

Molnár László Aurél: Korrajz és kórtünetek a magyar (közúti) közlekedésben

Molnár László, a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozatának elnöke a Mérnök Újság 2005. áprilisi számában szemléletes tömörséggel érzékelteti, hogy milyen szerepet tölt be a közlekedés a XX-XXI. század fordulóján, s azt a módszertani tanulságot vonja le, hogy széleskörű párbeszédre van szükség, amiben a közlekedés szakembereinek, azon belül a mérnökök közttestületének szükségszerűen súlyos és felelős szerepet kell játszaniuk. Nyilván azért hangsúlyozza ezt, mert körültekintve közéletünk arénájában, a párbeszéd is, a felelős szerepvállalás is alig fedezhető fel a vásári ricsajban.

Visszagondolva a kamara megalakulására, szomorúan kell megállapítanunk, nem ilyenek képzeltük szakmai közéletünket. Ha helyzetképet akarunk erről festeni, a megoldatlan problémák és a működési kórtünetek olyan tömege merül fel, hogy a mégoly vállalkozó elme is visszadöbben. Márpedig ha megoldásban, kibontakozásban reménykedünk, semmiképpen nem kerülhetjük el az őszinte, néha kegyetlen tényfeltárást. Ahhoz pedig nem elégséges, ha négy-öt magyar összehajol. A megoldatlan problémák, a források iránti igények olyan mélyen és sokrétűen szövik át a hazai társadalmat, hogy még elméleti kérdésekben sem alakulhatnak ki egységes, általánosan elfogadható szentenciák. A gyakorlati ügyek, személyes és csoport-szemponatok azonban szükségszerűen vezetnek kemény érdekcsoportok létrejöttéhez, amelyek szándékaikat bármilyen megengedett, sőt bármilyen lehetséges eszközzel érvényesíteni akarják.

E helyzet kialakulásának nagyon sokan tanúi voltunk, de sokszor a szemtanú sem ismerte fel az események jellegét, súlyát, kifejtését. A fiatalabb nemzedék számára pedig mindenképpen át kell tekinteni, sőt át kell világítani a történeteket. Persze ennek a történetnek is számos interpretációja létezik - aszerint, hogy a narrátor mire figyel oda, mire emlékszik, mit akar elmondani, s mit akar azzal elérni. Ennek a remélhetőleg meginduló párbeszédnek az elején érdemes talán utalni arra: miközben hazánk és a térségünk többi országa egy fél évszázadon keresztül valamiféle társasjátékot játszott kiagyalt szabályok szerint, azalatt a fejlett világban olyan folyamatok érték el kifejtetüket, mint az automobilizmus, a telematika, vagy újabban a globalizáció. S ezek a folyamatok felszínre vetettek olyan probléma-tömegeket, mint a környezet romlása, az energiakészletek mind gyorsabb felemészítése (elpazarlása?), a társadalom atomizálódása, vagy az "önmegvalósítást" kísérő, de valójában tán' inkább annak álcájába rejtőző elmagányosodás.

Hazánk és térségünk másfél évtizeddel ezelőtt hirtelen és készületlenül kényszerült szembenézni ezekkel a kérdésekkel. A szocializmus éveiben ugyanis a politika mesterségesen elzárt bennünket a világban érvényesülő tendenciáktól. Jól emlékszünk még például, hogy a hatvanas években - lelkes egyetemistaként - azt reméltük, egyfajta utolérési effektus jóvoltából Budapestet sikerül majd úgy fejleszteni, hogy később elkerülje a nyugati nagyvárosok motorizációs problémáit. De Budapesten ilyen megelőző fejlesztésekre nem került sor. A politika inkább szoros korlátok között tartotta a gépkocsi-behozatalt, "megtakarítva" így mind az autók, mind az utak árát, s elegánsan "elkerülve" a motorizációt, mintha az egy szokatlan étel lenne csupán egy menükártyán, amit ha nem szeretjük, egyszerűen kihagyhatunk. De - száz évvel Széchenyi István után - ugyanígy "megtakarítottuk" a vasút fejlesztését és a vízi utak kiépítését is. Tettük ezt annak ellenére, hogy szállítanivaló akkor is volt éppen elég. Nem tudtuk ugyan, mi az a "just in time" (de mennyire nem tudtuk!), mégis előfordultak még olyan bizarr dolgok is, hogy 1970-ben a Gyöngyös-mátraházi út aszfaltját a Sástói kőbánya udvarán zalahalápi kőből keverték!

