

## Utak a fenntartható fejlődésért

### *Tizenöt ország szakemberei tanácskoztak Budapesten*

Utak a fenntartható fejlődésért címmel kilencedik alkalommal rendeztek nemzetközi útügyi konferenciát április utolsó hetében, Budapesten. Tizenöt ország képviselőjében csaknem háromszáz résztvevő gyűlt össze a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) és a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) közös szervezésű eseményén a Congress Park Hotel Flamencóban, ahol tíz ország szakértői negyvenkét előadásban foglalkoztak a jelzett tárgykörrel. A kétnapos esemény résztvevői plenáris és szekcióüléseken vitatták meg a szakma előtt álló feladatokat. Részt vettek szakmai látogatáson az épülő dunaújvárosi hídnál, és a konferencia helyszínén kiállítást is rendeztek a számukra. A nemzetközi konferenciának Kovács Árpád, az Állami Számvevőszék (ÁSZ) elnöke, valamint Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter volt a fővédnöke.

Katona András KTE főtítkár bevezető szavait követően a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) vezetése nevében Horváth Zsolt Csaba közlekedési helyettes államtitkár köszöntötte a résztvevőket, majd megnyitotta a plenáris előadások sorát. A helyettes államtitkár részletesen beszélt a magyarországi közúthálózat fejlesztéséről, továbbá a fejlesztéseknek a szomszédos országokkal való összehangolásáról. Előljáróban felidézte azokat az időket, amelyekben nehéz volt körvonalazni a

határon túli kapcsolódások fejlesztését, hiszen a magyar közúthálózat e követelményt alig-alig teljesítette. Mára jócskán megváltozott a helyzet, hiszen több hazai autópálya is az országhatárig ér már. Ahhoz azonban – szögezte le az előadó –, hogy Magyarország valóban elosztó központra válhasson, be kell fejteni a fejlesztéseket.

Számottevő eredményt ért el regionális egyenlőtlenségeinek mérséklésében az ország. Kelet-Magyarország főúthálózata látványosan fejlődött a

rendszerátalakítás után, csakhogy ennek az volt az ára, hogy nem jutott kellő erő Nyugat-Magyarország mellékúthálózatának a fejlesztésére. A cél egyértelműen a 30 ezer kilométeres országos közúthálózat értékállóságának a megőrzése – hangsúlyozta a helyettes államtitkár. Ehhez most újabb döntéseket kell hozni, hiszen ez idő tájt 47 év – rettenetesen hosszú idő – a felújítási ciklus. Az előadó szólt arról is, hogy 2007-ben indul a nemzeti útfelújítási program. Jelenleg már megközelíti



*A nemzetközi konferencia elnöksége. Katona András KTE főtítkár köszönti a megjelenteket*



Az elnökség – hallgatóság

Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának hossza az ezer kilométert, és három év múlva megduplázódik. Óriási energiákat mozgósít az ország azért, hogy mihamarabb elérje gyorsforgalmi úthálózatát tekintve a korábbi 15 uniós ország átlagát, miközben szinte már-már bűvészet, ahogy e beruházási pénzek töredékéből üzemel az ország 30 ezer kilométeres közúthálózata. Mindamelllett a környezetterhelések mérséklésére is oda kell figyelniük.

Egészen pontosan tehát egy gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható, egyensúlyban lévő közlekedési rendszer létrehozása a célunk. Ez egyszerre kell, hogy tartalmazza a regionális egyenlőtlenségek mérséklését, a hálózatok szűk keresztmetszeteinek a megszüntetését, a forgalmi torlódások csökkentését, a közlekedési módok közötti egyensúlyt, valamint a közlekedés globalizálódásának megfelelő kezelését. Ez utóbbi úgy értendő, hogy a közlekedést értelemszerűen nemcsak fizikailag, hanem szervezeti rend szerint és szabályzata szerint is egységesíteni kell. A helyettes államtitkár példaként említette a vasutat, amelyet tekintve mindössze egy dolog azonos Európában, mégpedig a nyomtáv. A közúti közlekedés éppen azért rugalmasabb közlekedési-szállítási forma, mert nincsenek nagy különbségei az egyes országokat tekintve.

