



Aktuális útépítés MAÚT

Akik társadalmi munkában növelik a GDP-t - interjú a MAÚT elnökével

magyarepitok.hu 2016.07.20. 09:09



 Tetszik  Megosztás  144

Merész állításnak tűnhet, hogy egy lényegében társadalmi munkában működtetett szervezetnek komoly hatása lehet az ország gazdasági teljesítményére. A Magyar Út- és Vasútügyi Társaság vezetőjével beszélgetve mégis eljutottunk eddig a következtetésig. Nem mindegy tehát, hogy a májusban megválasztott új elnöknek, Nyiri Szabolcsnak hogyan sikerül véghezvinnie a kulcsfontosságú újításokat a MAÚT-nál.

Ugye tetszik az oldalunk?



Magyar Építők



Tetszik az oldal

6,3 ezer kedvelés

Egy 22 éves múlttal bíró társaság vezetését vette át két hónapja. Mi volt az alapítók célkitűzése, és mennyi valósult meg ebből?

A 75 alapító 1994-ben a Műegyetemen azt tűzte ki, hogy legyen egy olyan szervezete a szakmának, ami elsősorban az ütügyi műszaki szabályozás kérdéseivel foglalkozik. Az eddigieket összegezve azt lehet megállapítani, hogy az ütügy az építőipar szegmensein belül kiemelkedően jó helyzetben van, tehát a MAÚT 22 éve nem múlt el nyomtalanul a szakmában.

Mivel tudnak hatni leginkább az iparágra?

A szervezetnek köszönhetően megjelent 200-220 darab ütügyi műszaki előírás majdhogynem teljes körűen szabályozta az út- és hídépítési technológiákat a legapróbb részletekig, ezeket az előírásokat az összes nagyberuházásnál figyelembe veszik. Bízást lehet állítani, hogy a MAÚT nélkül az útéptés nem ott tartana, ahol ma tart.

A szabályozásnak sikerült lekövetnie a technológia fejlődését?

A kérdés jogos, mert az építési technológia egyre gyorsuló változását látjuk, amivel nem könnyű lépést tartani. Egy konferencián egy kínai előadó ezzel a címmel ragadta meg ezt a témát: „Minősbiztosítás és innováció - párban vagy egymás ellen?” Ez világszintű dilemma, mert minél alaposabban szabályozod az adott technológiát, annál jobban kizárod az új megoldásokat, és annál rugalmatlanabbá teszed a rendszert.



Mi szól akkor a szabályozottság magas szintű fenntartása, vagyis a rugalmatlanság mellett?

A másik oldalon azt kell látni, hogy az ország egyik legnagyobb értéke a magyar állami útvagyon (az utak mellett a hidakkal, támfalakkal, egyéb útelemekkel együtt), több ezermilliárdos nagyságrendről beszélünk, állapotának a nemzetgazdaságra gyakorolt hatása vitathatatlan. Ezt a vagyont megnyitni kiforratlan, kellően nem bejáratott technológiák számára óriási kockázat, és nem nyernénk vele annyit, mint amekkora veszteségeket okozna.

Hol húzódik az arany középút?

A szabályozásra mindig szükség van, de állandóan követnie kell az új technológiákat. Sőt, kell mögé kifejezetten innovációs célú kutatás is. Meggyőződésem, hogy szükség lenne ilyen célú többéves országos programra, és ez a MAÚT egyik kitűzött célja is. Lehet ugyanis hivatkozni egy külföldön kifejlesztett technológiára, de azt nekünk hozzá kell igazítani a sajátos hazai viszonyokhoz (pl. éghajlati és talajviszonyok, munkakultúra). Ráadásul a szürke állomány akár ahhoz is adott, hogy mi fejlesszünk ki új eljárásokat.

A kutatás azért fontos háttér, mert lehetőséget teremt új eljárások kipróbálására, és azok objektív adatokon alapuló értékelésére. Optimális esetben ez támasztja alá a változtatásokat, de túl sokszor változtatni nem lehet, legalább 3-4 évet ki kell töltenie egy szabványnak, hiszen csak így tud rá felkészülni az ipar.

A cél: visszahozni az aranykort

Ennek az arany középútnak mennyire tudott megfelelni a MAÚT a története során?

Volt egy hosszú „aranykorszaka” a társaságnak nagyjából 2011-ig, amikor kijelenthetjük, hogy megfelelően működött ez a rendszer. 2012-ben egy jogszabályértelmezési kérdés miatt megtorpant az ütügyi műszaki előírások kiadása, bár készültek új anyagok, azokat nem adták ki. Ezt a megtorpanást szeretnénk most feloldani egy komoly jogi munkával, és újra indítani a műszaki előírások rendszerét.