Mi történt tehát? Politikai megfontolásból és egy rossz gazdaságpolitika forráshiánya miatt nem engedték be az országba a korszerű termelési és szállítási megoldásokat, s nem építették ki a szükséges infrastruktúrát sem. Amikor pedig a hatalmi viszonyok és a gazdasági elit érdekeltségi rendszere megváltozott, a felszabadult piac elárastotta az országot termékeivel, hogy azok birtokában átvegyük a nyugati

életforma mozgásigényét és stílusát is. Ekkor derült ki, hogy mindez nem működik közlekedésményi hálózat és intézmények nélkül. Csak hogy annak kiépítéséhez időre és sok pénzre van szükség. Megindult tehát - és mind kegyetlenebb formát öltött - a verseny a forrásokért és a politikai támogatásért. Nos, ez az a történelmi pillanat, amikor arra a bizonyos szakmai konszenzusra lenne szükség a mind agresszívabb érdekcsoportokkal szemben.

Mégis ki lehetne alakítani egy következetes és társadalmilag-szakmailag helytálló képes közlekedéspolitikát. Csak hogy annak letéteményese csak egy hivatása magaslatán álló, erőteljes kormányzati szervezet lehetne, háta mögött szakmailag jól képzett, a világban tájékozott, általános műveltséggel is kellően felvértezett és - merjük kimondani! - az őt delegáló társadalom, vagyis a magyar nemzet iránt elkötelezett, ugyanakkor mindenféle elfogultságtól mentes szakember gárdával. (Ha úgy írnám, hogy "mérnök-társadalommal", az már tiszta illúzió lenne.) A baj az, hogy ez a szervezeti mag hiányzik. Akadnak magányos farkasok, ám szavuk pusztába kiált, írásaik visszhangtalanul kerülnek a reklámújságok kosarába, s a döntéshozók vagy nem is tudnak róluk, vagy félretolják őket.

Utoljára talán a 60-70-es évek fordulóján voltak olyan vezetői a magyar közlekedésnek, akik megkísérelték megragadni a lényeges döntési pontokat. Időszerű és korszerű törekvés volt a vasút racionalizálása és a korszerű közúti hálózat tárgyi létrehozása, egyidejűleg megteremtve annak intézményeit is. Magam ez utóbbi folyamatról kaptam közvetlenebb információkat, tehát ezekre térek ki részletesebben, de valójában annak hátterét keresve.

A 60-70-es évek fordulóján a magyar közúthálózat ügyében három alapvetően fontos döntés született. A döntéshozók akkor még valószínűleg maguk sem ébredtek rá, hogy ezek milyen szervesen kapcsolódnak egymáshoz, de felismerték a szükségleteket, meglátták a lehetőségeket és mert élni is tudtak velük, a kezdeményezések rendszerré álltak össze. Nem rajtuk múlt, hogy a program végül befejezetlen maradt. (Nem célja ennek az írásnak, hogy egyes személyek laudációja legyen, de egyszer majd arra is sort kellene keríteni. Szinte csak példaként mégis álljon itt néhány név: Ábrahám Kálmán, Kozma László, Husi Márton, Újvári István. Tartozunk nekik annyival, hogy tevékenységüket megemlítsük.) Megkezdődött az autópályák építése, kiépültek a falvak autóval is járható bekötőútjai és megindult a meglévő úthálózat korszerűsítése. (Ez utóbbi munka az utak kiépítettségétől, rangjától és forgalmától függően több technológiai és finanszírozási megoldást foglal magába, a hatvanas évek portalanítási kampányától a burkolatszélesítésen és - megerősítésen át a teljes korszerűsítésig. A lényeg azonban egy: a történelmileg kialakult, meglévő és mind pénzügyileg, mind gyakorlatilag nagy értéket képviselő úthálózatot kellett alkalmassá tenni az egyre nagyobb gépkocsi-forgalomra.) A bekötőúti program 1965-75 között (két ötéves terv alatt) gyakorlatilag sikeresen lezárult. A másik két program azonban az 1968-as új mechanizmus indító lendületével éppen csak megkezdődött. Az 1973-as olajárrobbanás, a magyar gazdaság ahhoz kapcsolódó megingása e téren is megtörte a lendületet. Mint amikor a futó megbotlik, de csak néhány további lépés után esik el, így botladozott még az útfejlesztési program 10 évig. Végül az M3 autópálya építését, Gyöngyös elkerülő szakaszának kezdődő munkálatai alatt egyik napról a másikra leállították, és az utak megerősítésére fordítható források is a korábbi töredékére estek vissza. Azt megelőzően Magyarország évente 6 millió tonna aszfaltot használt fel, tehát már elérte a szakmai ökölszabály (lakosonként évi 1 tonna) 60%-át. Mai aszfaltfelhasználásunk - az épülő autópályák nélkül, tehát a korábbi úthálózaton - 2 millió tonna évente.

