

MAÚT-eszmecsere a közúti finanszírozásról és a fejlesztésekről

Bábolnán a tanácskozáók derűlátók és kritikusak voltak egyszerre

A Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) október 2-án tartotta fennállásának második szakmai konferenciáját. Köszöntő szavai után Tombor Sándor elnök a tanácskozás bevezetőjét kérdéssel indítva arra fókuszált, hogy megadja az egybegyűlteknak a választ: miért is jött létre a konferencia. Mindenekelőtt azért, rögzítette az előadó, hogy szakmai műhellyé váljon. Ehhez kérte a résztvevők kellő aktivitását. Kovácsné dr. Horváth Klára, a település polgármestere és a térség országgyűlési képviselője a helyiek nevében megköszönte, hogy az érintettek az esemény színhelyéül Bábolnát választották. Mint mondta, javítandó út náluk is van, itt ezúttal azonban többről van szó, egy szakma jövőtérképéről.



Elsőként dr. Kovács Ferenc, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) helyettes államtitkára tartott vitaindító előadást. A jövő lehetőségei egyértelműen a múltban, illetve a jelenben gyökereznek. Ezt a kézenfekvő tényt véve alapul a múltból kiindulva közelítette előadásában a jövőt a helyettes államtitkár. A 80-as évek végén - emlékeztetett rá - a szakma súlyos problémákkal küszködött. Az út türelmes jószág - fogalmazott az előadó, utalva a kor szemléletére, amely az akkori költségvetési alkupozícióban sorozatosan kudarcra ítélte az útügyet, mint nem termelő ágazatot. Pedig az útnak - s nem nehéz ennek az állításnak a végére járni - semmi mással nem pótolható költségvetési, társadalmi hozadéka van.

Ennek jegyében hívták életre az Útalapot, amely 1992-ben ráadásul törvényi megerősítést is kapott, és az alkupozíció helyett, vagyis a merev finanszírozási formából egy sokkal nagyobb mozgásteret teremtett az útügynek, hiszen az üzemanyagár egy része az Útalapot illette, s ezzel a használatának függvényévé tette a finanszírozást. Ezen túlmenően a bevétele később kiegészült más befizetésekkel is, így hitelfelvételre is módot nyújtott. Kialakult tehát egy zárt rendszer, ami tervezhetővé tett fontos folyamatokat.

Kovács Ferenc hibásnak ítélte azt az 1999-ben hozott döntést, amely megszüntette az Útalapot, és ismét költségvetési alkufolyamat részévé tette az úthálózat sorsát. Az előadó megfogalmazása szerint ezzel megbomlott az egységes alap. A döntés nemcsak a pénzügyi rendszer átláthatóságát semmisítette meg, hanem a szakmai felelősséget is azzal, hogy a legfontosabb kérdéseket kivonta a szaktárca hatásköréből. Az előadó a mostani helyzettel kapcsolatban megjegyezte: a szakma vezetése igyekszik a gyorsan változó feltételeket tekintetbe venni álláspontjának kialakításában. Ez korántsem könnyű. Ő maga, amikor igent mondott a konferenciára való invitálásra, már kész helyzetet remélt, vagyis csaknem kész költségvetést és terveket. Ez az előadás pillanatában - október elején - még nem alakult ki. Mi több, nagyok a véleménykülönbségek a pénzügyi vezetéssel.

Mindez nem azt jelenti persze, hogy körvonalazódik egy új finanszírozási filozófia. Eszerint a finanszírozási struktúrának az az elsődleges feladata, hogy megteremtse az ágazatra háruló feladatok megoldásához szükséges pénzügyi háttérrel. A közlekedéspolitikának 2015-ig szóló "leporolása" körülbelül azt mondja, hogy szükséges a közlekedés számára a kiszámítható, tervezhető önfinanszírozás. Az előadó hozzátette: bár a fogalommal nem teljesen ért egyet, de mégis pozitívnak ítélnél az elmozdulás. Mint mondta, szó van arról, hogy az országos közúthálózatot másképp osztályoznák, és ezt az újfajta csoportosítást összekapcsolnák egy annak megfelelőbb ráfordítási szisztémával. Ehhez kapcsolódva jegyezte meg a helyettes államtitkár, hogy a szisztéma része lehet például az autópályadíj, s forrásul jelölte meg az államháztartást, de - hangsúlyozta - nem a központi költségvetést. Itt került szóba, hogy egy jól működő fejlesztési banknak igenis helye van az infrastruktúra fejlesztésében, persze kizárólag a egyes finanszírozásban. Számításba jönnek EU-pénzek, és talán magánbefektetőktől is remélhető pénz, tette teljessé a kört Kovács Ferenc.