Mi okozott ekkora problémát?

2012-ben az új Alaptörvényre hivatkozva (kötelezően alkalmazandó magatartásformát csak jogszabályban lehetne megalkotni) megkérdőjeleződött az ütügyi műszaki előírások rendszerének jogszerűsége. Azóta nem sikerült azt jogilag rendbe tenni, hogy mi az, ami jogszabályba tartozik, és mi az, ami műszaki előírásba. A MAÚT 2013-2015 között egy KÖZOP projekt keretében részletes javaslatot dolgozott ki a megoldásra. A rendezés érdekében idén májusban jött egy miniszteri levél a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumtól, ami a Magyar Közútra delegálta ennek a koordinációját. Ebben a munkában is részt veszünk, a közútkezelővel szoros együttműködésben. Örömteli, hogy erős kormányzati szándék mutatkozik a műszaki előírások felgyorsítására.

Mi lesz a legégetőbb feladat, ha megszületik a jogi háttér?

A 2012 óta elveszett idő miatt számos lemaradásunk van. Amit kulcsfontosságúnak látunk, az a

környezeti kérdéseknek, az újrahasznosításnak és a kivitelezés közbeni energiafelhasználás csökkentésének a korábbinál sokkal magasabb szintű támogatása a műszaki előírásokon keresztül. Ez jelenti a bontott anyagok, másodlagos nyersanyagok felhasználását, a mart aszfaltok felhasználásának támogatását, gumiőrlemények, salakok, pernyék alkalmazásának terjesztését. Persze erre ma is vannak szabályozások, de ez dinamikusan fejlődő terület, és az EU-s szabályozásban is kiemelt szerepbe emelték a 305/2011-es rendelettel. Örömteli, hogy ez a szempont most már a legalapvetőbb elvárások (mint pl. mechanikai állékonyság, tűzbiztonság) közé került az EU-nál.

További lemaradást jelentenek a 2012 óta megjelent harmonizált EU-szabványok, az ezekhez való alkalmazkodást az ütügyi műszaki előírások újraindításakor nagyon gyorsan el kell végeznünk.

Megnyílhat az út a zöld megoldások előtt

Ma már több hazai cégnél is adott a környezetet kevésbé terhelő, csökkentett hőmérsékletű (WMA) aszfaltokhoz szükséges technológia, ám a közbeszerzéseknél eddig nem jelent meg a zöld szempont. Ezek szerint hamarosan eljön a WMA ideje Magyarországon is?

Azt gondolom, hogy a WMA megoldást ad az említett EU-rendeletben megfogalmazott igényre, méghozzá nagyon hatékony és a minőséget is biztosító megoldást. Ezért ennek a széles körű terjesztését érdemes támogatnunk, nyilván kontrollált technológiai folyamatok mellett, és a technológia precíz beállítását megkövetelve.



A WMA-nak elvileg már ebben a pillanatban sem lenne akadálya jogi szempontból.

Valóban volt egy minimális módosítási lehetőség az üzleti műszaki előírásokban, ami lehetővé tette a WMA alkalmazását. Mindazonáltal az újra beinduló rendszerben ezt a szabályozást is rendeznénk, szépen a helyére téve ezt a technológiát. Sokkal részletesebben elemezve az egyes eljárásokat, vizsgálati módszereket, minősítést, úgy hogy ez mindenki számára érthető és tiszta legyen.

Miért fontos a pontosítás?

Nem mellékes szempont, hogy a letisztult szabályozási környezet a közbeszerzések megrendelői oldalát is meggyőzi arról, hogy ez a technológia stabilan, megfelelő minőségben alkalmazható, sokak által kipróbált, a szakmai bizottságok véleménye által is alátámasztott eljárás. A kiírónak ráadásul óriási segítséget ad, hogy a kiírásban nem neki kell kitalálnia a kivitelezés folyamatát, hanem pusztán azt mondja, hogy feleljen ennek és ennek az előírásnak.

Tegyük hozzá, az új közbeszerzési törvény is teret nyit a környezetbarát technológia térnyerésének, amikor az ajánlatok elbírálásánál az ár mellé beemelt további szempontokat. Ezáltal arrafelé terelve a döntéshozókat, hogy a pillanatnyilag legolcsóbb megoldás helyett a hosszabb távon nemzetgazdaságilag legoptimálisabb megoldás szülessen. A MAÚT mindehhez azzal járulhat hozzá, hogy ha lesznek ilyen technológiákat képviselő, közismert, referenciapontként is szolgáló üzleti műszaki előírásai, akkor a kiírók is bátrabban döntenek az ilyen szemléletű ajánlatkérések mellett.