1983 azonban másért is szomorúan emlékeztet dátuma a magyar közlekedés ügyének. A 60-70-es években sikeresen kiépített útüzemeltető hálózat első rendszeridegen, indokolatlan átszervezésének éve. Az 1950-ben megszüntetett Államépítészeti Hivatalok romjain és hagyományain a 60-as évek második felében újra kiépült az országos közutakért felelős, megyénként szervezett szolgálat, a közúti igazgatóságok szervezete. A hetvenes években ezek az igazgatóságok valódi szolgálattá erősödtek, szakembereik, telephelyeik és gépállományuk felfejlesztésével a korszerű közúti üzem letéteményeseivé izmosodtak. S miként a rendszernek szinte

törvénye volt, hogy ami ellátja a feladatát, azt át kell szervezni, 1983-ban meg is történt a nagy átszervezés. A megyei igazgatóságokat kettesével összevonták, miközben a minisztérium addig egységes irányítását is szétparcellázták. A végrehajtó apparátus tehát körkörös harcra kényszerült: az egymással vetélkedő két-két megyei vezetés és a minisztérium 9 (!) főosztálya közötti egyensúlyozásra. Ez a küzdelem a drasztikusan csökkenő források mellett eleve nem lehetett sikeres. Jöttek tehát az újabb átszervezések, mind a megyei, mind az országos irányítás szintjén. Márpedig ezek nem csupán szervezeti újításokat hoztak, nem csupán a főnökök nevét és postacímét kellett időről időre újratulni, nemcsak a működés jogi- és gazdasági keretei változtak a költségvetési és társasági identitás Scylla-Carybdis kettősségében, hanem a szakmai célok is. Előfordult, hogy az átszervezés után főcélá lépett elő az a tevékenység, amit kevéssel előtte tiltottak meg és építettek le. (Napjainkban a végrehajtás szintjén a legtöbbit emlegetett újabb átszervezési gondolat az üzemmérnökségek privatizálása, tehát átültetése tiszta piaci viszonyok közé. Azoké az üzemmérnökségeké, ahol hóviharban vagy elemi csapás alkalmával mindig lennie kell hadrafogható embereknek, akár a tűzoltóságon. Azoké az üzemmérnökségeké, amelyek létrehozásához, felszereléséhez annyi erőfeszítés kellett, s igen gyakran az ott dolgozók valóban önkéntes, kétkezi munkája testesül meg bennük.)

Különösen sok vihar zilálta szét a közutas szakma felső irányítását. Beszélhetnénk itt arról is, hogyan került gyakorlatilag teljes egészében külföldi kézbe az útépítő ipar, de valószínűleg igazán csak historizálás és nosztalgizálás lenne erre itt a szót vesztegetni. Azt azonban, még ha egyes "korszerű elmék" kételkednek is benne, leszögezhetjük: az ország közlekedésének túlnyomó többségét viselő országos közúthálózat kezelői tevékenységének az irányítása az államnak elsőrendű feladata. Hogy ezt a feladatot hogyan, milyen módszerekkel és milyen szervezeti formában teljesíti, természetesen képezheti vita tárgyát, amint szerte a világon számos jól működő formát ismerünk. Az tehát, hogy van-e önálló közlekedési tárca, avagy egy nagyobb minisztériumon belül helyezkedik el e szakterület, s hogy milyen szakegységekben hányan foglalkoznak vele, tekinthető részletkérdésnek. (1970-ben a KPM Közúti Főosztályának több mint 50 munkatársa volt. Ma a GKM Közúti Közlekedési Főosztályán a közutak ügyeivel 6 köztisztviselő, 4 különböző háttérszervektől berendelt munkatárs és 3 adminisztrátor foglalkozik. Közben a hazai járműállomány 120-szorosra szaporodott. Ez ugyan nem jelenti, hogy a főosztály létszámának is 6000-re kellett volna növekednie, de valamit azért jelez!) Arra is számos példa van, hogy a tényleges szakmai irányítás nem is közvetlenül az illetékes minisztériumhoz tartozik, hanem valamely üzemi csúcsszervezethez, amit nevezhetünk talán közúti főigazgatóságnak. (Például Direction des Routes, Hrvatske Ceste, stb.) Mindenekelőtt azonban azt kell garantálni az adott szervezeti keretek között, hogy a közlekedési funkció, a vagyongazdálkodás és a társadalmi kapcsolati igények követelményei ki legyenek elégítve.