A helyettes államtitkár leszögezte: a forrásstruktúra kialakításában komoly szerepe van a Pénzügyminisztériumnak is, és annak a reményének adott hangot, hogy legyőzhetőek lesznek a tisztán fiskális megközelítések. Figyelmeztető jel, hogy a bázisévhez képest nominálértéken mintegy 30 százalékos a visszalépés. Eldöntve azonban még semmi sincs - tette hozzá az előadó -, a kormányznak október 31-ig kell benyújtania a költségvetési tervezetet a Parlament elé. Biztatónak ítélte ugyanakkor, hogy egy újfajta útalap-konstrukció talán alkalmassá tehető rá, hogy sok irányból jusson hozzá tápláló forrásokhoz. Mint mondta, hajlik rá, hogy útpénztár legyen a neve az új konstrukciónak, hiszen egy önmagában is hasznot hozó tevékenység megfinanszírozásáról van szó. Erőteljes a törekvés - az említettek is segíthetik - a szétzilált szakma egységesítésére, jelentette ki Kovács Ferenc. A megyei közútkezelőket különösen érdeklő megjegyzéssel zárta előadását hozzátette: rövid távon a kht. forma tartható, hosszabb távon azonban gondolkodni kell rajta, hogyan lehet őket jobban kivinni a piacra.

Holnapy László, a GKM közúti főosztályvezetője a közúti igazgatásban érvényes aktualitásokról tájékoztatta a résztvevőket. Szólt a közlekedés helyéről az új minisztériumban, ahol most véleménye szerint várhatóan az eddigieknél is alaposabban előkészített anyagokra lesz szükség, hiszen, mint az előadó hozzátette, a tárca vezetői jóval nagyobb területet irányítanak az eddigieknél. Örömeinek adott hangot, amiért a kormány megtette a szakma egységesítését szolgáló lépéseit. Az előadó ismertette a közlekedési blokk költözésének részleteit, majd kifejtette, hogy át kívánják tekinteni a közúti igazgatás rendjét. Ennek előkészítő munkái különféle szakértő cégek elemzése alapján már el is kezdődtek, sőt már készültek olyan anyagok, amelyek szintetizálásával meghozhatják a végső döntést. Holnapy László utalt rá, hogy minderre kellő időt kívánnak szánni, hiszen valamennyi érdekelt felet, így a társaságok vezetőit is bevonják a közigazgatás rendjének a felülvizsgálatába, kikérve a tanácsaikat a döntés meghozatala előtt. A regionalitás kérdésében a főosztályvezető azt tartotta szükségesnek, hogy először a közigazgatási régiók alakuljanak meg, s majd ahhoz igazodnak a szakmai szervezetek. A feladatok és a háttérintézmények közötti összefüggésről szólva Holnapy László leszögezte: több évre előrevetített, a végső célt kitéző és azt a jövőben elérő folyamatos átalakulásról beszélhetünk. Ez természetesen kihat a közúti főosztály feladatainak átgondolására is, miként továbbá a két fontos szerepet betöltő háttérintézmény, az UKIG és az ÁKMI jövőbeni tevékenységére úgyszintén.

Dr. Ruppert László helyettes államtitkár maga is fontosnak tartva az új irányítási struktúra értékelését, előjáróban úgy fogalmazott, hogy a közlekedési szakterület évtizedeken át kimaradt a Gazdasági Kabinetből, holott a közlekedés és a gazdaság egymást generáló területek. A mostani helyzet tehát egyben minden korábbinál nagyobb lehetőségeket is kínál a közlekedés számára. Az is egyfajta előny, mondta Ruppert László, köszönve egyúttal a kollégáknak az átállás zavartalansága érdekében május óta tartó erőfeszítéseit, hogy a Margit körútra, a volt Ipari Minisztérium épületébe költözve közel lesz az ÁKMI és az UKIG is (Tombor Sándor itt jegyezte meg, hogy a MAÚT is). A helyettes államtitkár kitért arra is, hogy szeretnék az Útinformat vizsatelepíteni a Petrezselyem utcába.