Az első év lesz a legkeményebb

Idén májusban a közgyűlés egyhangúlag választotta meg, mit kell tudni a MAÚT új elnökéről?

Büszkén mondhatom, hogy négygyermekes család apukája vagyok, a műszaki egyetemen végeztem út és vasút szakirányon építőmérnökként. Egy kisebb közlekedésgazdasági kitérő után minőségvizsgálattal, technológiával foglalkozom: az Építésügyi Minőségügyi Innovációs Kft.-nél (ÉMI) dolgozom már több mint öt éve. Egy éve műszaki igazgatója vagyok a szervezetnek, így az építőipar minden ágazatában rálátok a minőségbiztosításra. Hat éve tagja vagyok a MAÚT innovációs bizottságának, és a legutóbbi ciklusban a Továbbképzési Bizottság vezetőjeként már elnökségi tag is voltam.



Miben hozhat újat hoz az Ön személye, tapasztalata, habitusa a szervezet élén?

Szeretném, ha az ügyet komplexebben elhelyeznénk az építőiparban. Érdekes helyzetben vagyok azzal, hogy az ÉMI-ben az ügyinél szélesebb látókört élek meg, talán ezt érzem olyan nóvumnak, amit én tudok hozzátenni. A másik fejlesztési potenciál, amit látok, az a szakágak (pl. tervezők, technológusok, kivitelezők, forgalomszabályozók) közötti alacsony kommunikációból adódik, ezen van mit fejleszteni. Nemrég egy tervező azt találta mondani, hogy a MAÚT-ban eddig csak tervezők dolgoztak, eközben a technológiai szakemberek meg állandóan azt mondják, mikor jönnek már a tervezők? Ennyire mindenki csak a maga oldalát látja, miközben mindkét oldal erejét megfeszítve dolgozik.

Milyen konkrét célokat fogalmazott meg?

Amikor a közgyűlés megválasztott, akkor az elnökség is 50 százalékában megújult, vagyis a bizottságok élére is részben új vezetők kerültek. Akkor azt ígértem, hogy egy év múlva, vagyis jövő májusig látni fogják az eredményeket. Arculatváltást, szakmaiságot, friss irányok megjelenítését, vagyis amit egy generációváltásnál elvár a szakma. Szeretnénk megtartani azt, ami jól működik, és azokkal bővíteni, ami egy 21. századi működést jelent: utóbbira példa egy új honlap vagy a Facebook-on való megjelenés.

A négyéves ciklus végén mivel lenne elégedett?

Ha folyamatosan frissülő előírásrendszer működne, ahogy a 2012 előtti években, stabil finanszírozás mellett. A szabályozási rendszert a leghatékonyabban, a legnagyobb koponyák bevonásával, ugyanakkor mégis pártatlanul és objektíven működtetjük. Emellett mindenki ismeri, és tudja, hogy a

nálunk készült dokumentum megbízható, a legfrissebb, és a legjobb tudást tartalmazza. Mindezek eredményeként mindenki, aki itt dolgozik, érzi a presztízsét a munkájának, és azt, hogy jó itt lenni. További fontos elérendő célnak tartom – a saját határainkon picit túllépve - hogy minden szakmai szövetség, beleértve minket is, tudja, hogy mi az ő szakmai területe, és csak azzal foglalkozik.

Milyen alapokra tudnak építeni?

Van mire, hiszen a MAÚT az 1990 után alakult szervezetek között az egyik legkomolyabb bázissal bír, jelenleg 400 egyéni taggal és 75 jogi taggal (utóbbi a belépett szervezeteket jelenti). Megvan a bejáratott kapcsolatrendszerünk és a megfelelő szellemi háttérünk a munkához: egyetemi tanárok, kivitelezők, tervezők, minőségügyi szakemberek. Ez egy olyan kerekasztal, ahol mindenki elhozza a saját nézőpontját, ezekből kell egy közös optimumot kihozni. Tegyük hozzá: az állami beruházói érdekek prioritása mellett, hiszen az elsődleges felelősség és a komplex hatás náluk van.

Aki belép, az befolyással bírhat

Ilyen rutinos csapatnak nem is igazán kellenek új belépők?