A szomszédos országokkal való közlekedési együttműködésben számos po-

zitiv tényt ismertetett Horváth Zsolt Csaba. Elmondta, hogy többéves előkészítés nyomán az utóbbi egy évben Ausztriával számos új határmetszéspontban sikerült megállapodni. A magyar-osztrák közös kormányúléson döntés született róla, hogy amikor odaát egy-egy egyeztetett új úttal elérnek a magyar határhoz, addigra elkészül a magyarországi kapcsolat is. A helyettes államtitkár részletesen beszélt a 86-os úttal kapcsolatos problémákról is, amelyek főként az Európai Unióhoz való csatlakozás után erősödtek fel. Nemigen számított rá senki, hogy a Baltikumtól délre induló út forgalma egy csapásra megduplázódik. Pedig ez történt. Horváth Zsolt Csaba beszámolt a résztvevőknek róla, hogy a közelmúltban a térség nagyobb településeinek polgármestereivel sikerült megállapodniuk az M9-es nyomvonaláról.

Magyarországnak Szlovákiával van a leghosszabb közös határa. Ennek ellenére itt mutatkozik a legkevesebb gond a közlekedésfejlesztési együttműködésben. Az előadó elmondta, hogy a két ország illetékeseinek az elképzelései nagyon sok ponton találkoznak. Ilyen lehetőség például a második világháborúban megsemmisített Ipoly-hidak egy részének újjáépítése. Valaha 42 kisebb-nagyobb híd kötötte össze az Ipoly két partját. Alapos elemzések szerint közülük nyolc megépítése minőségi változást hozhat a térség lakóinak életében. E nyolc hídból kettő építése már az idén

megkezdődhet. Ugyancsak fontos az együttműködésben az a kölcsönös szándék, hogy Miskolcot és Kassát mielőbb jó minőségű úttal sikerüljön közelebb hozni egymáshoz. Az M15-ös gyorsforgalmi utat pedig – szlovák kezdeményezésre – 2010-re autópályává építjük át. Az észak-déli autópálya kapcsolat nyomvonala egyelőre kérdéses: a szlovák partner a parassapusztai átkelést szorgalmazza, számos magyar szakember viszont – a budapesti környűri tehermentesítése érdekében – inkább egy Komárom-Esztergom megyei vonalvezetést tartana indokoltnak. Szóba került két új híd terve is: az egyik Esztergomban, a másik Komáromban épülne meg, az utóbbi hamarabb.

Az ukrán határ térségét érintő magyar fejlesztésekkel kapcsolatban a helyettes államtitkár arról a dilemmáról számolt be, hogy végül is két határmetszéspontban állapodtak meg: Záhonyban és Barabás térségében lesznek az autópálya-átkelések. Kelet-Magyarországon van még jó néhány tennivaló, jegyezte meg az előadó, így például a 49-es út fejlesztése, ami Észak-Erdély irányába segítheti a kapcsolódást. Az sem kevésbé fontos tennivaló, hogy Erdély felől elősegítsék a Kassa felé irányuló forgalmat. Horváth Zsolt Csaba a továbbiakban a román, a horvát, a szerb, valamint a szlovén határ térségében megvalósuló magyar fejlesztésekkel kapcsolatban befejezésül kitért a Mura-híd 2007 végére tervezett megépítésére, a már az országhatárig elért M5-ös határatmenetének mielőbbi remélt megoldására, az M6-os, az M7-es és az M9-es építésére és funkciójára.