Napjainkban valószínűleg ez az utóbbi a döntő tényező. A 3,5 milliós hazai járműállomány azt jelenti, hogy gyakorlatilag mindenki igénybe veszi az úthálózatot, mégpedig többé-kevésbé rendszeresen. Ha nem személyesen, akkor különféle szolgáltatások révén. Az az autarkia, ami 1970-ben még számos falura, kistérségre jellemző volt, mára megszűnt. Még a legkisebb falvakban is, sőt üzemszervezési és gazdasági okokból ott leginkább, a kenyér és a tej a boltból származik, ahová gépkocsi szállítja. A bevásárlás egyre inkább a bevásárló központokba összpontosul, tehát önmaga is autót kíván. Az ipar és kereskedelem nem épít raktárakat, a just in time jegyében az úton lévő kamion vette át a raktár szerepét. Ekként az út használata a napi létfenntartás elemi szükséglete lett. Talán a legegyszerűbb! Ugyanakkor maga az út, mint műszaki létesítmény, aminek folyamatos működtetéséről gondoskodni kell, mára sokkal bonyolultabb és értékesebb, mint volt korábban, tehát sokkal több szakértelmet, a felelős gazda állandó jelenlétét kívánja. Sőt, ezt a jelenlétet a társadalom meg is követeli.

A társadalom autózni akar és a jelenleginél sokkal jobb utakon akar autózni. Ehhez pedig fejleszteni kell. A fejlesztésnek két alapkérdése van: mit és miből?

A második kérdésre sokféle válasz lehetséges. Ugyanis az útfejlesztés minden fajtája költséges dolog, s akárhonnan származik is a szükséges pénz, annak elosztásába

minden ambiciózus gazdasági és politikai erő bele akar szólni. Látványos útépitésekkel választást lehet nyerni. Jól megfogalmazott útfejlesztések révén számos egyéb problémát is orvosolni lehet, legyen az csatorna-rekonstrukció, ingatlan-üzlet, bármi egyéb. Sőt, maga az építkezés is jövedelmező gazdasági tevékenység. Egyszóval, van ez olyan fontos ügy, hogy az első kérdés eldöntését ne bízzák az arra hivatott tisztviselőkre, tervezőkre.

Az útfejlesztési programok összeállítása ily módon zömmel a politikai szereplőkön múlik. Magyarországon mindig is így volt ez, amit szépen illusztrál, hogy pld. a 2004. évi költségvetés vitájához benyújtott mintegy 1600 módosító indítványból közel 200 érintette az Útfenntartási és Fejlesztési Célleírányzatot (UFCE). Vannak ugyan szakértők, akik azt szokták mondani, hogy Nagy-Britanniában még maga Erzsébet királynő sem adhatna pénzt olyan útépitésre, ami nem teljesíti a megtérülési követelményeket, de hát köztudomású, hogy ott a fű is zöldebb... Más szakértők viszont azt sajkózzák: a szakma feladata az lenne, nyújtson étlapot a politikusok kezébe, hogy abból választhassanak. Akkor legalább olyan beruházásokért folya a verseny, amelyek szakmailag helyénvalók, legfeljebb a sorrendjük lenne kérdéses. A szakértők harmadik csoportja azonban erre az érvelésre fáradtan rálegyint: "Hiába készítenénk ilyen étlapot, úgylis a politikusok döntenek a maguk szájaíze szerint"