Ez nem igaz, sőt kifejezetten hangsúlyoznám, hogy szeretettel várunk minden fiatalot és tenni vágyót a MAÚT tagságába és a bizottsági munkákba! Különösen várunk olyan szakembereket, akik a mindennapi gyakorlatban használják az üzleti műszaki előírásokat. Rengeteg olyan szereplővel találkozunk ugyanis, akiknek van elképzelése, javaslata - ellentmondásokra, egyéb hiányosságokra hívják fel a figyelmet - ugyanakkor nincsenek azzal tisztában, hogy nekik is van módjuk javasolni a szabályozás változtatását. Ez érdekes jelenség, egyfajta sorsszerű kényszernek élik meg a szabályozást, amit valaki felülről rájuk szab, holott nem így van, a MAÚT épp az ellenkezőjéről szól. Ez is egy feladat, elültetni a gyakorlati alkalmazók fejében, hogy ezeket a szabályokat mi magunk termeltük és termeljük ki.



Akkor ez lehet a hívó szó: ha belépsz, befolyásolni tudod az iparág helyzetét?

Pontosan, aki ebből a munkából kimarad, az már csak az eredményekkel szembesül. Aki viszont ott van a bizottságokban, amellet, hogy ráhatása van, első kézből értesül, hogy milyen irányú változások várhatóak. További előny, hogy mindenki megismerheti a szakterületén dolgozókat, komoly kapcsolatrendszert tud építeni.

Hogyan lehet ebbe a munkába beszállni, ha valaki most jut el erre a pontra?

Aki tagként csatlakozik hozzánk (egy évi 1000 forintos jelképes tagsági díjjal), az onnantól kezdve a hírleveleken keresztül betekintést nyer a munkánkba. Ha pedig valakin látjuk, hogy aktivizálni szeretné magát egy adott szakterületen, akkor felvesszük vele a kapcsolatot, és összekötjük az adott terület szakbizottságával. Minden területen lenne feladat bőven, de figyelembe kell vennünk, hogy az itteni tevékenység döntő többségében társadalmi munkában folyik, így mindenki csak egy bizonyos határig tudja mozgósítani a kapacitásait. Azt a sajátosságot is kezelnünk kell, hogy a legértékesebb szakembereknek van a legkevesebb idejük, de szerencsére az is jellemző rájuk, hogy egy-egy izgalmas feladattal így is meg tudjuk őket találni, és mindig értékes eredményeket kapunk tőlük.

Több évtizedes szalmakazalt sikerült rendbe tenni

Az üzleti műszaki előírások mellett milyen főbb tevékenységet végez még a MAÚT?

Ez annyira a fókuszunkban van, hogy a másodlagos és harmadlagos munkánkknak is ezt nevezném,

de fontos terület számunkra a szakképzés is. Erre példa az idősebb Gáspár László útügyi technológiai továbbképzés, vagy a Magyar Közúttal közösen végzett „Fenntartható utak” nevű program. Utóbbiban nagyon értékes szakmai anyagok készültek el hat témakörben (például tervezés, innováció, oktatás, jogi háttér), számos esetben ezekhez tudunk visszanyúlni. Meg kell még említeni a Továbbképzési Bizottság koordináló szerepkörét, ennek köszönhetően a szakmai középfokú, felsőfokú oktatás és az állami oldal képviselői ülnek egy asztalhoz egy évben háromszor-négyszer, amire húsz éve nem volt példa. Ennek kisebb gyümölcsei máris megszülettek, például egy békéscsabai szakiskola és a győri egyetem közötti együttműködés.



2014-től a MAÚT az ügyek mellett bővítette tevékenységét a vasúti területtel. Honnan jött az ötlet?

A gondolat már 2009 tájékán megszületett. Az adta az alapját, hogy az uniós beruházások kapcsán ugyanaz a műszaki szakembergárda foglalkozott a közutas és a vasutas beruházásokkal a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-nél. Feltűnő volt, hogy a közutas projekteknél mindig megjelent a kiírásban, hogy az ide vonatkozó útügyi műszaki előírások szerint kell eljárni. A vasútnál ezzel szemben csak egy kérdőjel volt, közben persze mindenki tudta, hogy van szabályozás, ám azt senki nem tudta, pontosan hol és mi érhető el.

Hogyan láttak munkához?

Az előírások szalmakazalszerűen léteztek, és eleinte azt sem tudtuk mekkora szalmakazalról beszélünk, ezért először is felmértük az állományt. A gyűjtést már 2012-ben kezdtük a vasúti szakemberek bevonásával. Ennek eredményeként közel 2200 előírás gyűlt össze, köztük például olyan is, mely a 60-as évekből származott, és tollal írt jegyzetek voltak rajta, ezzel együtt érvényben volt.