A közlekedéspolitika és a közúti fejlesztések részleteit ismertette vitaindítója felölelte a közlekedési igényeknek az utóbbi években bekövetkezett változásait, a közlekedéspolitika főbb irányait, valamint a közúthálózat hazai jellemzői mellett a nemzetközi trendek bemutatását. Összehasonlítást téve az egyes formák között kifejtette, hogy hosszú évtizedek óta a közút a szárazföldi közlekedés egyértelmű nyertese, és ez egyaránt vonatkozik a hazai és az uniós helyzetre, illetve azon belül mind a személy-, mind az áruszállításra. A rohamos fejlődést érzékeltető, vetített képek előtt azt fejtegette a helyettes államtitkár, hogy a végtelenségig nem fokozhatók ezek a teljesítmények. Ahogy az EU-ban, nálunk is készült a közlekedési teljesítmények és a munkamegosztás változásait előrevetítő, úgynevezett hármass forgatókönyv. A magyar előrejelzések három verziója egyébként 2015-re 61, 64, illetve 70 százalékos részarányt prognosztizál a személygépkocsi javára a személyszállításból. Ha ehhez hozzáteszük az autóbussz-közlekedés részarányát, bizony a vasút igencsak egymásjegyű teljesítményt tud csak felmutatni. Egyértelmű az áruszállításban is a közút majdani dominanciája, ami tehát egyértelművé teszi, hogy a jelenhez képest tovább nőnek az elkövetkezendő években a közúttal szemben támasztott követelmények.

Ruppert László az Európai Unió közösségébe való szerves integrálódásunk elősegítésében, a környező országokkal való regionális kapcsolatok feltételeinek a javításában, a terület- és gazdaságfejlesztési célok elősegítésében, az életminőség javításában és a természeti környezet védelmében, valamint a szabályozott verseny és a hatékony üzemeltetés feltételeinek a megteremtésében summázta a hazai közlekedéspolitikai stratégia fő irányait. Ezek pontról pontra történő kifejtését követően az egyes közúthálózati kategóriákban, illetve azok fejlesztésében, fenntartásában és üzemeltetésében várható változásokat ismertette az előadó, hangsúlyozva, hogy az utóbbiakat tekintve szükség lesz a fokozatos elmozdulásra a vállalkezési, társasági formák irányába. Mint mondta, verseny nélkül nincs fejlődés, privatizáció nélkül viszont nincs verseny. A magyar közút területén is van lehetőség ezek bővítésére. Ugyanakkor a helyettes államtitkár óvott a rögtönzéstől és a kísérletezéstől, mivel azok többet ártanak, mint használnának, hiszen egyelőre azt sem lehet tudni, marad-e a hét statisztikai régió vagy sem. Hozzátette: az unióban jól bevált régiós irányítási rendszer hazai megfelelői partnerei lehetnének a kht.-knak.

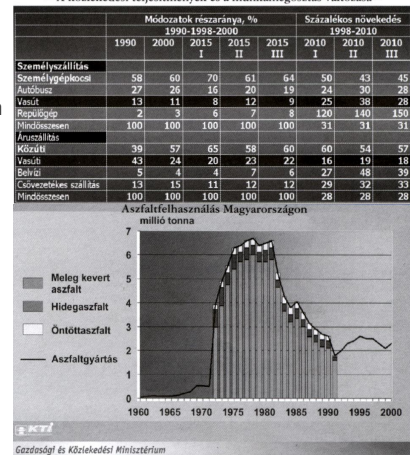
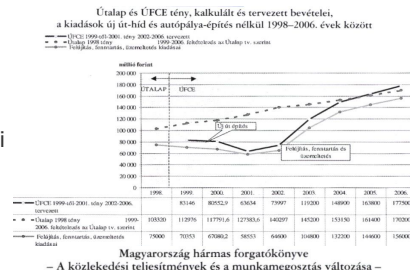
A finanszírozásról szólva az átláthatóság, a pénzügyi egyensúly, valamint a tervezhetőség hangzott el alapvető követelményként a vitaindítóban. Ruppert László megerősítette: az összes fejlett országban kialakult a tervezhetőség. Mint mondta, az nehezen megy, hogy adva van a szakmai felelősség, s közben a döntéseket másutt hozzák meg. Ilyen helyzetben még a tervezés is elveszítheti a komolyságát. Az előadó véleménye szerint az önkormányzatok és a régiók a pénzügyi források megszerzésével fokozatosan át fogják venni a helyi feladatokat.