Kovács Árpád számvevőszéki elnök egykor autópálya-tervező mérnökként igencsak megismerhette a közút világot. Előadását azzal kezdte, hogy az állami számvevőszék ellenőrzései rendszeresen érintik az ország közúthálózatának üzemeltetésével, fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos ráfordítások helyzetét. Ezek esetében mindannyiszor azt kutatják, hogy a feladatot ellátott szervezeteknél kialakított kontrollrendszer segíti-e az állami közutak fejlesztésére, fenntartására fordítandó pénzek célszerű és szabályos fenntartását. Azt is vizsgálják persze, hogy a végrehajtásban résztvevő szervezetek működése és együttműködése, valamint

szabályozottsága mennyiben járul hozzá az országos közutak fejlesztésének és fenntartásának hatékony megvalósításához. Ellenőrzései folyamán az ÁSZ figyelembe veszi az EU csatlakozásból fakadó követelmények beépítését is a hazai közútkezelő rendszerbe. Igyekeznek feltárni a pénzhiány okozta elmaradások mértékét, a helyi javítások vonzatait. Összhangban stratégiai célkitűzéseivel az ÁSZ megkülönböztetett figyelmet fordít a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program megvalósításának ellenőrzésére is.

Megfogalmazása szerint a közlekedési infrastruktúrára költött pénzek a társadalom összetartozását és szolidaritását szolgálják. Talán ezért is fájó, hogy hosszú ideje e terület maradékelvű finanszírozásban részesül. Ez – szögezte le az előadó – évtizedekre visszamenően igaz. A rendszerváltás utáni időszak sem hozott lényeges módosulást sem a közúthálózat korszerűsítésének jellegében, sem pedig ütemében. Ráadásul nemcsak a szükséges források hiánya miatt történt ez így, hanem szemléleti okok miatt is. Egy korábbi konferenciára hivatkozva az ÁSZ elnöke ezúttal is megerősítette: az országos közúthálózat üzemeltetésére, fenntartására és fejlesztésére fordítható pénzforrások nagyságát nem az igényekre épülő koncepciók, programok, hanem a mindenkori éves költségvetés pozíciója által meghatározott maradványlehetőségek, kényszerek határozták meg, ahogy ma is. Mindez még inkább igaz az önkormányzati úthálózatra.

Van persze pozitívum is: belátható időn belül jelentős fejlettséget ér el az ország gyorsforgalmi úthálózata. Az országos és helyi utak állapotát figyelembe véve azonban külön-külön is ezermilliárd forintos ráfordításra van rövid időn belül szükség, már ha ezt egyáltalán tervezői, kivitelezői és fenntartó apparátussal bírni lehet. Itt ugyanis más összetételű és tartalmú feladatról van szó, mint a gyorsforgalmi utak esetében. Érthető okok vezettek az autópálya-hálózat fejlesztésének preferálásához, hiszen e területen volt az országnak a legnagyobb lemaradása a nyugat-európai átlagtól. A következő évek feladatait azonban át kell hatnia az országos közúthálózzal való fokozott törődésnek. Ezeknek az utaknak tekintélyes ré-



*Kovács Árpád jól ismeri a szakma gondjait*

szé településeken halad át, és az átkelési szakaszon keverednek a távolsági és a helyi forgalom lebonyolításának feladatai, miközben e szakaszok fenntartása és felújítása kizárólag állami közútkezelői feladat.

A közúthálózatban megtestesült vagyont vizsgálva megállapítható, hogy az az 1990-es évek elejétől növekedett, majd az évtized vége felé ismét csökkenni kezdett. Eközben – és ez fokozottan mutatható ki Magyarország uniós csatlakozása után – erre az úthálózatra soha korábban nem tapasztalt mértékű forgalom zúdult. Az ország közúti forgalmának hetven százalékát az országos közúthálózat viseli, és azon belül is mintegy háromnegyed részét a gyorsforgalmi és főutakból álló főútvonal-hálózat. Így a forgalomnak mintegy harmada jut a hálózat 77 százalékát kitevő mellékutakra. Mindez sürgetően megköveteli e hálózatok fejlesztésének, fenntartásának megfelelő kezelését.