Milyen eredménye lett ennek a projektnek?

A 2200-as gyűjteményből végül közel ezer bekerült az e-vasút szabályozási tárába, ami hosszú évtizedek hiányosságát pótolja. Ez első lépésként pusztán egy leltárt jelent, de beazonosítja, hogy melyik rendelet igényel legsürgősebben beavatkozást, így nekünk egy remek támpont arra, hogy a MAÚT vasúti részlegének hol kell a munkát elkezdni. Emellett a szűrésnél az is eredménynek számított, hogy a több esetben párhuzamosan létező, ugyanazt szabályozó előírás-variánsok közül a vasutas szakemberek kiválasztották azt, ami mostantól egységesen érvényesnek tekinthető.

50 éves szabvány szabályozza a kábelfektetést

Milyen helyzetben van ehhez képest az építőipar többi része a szabályozást tekintve?

Az ÉMI műszaki igazgatójaként azt tudom mondani, hogy a vasút ezekkel a sajátosságaival együtt még mindig jobb helyzetben van, mint például a magasépítés. Ott ugyanis a két kedvenc szlogenünk a „mi ezt úgy szoktuk” és „ez már régóta úgy működik”. Mindez nagyon sok tekintetben meghatározza az ágazat helyzetét. Jó példa, hogy az ÉMI-vel nemrég egy kábelfektetést vizsgáltunk meg, ennek a legutolsó szabványa, amit elértünk a 60-as években született, az adott szakterületen nem volt frissebb előírás...

Ez is mutatja, hogy a megfelelő szabályozás mekkora költségcsökkentést jelent makrogazdasági szinten.

Így van: kevesebb közbenső döntés, kevesebb bizonytalanság, kevesebb megtorpanás, rövidülő beruházások, jobban pörgő gazdaság a dolog végeredménye.

Amikor egy friss diplomás hozza a megoldást

Milyen terveket fogalmaztak meg az útügyi előírások fejlesztésén túl?

Többek közt célunk honlapunk megújítása és a szervezet frissítése. Van ugyanis egy olyan feltörekvő generáció - főleg 30-as, 40-es tagokkal - melynek kellő szakmai tapasztalata van, és még kevésbé látjuk a bizottságokban. De természetesen náluk fiatalabbakat is szívesen látunk, a Nemesdy Ervin diplomamunka pályázat például kifejezetten a diplomázóknak van kiírva. A legjobbak egy prezentáción előadják a munkájukat a MAÚT közgyűlésén, így máris bevontuk őket a köreinkbe. Az is segíti a kapcsolatépítést a hallgatókkal, hogy a MAÚT-előírások digitális oktatási verziója most már egyre több egyetemen megtalálható.

Mennyire használják ezt a változatot?

Erre egy jó példa, hogy egy vidéki város polgármesteri hivatala nemrég előfizetett a digitális tárra, mondván hogy mostantól erre alapozva fogjuk megalkotni a kiírásokat. Mindezt azért tették meg, mert odakerült hozzájuk egy most végzett hallgató, aki addig ezt a tárat használta, és sikerült meggyőznie a főnökeit arról, hogy ezzel az eszközzel jelentősen csökkentik a kockázataikat a megrendeléseknél.

A digitális tár azért is fontos, mert akár egy építkezésen is villámgyorsan elérhető, eldönthet két perc alatt vitás kérdéseket. Hangsúlyoznám, hogy ugyanazt a rendszert használjuk, amit Ausztriában és Németországban, sőt, az új verziót most együtt fejlesztjük a kinti partnerekkel. Ez tehát egy olyan szolgáltatása a MAÚT-nak, amiben nulla lemaradásunk van a fejlett országokhoz képest.

Mennyire ismert jelenleg a MAÚT, kell-e ezen javítani?

Szakmai berkekben eléggé ismert, ám az önkormányzatok körében – ahogy az előbbi példa is mutatja – csak kevésbé. Ezért aztán sikernek vehetjük, hogy a 130 előfizetőből jelenleg mintegy 30 önkormányzati. Fontos célunk, hogy ez a kör is egyre jobban megismerjen minket. Kulcsfontosságú az előírások megismertetése az önkormányzatokkal, hogy szélesebb körben használják a kiírásoknál. További cél, hogy megkapjuk tőlük az igényeket arra vonatkozóan, hogy milyen előírásokra lenne még szükségük.

Hegedűs Gergely