Utolsóként a helyettes államtitkár bemutatta kedvenc ábráját, amelyről leolvasható volt az 1960 és 2000 közötti hazai aszfaltfelhasználás. Aki csak kicsit is konyít a tárgyhoz, maga is jól tudja, hogy voltak eredményesebb esztendei ennek a tevékenységnek, mint manapság. Egykori önmagunkhoz képest számottevő a visszaesés, és nagy a különbség az unió vonatkozó adataihoz képest is. Mint Ruppert László megjegyezte: az EU-ban fejenként egy tonna aszfalt jut az utakra, nálunk csupán a töredéke. Mint mondta, mégis derűlátó. Hamarosan a kormány elé kerülnek ugyanis a közeli évek közúthálózat-fejlesztési elképzelései.

A rendezvény szervezői négy ismert szakembert kértek fel a program részeként hozzászólásra. Móri László, a Belügyminisztérium főosztályvezetője némi malíciával azt fejtegette, hogy az önkormányzati utak nyilvántartási rendszere megszervezte a rendszerváltást. Napjainkban - mondta - 1500-zal több önkormányzat van, mint tanács 1990 előtt. Ott maradtak valamennyien a tulajdonukba átadott utakkal minden segítség nélkül még az előzmény nélküli önkormányzatok is. Minden forrás híján megkapták az előző ciklus közepén a külterületi mezőgazdasági utakat. Móri László kijelentette, hogy az előírások szerint ez év végéig el kell készíteni és értékelni az önkormányzati utak kataszterét, nyilvántartását. A felkért hozzászóló szerint az útügynek nem is annyira a fenntartási, hanem a felújítási része váltja ki a legnagyobb érdeklődést. Ismerve az önkormányzatok várakozásait, az elképzelések között a második helyen szerepelnek ezek a teendők. Ez egyelőre aligha látszik reálisnak, fogalmazott az önkormányzati szakember, mivel a mai pénzügyi helyzetben más feladatok fontosabbnak látszanak. Az igény mégis valós, amit az is kifejez, hogy a felzárkózási hitelnek a mind nagyobb hányada fordítódik egyébként utakra. További adatokat említve ismertette az előadó, hogy 2001-ben utakra az önkormányzatok összesen 53 milliárd forintot költöttek, amiből 41 milliárd fejlesztésre ment el.

Csordás Csaba UKIG-igazgató hozzászólásában azokra a műszaki, szakmai lehetőségekre irányította rá a figyelmet, amely területeken feltárható tartalékok vannak. Mint kijelentette, ez nemcsak közigazgatási kérdés. A műszakiaknak a maguk területén is érvényesíteniük kell ezt a szemléletet, újat hozó gondolatokkal, javaslatokkal, megfontolásra méltó megközelítéssel. Beszél a finanszírozásról, amiben összehasonlította a cél-előirányzat és a megszűnt Útalap törvény teremtette feltételezett forrásait. A fejtegetésből kitetszett, hogy a szakma az Útalappal járt volna jobban. Bemutatott ábráján a 2003. és 2006. közötti cél-előirányzati adatok az igényt tüntették fel, miközben a következő évi költségvetés még tisztázva nincsen. Ha az igény szerinti összeget a szakma megkapja, abban az esetben is csak 2005. körül lehet elérni a feltételezett Útalap-szintet.

A felkért hozzászóló méltatta az új kormányt az új kezdeményezését, hogy új formában fel kívánja támasztani az 1998-ban megszüntetett Útalapot, amelynek a neve - és ez tartalmi kérdés is egyben - útpénztár, illetve közlekedési pénztár lenne. Csordás Csaba vetített képen összehasonlította az Útalap és a cél-előirányzat előnyeit és hátrányait. Ebből világosan megmutatkozott, hogy míg az Útalap törvényi szinten, automatizmus alapján hosszú időre lehetővé tette a kiszámíthatóságot, a tervezhetőséget, és ennek alapján a munkák - főleg a beruházások - alapos előkészítettségét, addig a cél-előirányzat elsősorban a költségvetéstől függő, valójában alku alapon, a mindenkorai költségvetés szerint egy vagy két évre garantálta a közútra



fordítható pénzt.