Mérnöki és nemzetgazdasági tudatossággal összeállított fejlesztési program tehát nincsen. Van ugyan fejlesztési terv, illetve annak 2007, 2015 és 2030-as láthatárral összeállított fejezetei, de ezt a sok-sok ilyen törekvés, javaslat ellenére, sem területfejlesztési, sem közlekedési hatékonysági vizsgálatok nem támasztják alá. A gyorsforgalmi úthálózat például, amit végül az Országos Területrendezési Terv törvényerőre emelt, gyakorlatilag egy kívánságlistát takar. Úgy készült ugyanis, hogy a tervezők által megrajzolt hálózatot egy országjáró körút során mindenütt kiegészítették a felmerült helyi javaslatok szerint, ezek hatékonysági mérlegelésére azonban nem volt mód. Így történt, hogy az OTRT-be végül egy felpuhított, felhizlalt 2700 km-es hálózat épült be, igaz, annak fenntartásával, hogy az egyes elemek autópálya, vagy autóúti besorolása később dől majd el. Az időközben megjelent új tervezési szabályzat szerint azonban a két gyorsforgalmi kategória között alig van különbség, tehát distinkcióra nemigen lesz mód. Gondoljuk el: ha ez megvalósul, a jelenlegi országos közúthálózathoz viszonyítva, főutaktól bekötőutakig mindent összevéve, minden 11 km meglévő út mellé épül 1 km autópálya! Ilyen hálózat talán Belgiumban, Svájcban sincsen.

A legnagyobb baj azonban nem is ez a torz program. A legnagyobb baj, hogy ezekről a kérdésekről sem a széles szakmában, sem a tárcához közelebb álló szűkebb körben nem került sor őszinte, felelős vitára. Sőt, ezt a tervet a minisztérium illetékes vezetői hivatalosan nem is hagyták jóvá. (Ez úgy értendő, hogy nincsen olyan minisztériumi iktatószám, esetleg miniszteri rendelet, ami ezt a fejlesztési tervet legitimálná...)

Nagy baj az is, hogy az autópálya-hálózat és a többi út minden szempontból élesen külön válik, noha evidencia, sőt a szakma hivatalos tudománya által is elfogadott alapelv, hogy az úthálózat a maga útkategóriáinak funkcionális kapcsolata révén egységes egész. Márpedig a ma autópályába fektetett milliárdok csak úgy hozzák meg jogosan elvárt hozadékukat, ha az autópálya-fejlesztéseket hierarchikus rendben kiegészítik a csomópontokhoz kapcsolódó egyéb fejlesztések.

Ezzel szemben mi a helyzet ma? Lelkendeznünk kellene az örömtől, hogy soha ennyi pénzt még nem kapott, nem használhatott fel a magyar útépitő szakma. Ami az autópályákba ma beépül, az nemzeti jövedelmünknek nagyon jelentős hányada. Nagyon örvendetes és fontos dolog ez, de nem önmagáért, hanem azért, mert Nyugat-Európától lemaradt országunk - és azon belül számos még elmaradottabb térségünk - felélesztésének, felzárkóztatásának elemi feltétele a jó közlekedés. Nagyon vigyázzunk: nem egyszerűen az autópálya-hálózat, hanem a kedvező elérhetőség! Az elérhetőség pedig jó vasúti kapcsolatokkal, repülőtérrel, adott esetben vízi utakkal is javítható, de a leggyorsabb és leghatékonyabb javulást kétségtelenül az autópálya hozhatja. Ehhez azonban teljesíteni kell az elérhetőség "háztól-házig" feltételét is. Felmérések bizonyítják, hogy az autópálya serkenti a

gazdaság működését, de csak a csomópontok viszonylag szűk környezetében. Ha azonban a csomópontokhoz tervszerűen kapcsolódik a ráhordó utak fejlesztése is, ez a szűk környezet kitágul. Ha a lakásig vagy a gyárkapuig jó út vezet, az eljutási idővel mért elérhetőség klasszisokkal javulhat.