Kovács Árpád – hivatkozva különféle vizsgálati eredményekre – elmondta, hogy az autópálya-építések költségeinek pusztá összehasonlítása tévútra vezethet. A magyar árak valójában nem kiugróan magasak. Ugyanakkor az összehasonlításul vett német építkezés ötödével olcsóbbak bizonyult, mint egy lengyel sztrádaépítés, holott az utóbbinál a munkabér költségei alacsonyabbak voltak. Az okok számunkra is tanulságosak. Németországban húszéves stra-

tégiai terv alapozza meg az infrastrukturális beruházásokat, amelyeket évről-évre értékkel és ellenőriz a Bundestag, s e hozzáállás korlátot szab az építési költségeknek. Persze úgy, hogy az építő cégek fel tudnak készülni a feladatukra, beruházásaik megtérülését jó előre ki tudják számítani. Ahol viszont a kormány rövidtávú érdekeinek van kiszolgáltatva ez a terület, ott a beruházók befektetéseik rövidtávú megtérülését szorgalmazzák, hiszen nem tudhatják, lesz-e újabb lehetőségük belátható időn belül. Mindez persze jócskán megnöveli az adott projekt költségeit. Az ÁSZ elnöke költségnövelő tényezőként említette a korrupciót is, hozzátéve, hogy az állam képviselőinek a dolga olyan átlátható és elszámoltatható rendszert működtetni, amelyek képesek csökkenteni az említett kockázatot.

Kovács Árpád szerint árfelhajtó tényező az önkormányzati úthálózat mai állapota is. A helyi problémák megnehezítik a különböző engedélyek, hozzájárulások megadását, s az érintett önkormányzatok túlzó igényeiben, zsarolásaiban, koncepciót torzító műszaki-technológiai és közlekedésszervezési kényszerítéseiben csapódnak le. Az önkormányzatok 3200 helyen maguk döntenek, s ha éppen arra megy egy országos út építése, akkor abból azonnal igyekeznek minél többet profitálni. Ezzel kapcsolatban jelentette ki, hogy a megerősítés mindaddig kikezdhetetlen lesz, amíg a nagy pártok szervezési struktúrája kötődik hozzá. Ha nem leszünk képesek ésszerűsítésekre az önkormányzati, a helyi közigazgatási rendszerben, akkor hosszabb távon is fennmarad a mostani erős költségfelhajtó mechanizmus.

A fejlesztési célokra, koncepciókra térve Kovács Árpád kifogásolta, hogy eddig még a középtávú terveket sem tudta alátámasztani egy, akár egyetlen kormányzati ciklusra kitekintő, pénzügyi perspektívát is adó megvalósítási tanulmány. Az éves költségvetési tervezés sorra átírta a reményeket, s a választott megoldásokat a kényszer, nem pedig a valóságos szükségletek határozták meg. Pedig a közlekedést sújtó pénzelvonások aligha lehettek a tervekészítők számára váratlanok. Egyszerűbb volt azonban bízni egy optimista forgatókönyvben, és készíteni ahhoz illő terve-

ket. Ráadásul abban is megmutatkozik az illetékesek felelőssége, hogy a pénziánnal csak részben magyarázható érdekérvényesítési és egyéb egyenetlenségek a közlekedés igényeinek harmóniájához szükséges finanszírozást lehetetlenné tették.

Koncepciógyártás helyett – ami szintén milliárdokba kerül – végre szembe kell nézni valóságos erőforrásokkal. Szükség volna már végre egy megvalósítható, belső tartalmában harmonizált közlekedésfinanszírozási koncepcióra, mert az aránytalanságok újra meg újra átírják a megteendő lépéseket. Magyarország beruházási perspektívája biztató: 2007–2013 között mintegy 5600 milliárd forintra becsülhető a strukturális támogatás, amiből mintegy 3500 milliárd forint vehető igénybe nemzetgazdasági beruházási célokra, persze jelentős költségvetési és magántermészetű társfinanszírozással.