Csordás Csaba fontosnak tartotta, hogy megfelelő műszaki indokok alapján tájékoztatva legyen az utak állapotáról, a leromlási folyamat felgyorsulásáról mind a közvélemény, mind pedig valamennyi döntéshozó a kormány tagjaitól kezdve a parlamenti képviselőkön át a polgármesterekig. Javasolta, hogy ezek a közérdekű adatok szórólapokon, népszerűsítő kiadványok révén váljanak közkinccsé. Hasonlóan a fejlesztések tekintetében is a pénzügyi lehetőségek alapján kell rangsorolni, amelyhez a műszaki indokok jelentik a másik feltételt. A sorolási szempontokat a szakemberek kialakították, de - mint az előadó hozzátette - ki akarják egészíteni újabbakkal őket. Ez komoly érvanyaggal, szakmai munícióval szolgálhat tárgyalásain a tárca vezetésének. Ehhez kapcsolódva az UKIG igazgatója példaként bemutatta az országos főutak forgalomszámolásokon alapuló kapacitás-kihasználtsági térképét, amely szintén elősegítheti a fejlesztési sorrend helyes megállapítását.

Ezt követően az előadó kitért arra, hogy a beruházásokon nagyobb odafigyeléssel milyen megtakarítások érhetők el. Így az előkészítésnél a tervezés, az időben történő területbiztosítás fontosságára, valamint a lőszermentesítés és a régészeti feltárás folyamán alkalmazandó takarékosabb módszerekre hívta fel a figyelmet. Véleménye szerint sokat segíthetne a beruházásokhoz szükséges területek megszerzésében egy közhasznúsági törvény megalkotása. Építésnél a versenyeztetésre - ezen belül a mérnökár fontosságára -, valamint a finanszírozásra, azon belül az építéssel összefüggő pénzügyi ütemezés fontosságára hívta fel a résztvevők figyelmét az előadó. Üdvözölte azt a még csak hallomásból ismert elképzelést, hogy hat-hét évre előre kívánják az illetékesek tételes lista alapján megfogalmazni az elképzeléseket, és törvénnyel vagy kormányhatározattal hozzárendelnék az optimális megvalósítást igénylő forrásokat is a feladatokhoz.



Csordás Csaba kijelentette: néhány üzleti beruházásnál a tervek elkészülte után már értékelemzést is végeztet az UKIG. Mint mondta, az a szándékuk, hogy a jövőben valamennyi munkánál ezt a módszert alkalmazzák mindenütt. A szervezet korszerűsítéséről szólva az előadó nem tartotta elfogadhatónak azt a kettősséget, hogy a kht.-k társasági formában működnek, ugyanakkor költségvetési szervezethez hasonlóan szabályozzák a tevékenységüket. Ez különösen a bérlehetőségek visszafogásában mutatkozik meg, mondta befejezésül a felkért hozzászóló.

Dr. Kevevári Béla, a Pénzügykutató Rt. tudományos munkatársa a finanszírozás és a közlekedéspolitikai kapcsolatát elemezve úgy fogalmazott: mindenképpen helytelen a "mit? hogyan? miből?" sorrendje, mert a "miből?"-nek kell a kérdések - és értelemszerűen a válaszok - élén állnia, és a "mit?"-nek a legvégén. A "mit?" - szögezte le a felkért hozzászóló - a szakértők dolga. A "miből?" viszont a közgazdászoké és a politikáé. Felvetette, hogy jövőre a beruházási szint lejjebb kerül. Ebbe éppúgy belejátszanak a kölcsönös választási ígérek, mint a 4,5 százalékos költségvetési hitel. Emellett nőnek a katonai kiadások, sokba kerül majd az egészségügy végképp halaszthatatlan reformja, az informatika, továbbá az oktatási rendszer reformja. A közlekedés területéről hozva példát elmondta, hogy egyedül a vasút rendbetételére 1500 milliárd forint kellene. Ilyen közegben kell tehát a közútnak versenyeznie, tette hozzá a szakember. A három kérdés közül a "hogyan?"-ra keresve a választ azt fejtegette az előadó, hogy a költségvetési feladatok nem szenvedhetnek csorbát. Ezzel együtt kiállt amellett, hogy nem szabadna összevonni regionálisan a kht.-kat. Csatlakozva a Csordás Csaba által e vonatkozásban elmondottakhoz Kevevári Béla leszögezte: az érintett közhasznú társaságok legyenek valóban társaságok, amelyekről világosabb pénzügyi elszámolási rendszert alkalmazva valóban lehet követelni. Szólt arról is, hogy öt kifizető ügynökséget kell országosan létrehozni, amihez ki kell alakítani a többi szükséges feltételt is. Leszögezte: nem lesz egy ország, két rendszer. E megállapítás egyaránt érvényes mind a működtetésre, mind a fejlesztésre. Az autópályának - mondta befejezésül a meghívott szakember - be kell tagozódnia a közút egészébe.