Ha tehát nem egyszerűen autópálya-hálózatot építenénk, hanem - a területfejlesztés szempontjait érvényesítve - az elérhetőség javításán dolgoznánk, a befektetett milliárdok sokkal több hasznot hoznának. Hiszen a gazdaság és a közlekedés összefügg! És nekünk most van egy Gazdasági és Közlekedési Minisztériumunk! Éppen csak élni kellene a felismert lehetőségekkel. Ezzel szemben az a helyzet, hogy mióta létrejött a Nemzeti Autópálya Rt., azóta tisztázatlan és napi viták tárgya a tárca, a szakfőosztály és az NA Rt. feladat- és hatásköre. Az autópálya-hálózat fejlesztéséről kormányhatározatok és törvény intézkedik, a kapcsolódó egyéb fejlesztésekre azonban az UFCE forrásai nem elegendők, s ezeket a forrásokat egyébként is apró falatokra szaggatják a számtalan helyi fejlesztésért lobbizó érdekcsoportok. (Nota bene, nagy részben ők határozzák meg az autópálya-program tartamát is.) A területfejlesztés ugyanakkor egy másik tárcához tartozik, ami ugyancsak arra törekszik, hogy a szűkös költségvetési pénzek felhasználását minél nagyobb mértékben tudja befolyásolni. A külföldi forrásokról, az uniós támogatásokról ismét más tárca dönt. Lássunk tán' egy történelmi párhuzamot! Az első felelős magyar kormány a XIX. század közepén "főállású" közlekedési minisztere volt. Nem is akárcsak! Maga gróf Széchenyi István. Ma - a mobilitás korában, amikor mindannyian megállás nélkül jövünk-megyünk, mint a megbolygatott méhek - a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumon belül a hat helyettes államtitkárságból az egyik foglalkozik a közlekedéssel. Ráadásul az irányítók személye is sűrűn változott. A rendszerváltás óta jelenleg a nyolcadik miniszter irányítja a közlekedést, de ez politikai szerepkör lévén, önmagában még nem lenne baj. A folyamatos és színvonalas munkára nézve sokkal nagyobb hátrány, hogy helyettes államtitkárnk is nyolc volt, s 2002 óta most nevezték ki a harmadikat.

Meg kell említeni az útügyek élén álló szakapparátus belső működését is. Bizonyos, hogy ez nagyon érzékeny kérdés, ezért jó lenne szőnyeg alá söpörni. De ne az egyéni kvalitások szempontjából vizsgáljuk, hiszen jobb és gyengébb vezetők és munkaerők mindig mindenhol voltak és lesznek is. Sokkal fontosabb a munkastílus és az utánpótlás kérdése. A minisztériumi főosztályon belül - talán a szűkös létszám, tán' egyfajta patriarkális vezetési módszer, talán a felmerülő feladatok száma és jellege miatt - bizonytalanok, tisztázatlanok a feladat- és hatáskörök. Nincsen szervezett információ-áramlás, a jelentős koncepciókat, döntéseket legfeljebb ad hoc módon, szűk körben beszéljük meg, a hatáselemzés elmarad. Gyakoriak a módszerbeli és hatásköri viták a háttérszervezetekkel is. Megoldatlan a "berendelt" munkatársak legitimitása, mandátumuk terjedelme, munkafeltételeik biztosítása.

A szakemberképzés és utánpótlás is gazdátlan területnek tűnik, nemcsak a "vezérkari állományt", hanem a szakma egészét tekintve is. Néhány éve, amikor annyi ígélet és nekiveselkedés után az autópálya-program valóban indulni kezdett, egy szűk körű beszélgetésen felmerült a kérdés: kik fogják megtervezni és kik fogják engedélyezni ezeket az autópályákat? Hiszen nyilvánvaló, hogy ha a korábbi építési ütem hirtelen megnő, viszont a tervezés munkaigénye például a környezetvédelem nagyobb jelentősége miatt inkább nő, mint csökken, akkor a korábbi tervezői és hatósági kapacitás aligha lesz elegendő. A kérdésre a vezetői válasz így hangzott: "Majd megpályáztatjuk, és aki elnyeri, legyen annak a gondja, hogy határidőre és jó minőségben teljesítsen." Ez a várakozás azonban csak formálisan teljesült. A politika a fejlesztés ütemét továbbra is gyorsítani szeretné, ami akkor is fokozódó követelményeket támaszt az előkészítő szakapparátussal szemben, ha a pénzügyi problémák ezt az ütemet időnként megakasztják. (Sőt, akkor még többet.) A tervek elkészítése, azok tartalma és minősége, az engedélyezési eljárás szabályainak betartása, a területek megszerzése, stb. a feszes tempó ellenére - vagy éppen azért? - messze nem nevezhető kiegyensúlyozott, harmonikus folyamatnak.

