem volt érdekük. A szeptemberi időszakban a minisztériumi illetékes kolléga mindig egyeztetett a trösztli kollégával, hogy éppen hol tartanak, a cég pedig a pénzt visszacsurgatta, ha túlszaladt volna azon a nyereségen, amit elvártak tőle.

M.: Ez úgy is működött, hogy a KÉV-vel könnyen meg lehetett egyezni abban, hogy ősszel megcsinálnak valamilyen munkát, de azt csak a következő évi keretösszegeből egyenlítették ki. Hitelbe dolgoztak. Ha volt kifizetetlen számla, és ha volt maradék keret, akkor abból már az év végén kifizették nekik az összeget, ami a KÉV-nek is jó volt, mert legkésőbb január végéig ügyis megkapta a pénzt.

Sz.: Hogy mindez érthető legyen, ugorjunk kicsit vissza a rendszer gyökeréhez. Úgy alakult ki a fenntartó-kivitelezői konstrukció, hogy az ÁÉH megszűnése után útfenntartó nemzeti vállalatok (ÚNV) születtek (kvázi kivitelezők). 1950-ben hozták létre a 3 nagy kivitelezői vállalatot – az Aszfaltútépítőt, a Betonútépítőt és a Hídépítőt –, és az útfenntartó nemzeti vállalatokból lett 12 középállalat – közúti üzemi vállalatok – amelyek az Útépítő Tröszt-höz tartoztak.

M.: Később alakultak át Közúti Építő Vállalattá (KÉV). Az útkezelés feladatát a megyei tanácsok nem tudták ellátni, rájöttek, hogy központilag kellene irányítani ezt a feladatot. Létrejöttek a KPM közúti kirendeltségei a jelentősebb megyeszékhelyeken, és ezekből lettek később a Közúti Igazgatóságok. Ha jól emlékszem, akkor a közúti üzemeltető vállalatokból alakult ki 12 Közúti Építő Vállalat. Ez a mai napig abban testesül meg, hogy például Nyíregyházán vagy Kaposváron a Magyar Közútnak és az egykori Közúti Építő Vállalatnak közös székháza van. Az első emelet volt a vállalaté, a második az igazgatóságé.

Szombathely olyannyira szerencsétlen helyzetben volt, hogy először az igazgatóságot két megye között osztották fel, majd átsoroltak minket egy másik megyéhez. Megyei hivatali székhely nem volt. Amikor 1976-ban odakerültem, egy földszinti és alagsori irodasor volt az igazgatóság központja, az egy főre jutó alapterület nem érte el a 2 négyzetmétert. A teljes könyvelés egy szobában szorongott, csak a főkönyvelőnek volt egy pici szobája.

A főmérnöki irodában egy pici dohányzóasztalnál voltak a nagy tervtárgyalások, egy tervet nem tudtunk rajta kiteríteni. Három évbe tellett, hogy új székházat terveztethessünk, és végül csak 1980-ban adták át az új épületet. Szemben azzal, hogy a folyamat már az 50-es években megindult.

Sz.: A 12 igazgatóság után alapított további 7 igazgatóság már jobb helyzetben volt, így volt ezt Salgótarjánban is. Tudni kell, hogy nem nekünk épült, az épület egyébként korábbi tervező iroda székháza volt. Én jártam ott, még végzős diákként, és ahogy azt korábban is említettem, ott szerettem volna dolgozni. A megszűnt és megyei földhivatalokká alakult állami földmérési és térképészeti hivataltól (ÁFTH), mint állami intézménytől, kaptam a tanulmányi ösztöndíjamat, de kiderült, hogy állami intézmény nem fizetheti ki a más állami intézmény által fizetett tanulmányi ösztöndíjat. A salgótarjáni vezető felhívta az egrieket, és kiderült, hogy kivitelezői vállalatnak már nem volt tilos az ösztöndíjat kifizetnie. Így kerültem Egerbe. 1983-ban jött egy átszervezés, amikor a 19 igazgatóságból 9 lett – erre még vissza fogunk térni –, történetesen a Salgótarjáni is megszűnt. Jött a Tanácstól egy ember, hogy az épületbe a földhivatalt betelepítenék. Mondtam nekik, hogy a személyzet marad, csak átszervezés történt, de ő állította, hogy Pullai elvtárs a székházat nekik ígérte. Tiltakoztam, hogy nekem ezt nem mondta. Ma is abban a székházban van a társaság. Persze valószínűleg csak hivatkoztak Pullai miniszterre.

M.: Az az átszervezés óriási trauma volt. 1980-ban végre kaptunk székházat, és akkor 1983-ban felröppent a hír, hogy átszervezik az egész rendszert. Egy fél esztendeig a teljes bizonytalanság állapotában voltunk. Tudtuk, hogy lesz valami, de nem tudtuk, hogy mikor, keserves időszak volt. Fájdalmak között a hegy megszülte az egereket, és minden változatlan maradt. A bázisok megmaradtak, de átkeresztelték őket koordinációs főmérnökséggé. És minden funkció is megmaradt. Főmérnökből koordinációs főmérnök lett, az igazgatói státusz megszűnt, sokan az igazgatók közül nyugdíjba mentek vagy áthelyezték őket. A fő kérdés azonban az volt, hogy a kapott költségvetési ellátmány hogyan oszlik meg a két megye között? Ki

és hogyan dönti el a felosztást? A becsatolt megyében azt kellett igazolni, hogy mennyire szeretjük őket, a régi megyében pedig azt kellett bizonygatni, hogy az ő pénzüket nem vesszük át. Teljes meghasonlottság és katasztrófa volt, ki merem jelenteni, hogy a világon semmilyen pozitív eredménnyel nem járt. Legfeljebb néhány embert küldtek nyugdíjba, azokból pedig, akiket áthelyeztek, később kifejlődött a mai közlekedési hatóság.

