

## **Dr. Hajtó Ödön: Belenyugvás a kilátástalanságba**

*A 11 éves Magyar Útügyi Társaság közgyűléséről*

A szervezet május 27-i éves rendes közgyűlése a Vásárhelyi Boldizsárról elnevezett szakmai díj átadásával kezdődött. A 2005. évi díjazottak: Bacsó Antal és dr. Szakos Pál, akik az Útügyi Műszaki Előírások kidolgozásában való részvételükért kapák az elismerést. Csak elismeréssel lehet szólni a MAÚT szabályozási tevékenységéről, a nemzeti alkalmazási dokumentumként is szolgáló Útügyi Műszaki Előírások a közutakkal kapcsolatos szakmai kérdéseket megnyugtatóan rendezik.

A közgyűlésen a közelmúltban kinevezett fiatal vezetők kértek és kaptak szót. Horváth Zsolt, a GKM közlekedésért felelős helyettes államtitkára az Európai Unió közlekedésfejlesztési politikájának modelljét a 70 évvel ezelőtti amerikai "New Deal"-hez hasonlította. Nem tudom megállni, hogy ezt ne kommentáljam. Ez beismerése annak, hogy Európa válságban van, mert máskülönben miért szorulna válságmenedzselésre? Hogy azután ez a válságmenedzselés a nyugat-európai, vagy a magyar munkavállalóknak, illetve vállalkozóknak fog-e kedvezni, az már politikusaink ügyességén (vagy akaratán) múlik.

Horváth Zsolt beismerte: a 30 ezer kilométeres országos közúthálózaton műszaki indokok alapján évi 2000 kilométeren kellene burkolatfelújítást végezni, de e helyett idén csak 420 kilométerre van pénz. Lényegesen többet a közeljövőben sem várhatunk. A 15 év helyett 50 évenként felújított burkolatoktól pedig ne is várjunk többet, mint amit az utakon látunk.

Horváth Zsolt elmondta, hogy az 1998. év végén megszüntetett "Útalap" újbóli létrehozásán gondolkoznak, most "Útpénztár" név alatt. Egy egész Európára szóló útmatrica bevezetése 2008. január 1-től várható.

Nagy Attila, aki 2005. január 1-től az Állami Autópályakezelő Rt. vezérigazgatója, arról tájékoztatót, hogy az általa vezetett intézmény alapvetően egy pénzügyi intézet. Az ÁAK Rt. kötvényeket bocsát ki, hiteket vesz fel a nemzetközi pénzpiacon és ebből a pénzből ad megbízást az NA Rt-nek, a Nemzeti Autópálya Rt-nek az új beruházások megvalósítására, autópályák építésére. Fedezetül az állam által fizetett rendelkezésre állási díj szolgál. A több milliárd euró nagyságrendű hitelfelvételek előkészítésére most választottak pályázat útján pénzügyi tanácsadó céget.

Kerékgyártó Attila, az UKIG építési és üzemeltetési igazgatóhelyettese szólalt fel harmadikként a MAÚT közgyűlésén. Az UKIG a 30 ezer kilométeres országos közúthálózat működtetését, fenntartását és fejlesztését finanszírozó UFCE nevű költségvetési célirányzat kezelője. A rendelkezésre álló évi mintegy 70 milliárd forintból az utak leromlási folyamata nem állítható meg. A nyomvályú már 3600 km úthosszon mélyebb 17 mm-nél, de idén csak 420 km útfelújításra van pénz. Az utak 23%-a még a 10 tonnás teherbírásra sem felel meg, nemhogy a 11,5 tonnásra. Az 5600 közúti hídból 963 sürgős felújításra szorul, de erre nincsen semmiféle program. Vajon az útfenntartást is csak hosszú távú hitelekkel tudná Magyarország elvégezni, mint ahogyan az autópálya építést is finanszírozza?

Összefoglalva a MAÚT közgyűlésén szerzett benyomásaimat, azt a kilátástalanságba való belenyugvásként értékeltem. Az útépités és útfenntartás eddig vonzó műszaki kihívás volt a magamfajta mérnökök számára. Ez megváltozott. Ma az útépités és útfenntartás pénzügyi menedzserek számára vonzó szakmai kihívás. Konzervatív álláspontom generációs okokra vezethető vissza, de nem értek egyet az 1971-ben kezdődött lineáris eladósodás exponenciálisra váltásával. Tisztában vagyok vele, hogy ezt az ifjú, de nem több cikluson átívelő pozícióban lévő vezetők, nem osztják.