A "vezérkari utánpótlás" azonban talán még ennél is súlyosabb kérdés. A kellő szakmai tapasztalattal rendelkező, elismert, nyelveket is beszélő szakembereket az iparban kialakult jövedelemszint mellett a köztisztviselői szférában szinte lehetetlen

megfizetni. Ezért volt kénytelen a tárca külső munkatársakat megbízni jellegzetesen minisztériumi feladatokkal. Évtizedes gond, hogy a szabad státusokat nem sikerül alkalmas jelöltekkel betölteni, így a törvényszerűen ismétlődő létszám-takarékossági kampányokban a szakma időről időre újra teret veszít, mert a betöltetlen álláshelyek eleve védhetetlenek.

Ha ennyi és ilyen mély problémával küzd a közúti közlekedés, ugyan miért nem hallani a vigyázók szavát? Ha valóban össztársadalmi ügyről van szó, miért nem értesül a gondokról a társadalom? Van-e érdekképviselő, s ha van, mit tesz? Meddig hallatszanak el a figyelmeztető, a figyelemfelkeltő, a követelő hangok?

Azt kell mondanunk, hogy nincsen érdekképviselő. A közúti szakma társadalmi fórumai hagyományosan tudományos-szakmai kérdésekkel foglalkoznak. Ezt tekinti feladatának a MTESZ tagszervezeteként működő Közlekedéstudományi Egyesület és a mérnöki munka ápolására és kiszolgálására létrejött Magyar Útügyi Társaság is. A szakma és az azt művelők érdekeinek érvényesítését a Magyar Mérnöki Kamara tekinti feladatának, tehát Molnár László elnök jó felé intézi felhívását. De ez korántsem jelentheti azt, hogy ne kellene minden hazai közlekedési szakembernek megragadnia minden alkalmat, hogy gondjainkról, céljainkról, felismert felelősségünkről ne szóljunk mindenkihez, aki egyáltalán hallótávolságba kerül. A társadalomnak észre kell vennie: nyitott szemmel és szakmai felelősséggel szemléljük a világot. Csak akkor nyerjük el a bizalmát, csak akkor tudunk eredményeket felmutatni.

A közlekedés azonban nemcsak a mérnökök ügye. A másik oldalon a közlekedő embereknek van-e vajon érdekképviselőjük, lehetőségük az érdekvédelemre? Akadnak ilyen szervezetek, fórumok, de úgy tűnik, ők sem látják a problémakört teljes komplexitásában. A Magyar Autóklub, a fuvarozók és logisztikusok szervezetei, a területfejlesztésért és a vidékért dolgozók, küzdők, különféle kulturális, sport és turisztikai szervezet, akik számára fontos, hogy például Csaroda vagy a Kerka-völgye értékeit megismerje a világ, mind-mind össze kellene fogjanak, hogy együtt tisztázhassuk a magyar közlekedésügy homályos kérdéseit.

És még valami: a sajtó... A szaklapokat böngészve az érdeklődő itt-ott még csak rábukkanhat elemző, figyelmeztető, vagy csak dohogó írásokra. Hanem meddig hallatszik a szaksajtó hangja? A politika döntéshozóit bizonyosan nem befolyásolja. A napi sajtó pedig - akár írott, akár elektronikus, akár közszolgálati, akár kereskedelmi legyen - csak az Utinform napi aktualitásait közli, s a politikai csatározások sokszor ötletszerűen kiválasztott és többnyire céltatosan hangszerelt tirádáit. Pedig a sajtó feladata lenne tájékoztatni a társadalmat arról, hogy egyik fő életmegnyilvánulása, a közlekedés válságban van. Valójában ez is egyike társadalmunk súlyosan beteg nagy ellátó rendszereinek. Akárcsak az oktatás és az egészségügy, ez is olyan rendszer, amire mindnyájunknak szüksége van, amit mindnyájan használunk és aminek hatalmas költségeit közösen finanszírozunk, de igényeink vele szemben már meghaladják a finanszírozott lehetőségeket. Csakhogy a sajtó csak akkor tud erről tudósítani, ha tőlünk, mint illetékes forrástól megkapja a bizonyító adatokat. Reméljük, ha megkapja, világgá kürtöli. Ám először is meg kell kapnia!