Sz.: Ehhez a történethez egy vitatható dolgot fűznék hozzá. Ha átszervezés legyen átszervezés, és akkor esélye lett volna annak is, hogy megmaradjon a 19 igazgatóság, de átvegye a tanácsi úthálózat egy részét is. Az igazgatók legtöbbször ezt a megoldást nem támogatta, mint utólag kiderült.

Van az a mondás, hogy átszervezésnek mindig lennie kell. És ha nem bővítünk, akkor szűkítünk. Az idősebb igazgatók ugyanannyi pénzből nem látták járhatónak, hogy több utat tartsanak fenn. Ezért döntöttek az összevonások mellett. Pedig egy háromszintű kialakítással elkerülhető lenne, hogy a jegyző döntsön a beépített aszfalt bitumentartalmáról. Későbbiekben erre még térjünk vissza.

M.: A francia rendszert volt alkalmam megismerni. Úgy működött és működik, hogy többszintű hálózatot kezel – autópálya, országos út és helyi út – amiből a főutakat és a megyei utakat a DDR (*Direktion Départemental de l'Équipement – építmények megyei igazgatósága*) kezeli, utóbbit már valamilyen szerződéses formában, és a helyi utakat pedig az önkormányzatokkal szerződve. El kellene ismerni végre a felsőbb szinteken, hogy egy ilyen nagy nemzeti vagyont kitevő hálózatot igenis átgondoltan, egyben és szakszerűen kell kezelni.

Tegnap voltam egy közmeghallgatáson, Páty elkerülőőről volt szó. Éles vita alakult ki, mert a község egy része ki akarta bővíteni a projektet. A kérdés végül is az volt, miként illeszkedik a terv a térségi hálózatba, és milyen forgalmat, milyen környezeti hatásokat fog generálni. A tervezők rendre a Magyar Közútra hivatkoztak, de a Magyar Közút képviselője nem volt jelen. Hogyan lehet akkor egy ilyen jelentős ügyben ilyen féloldalasan döntésre jutni?

Sz.: Ausztriában is hasonlóan van, mint a franciáknál. A hálózat egyes részei a teljes hálózat része. Nálunk a parlamentben sosem volt olyan bizottság, amely az útüggyel koncepcionális szinten foglalkozna. A pénz az egy adott mennyiség, ha valahol fejleszteni akarunk, akkor valahonnan el kell venni a forrást. Ennek a folyamatnak sokkal nyilvánosabban kellene történnie. Még a legkisebb építés sem helyi érdek, hiszen ezen elemek egy nagy rendszer részei lesznek, akár egy autópálya beruházás esetében is, ami érinti az egész hálózaton történő eljutási időt. Állampolgári jog, hogy mindenütt normális utakon közlekedhessünk.

M.: Nemcsak a falun belül, hanem a faluból egy másik városba is el kell tudni jutni. Nem is beszélve arról, hogy két országgrész között ne kizárólag a fővároson keresztül lehessen közlekedni, sőt a nemzetközi közlekedés folyosóit is célszerűen és tervszerűen kell fejleszteni.

Kedvenc vesszőparipám az 5c folyosó meghosszabbítása és összekötése a 6 számú

folyosóval az adriai Ploče kikötőjétől a Gdansk-i végállomásig. Rengeteg átlapoló fuvar keletkezik ezen a tengelyen. Ki az, aki ezt egyben látja? Annak idején az Országos Területrendezési Tervhez (OTRT) a közúthálózati adatszolgáltatás csupán egy UKIG-os átirattal ment el, és abban sem vagyok biztos, hogy azt az UKIG – a jelenleg megszűnő KKK elődje - igazgatója aláírta volna. Egy ilyen jelentős dokumentumot ügyintéző az ügyintézőnek adott át.

Sz.: Az 1968-as közlekedési koncepció óta nem született olyan koncepció, amelyet az országgyűlés jóváhagyott volna. A legújabb program pedig a parlament előtt sem volt, ez nem titok. Ez időigényes, fáradtságos procedúra. „Mindenki tudja, hogy a demokrácia egy fáradtságos dolog” – mondta Churchill.

A következő évtizedekben a szakembereknek a motorizáció rohamos fejlődése által okozott problémákkal kellett szembe nézniük, a fokozódó burkolatleromlás mellett. A következő beszélgetést innen - 1983-tól folytatjuk.

Budapest, 2016.08.24.

Szerző

Molnár László Aurél

Dr. Szakos Pál

Igazvölgyi Zsuzsanna

Adjunktus, BME Út és Vasútépítési Tanszék.

Témakörök

Egyéb

Interjú

Kulcsszavak

Megjelent

2016. október 5.