Szabó Zoltán, az ÁKMI műszaki igazgatója hét pontban foglalta össze az ágazati kötelezettségek újragondolásának indokait az intézményrendszeren belül, ami az állami szerepvállalás újraértelmezését is jelenti. A felkért hozzászóló szerint egyértelműen meg kell határozni, hogy az úthálózatban mely feladatok maradnak kötelezően és tartósan az államnál, nem elkülönítve e vagyon kellő színvonalú biztonságos működésének feltételeitől. Nemkülönben a

közútkezelés állami feladatainak a meghatározása mellett e feladat teljesítésének a garanciáira is szükség van, ideértve a szereplők kijelölését is. A szakember felvetette: minisztériumi szinten a jövőben csak az útügy stratégiai, jogi, műszaki szabályozási, forrástervezési, ellenőrzés-irányítási, valamint a szakmai követelményeket megállapító feladatai maradjanak. Ehhez arra is szükség van, hogy egységes legyen a végrehajtás szervezése, koordinálása és felelőssége, aminek érdekében integrálni kellene az NA Rt.-t, az UKIG-ot és az ÁKMI-t. A hozzászóló szükségesnek tartotta egy független közúti finanszírozó szervezet, illetve egy regionális közlekedési tervezéseket előkészítő, koordináló intézmény létrehozását. Az előbbinél a költségvetési kapcsolatok zárt rendszerű működtetését, a politikai ciklusokon átnyúló hiteles kötelezettségvállalást, az utó- és programfinanszírozást, illetve a közpénzek elszámoltatását tartotta a legfontosabb szempontnak. Az utóbbi esetében viszont a régió és a jelenlegi nyomvonalas közlekedési hálózatfejlesztés összehangolása mellett a programok és tervek közös kidolgozását is fontosnak ítélte meg. Mint mondta, csakis olyan átlátható és egyszerű szervezetet szabad kialakítani, ami alkalmas lesz az európai uniós társfinanszírozás lebonyolítására. Szabó Zoltán arra is felhívta a figyelmet, hogy a közútkezelő szervezetek tevékenységét és működési rendjét hozzá kell igazítani az ágazat és a tervezés új szabályaihoz. Bármilyen döntés születik is, akkor is sok feladat vár az ágazatra, ha nem lesz intézményi változtatás - foglalta össze zárómondatában a legfontosabbat az előadó.

Az előadásokat követő vitában felszólalók javaslataik mellett számos kérdésben eltérő álláspontot képviseltek, mint az előadók. Törőcsik Frigyes vállalkozó annak adott hangot, hogy az út nemcsak közgazdasági, pénzügyi kategória. Abban életminőség, közlekedésbiztonság és megannyi más társadalmilag fontos tényező megtestesül. Felszólalásában hiányolta a használható nemzetközi tapasztalatokat a szervezeti formákra nézve. Kolozsi Gyula szintén azt tette szóvá, hogy a döntésekben túlságosan erős a pénzügyi lobbifolyása. Egyúttal arra is felhívta a jelenlévők figyelmét, hogy - képletesen szólva - a gölt a mérnököknek kell berúgniuk. Bognár Tibor, a Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht. ügyvezető igazgatója amellet tette le hozzászólásában a garast, hogy időnként bizony át kell vizsgálni minden működő szervezetet, ami nem egyenlő a felforgatással. A piacon megmutatkozó hátrányuk egyik okaként megjegyezte, hogy miközben a vállalkozó személyi kiadása nem látszik, mert az benne van az út kiadásaiban, a kht.-é viszont igen. Némi malíciával jegyezte meg: nem vagyunk költségvetési szerv, nem kaptunk ötven százalékos béremelést. Szóvá tette, hogy a társaságok bizonyos munkáktól el vannak tiltva. Felvetette: hogyan lehet működtetni olyan társaságot, ami nem versenyezhet? Hossó Attila is hasonlóan fogalmazott. Mint mondta, a közútkezelők véleménye sokféle, de a vélemények nem érnek célba. Megpróbálnak, mert ez a kötelességük, társasági formában dolgozni, miközben "megkötve kéz, befogva száj". Hossó Attila szerint a kérdés körül sok megvitatható volna, de a MAÚT-tanácskozás nem megfelelő fórum erre. Javaslata szerint mindenképp az igazgatói értekezleten kellene a problémákról beszélni.