Az Állami Számvevőszék által elvégzett vizsgálatok tapasztalatai szerint mind több az érintkezési pont a köz- és a versenyszféra között. Kovács Árpád részletesebben szólt az M3-as autópálya beruházás pénzügyi folyamatainak vizsgálatáról, a szekszárdi Duna-híd beruházásáról, továbbá az M7-es autópálya felújításával kapcsolatos számvevőszéki ellenőrzésről. Mint elmondta, mindhárom beruházásra nézve igaz, hogy az alkalmazott konstrukciók nem segítettek elő a közpénzek átlátható és elszámoltatható felhasználását. Ezt követően tételesen beszámolt az uniós forrásokból származó infrastruktúra-fejlesztési támogatások részleteiről. Pozitív példaként említette meg a környezetvédelem és infrastrukturális operatív program (KIOP) részeként elkülönített 53 milliárd forint tervezett felhasználását. A támogatási pénz háromnegyede az uniótól, negyede a központi költségvetésből származik. Elmondta azt is, hogy a pályázatok elbírálásakor az EU irányelveinek megfelelően alapvető szempont volt a hátrányos helyzetű térségek bekötése a gyorsforgalmi hálózatba, és mindemelllett az ország átjárhatóságának elősegítése és fejlesztése. A nyertes 17 projekt közül hat útrehabilitációs célú, amely révén ezek az utak alkalmassá válnak a 11,5 tonnás tengelyterhelésű járművek közlekedésére. Van továbbá kilenc elkerülőút a projek-

tek között, míg két fejlesztés új sávokkal való bővítést tartalmaz. Ezek főként Nógrád, Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Békés és Baranya megyében valósulnak meg. Közülük öt tavaly elkészült, kilenc az idén fejeződik be, míg három megvalósítása átnyúlik 2007-re.

A közbeszerzések hazai jellemzőiről szólva Kovács Árpád elmondta, hogy a külföldi székhelyű ajánlattevők tavalyi részaránya nálunk négyszer nagyobb volt, mint az EU korábbi tagországai-ban. Kitért arra is, hogy az EU-ban nagy jelentőséget tulajdonítanak annak is, hogy mekkora a közbeszerzésben azoknak az ajánlattevőknek a részará-

nya, akik közvetetten, például leányvállalatokon keresztül pályáznak, hiszen ilyen esetben nehezebben érvényesülhet a transzparencia és az egyenlő esély elve. Ezt követően a számvevőszék elnöke taglalta a köz- és a magánszféra együttműködésének formáit, illetve a nemzetközi tapasztalatokat segítségül hívva ezek eredményes alkalmazásáról számolt be, korábbi rossz példaként hozva szóba az M5-össel kapcsolatos szerződést.

Szólt arról is, hogy az úgynevezett PPP először a 2005. évi költségvetési tervjavaslatban szerepelt, összesen 460 milliárd forint értékű fejlesztés háttéréként. A tervhez fűzött véleményében



*A határmenti régiók fejlesztése is szóba került*



*Kiadállítás is színesítette a kétnapos programot*

akkor az ÁSZ sürgette a szabályozás kidolgozásának a befejezését, az állami kötelezettségvállalások kincstári nyilvántartásának a megszervezését, a PPP formában beindított projektek költségvetésre gyakorolt hatásainak felmérését és adatokkal történő bemutatását. Emellett azt is szükségesnek tartotta, hogy a költségvetési törvény rögzítse az állami kötelezettségvállalás felső határát. Az idei költségvetés már részletesebb és pontosabb tájékoztatást kínál az eddig eldöntött PPP projektekről, amelyek mögött együttvéve több mint hétszázmilliárd forint nettó értékű beruházás van. Van biztató és kevésbé annak mondható példa is a magántőke bevonásával megvalósított sztrádaépítésekre, szögezte le végezetül Kovács Árpád.

Kazatsay Zoltán, az Európai Bizottság Közlekedési és Energetikai Igazgatóságának főigazgató-helyettese szélesebb kitekintésben foglalkozott a közlekedés különféle részterületeivel. A főigazgató-helyettes emlékeztetett rá, hogy már az ötvenes években az úgynevezett Római Szerződéskor is előírták, hogy a közlekedés az európai fejlesztés motorjaként tekintendő. Azóta jócskán kibővült a gazdasági szociális és kulturális szövetkezők köre a kontinensen, de még a leggazdagabbnak tekinthető országok lakói számára is hatalmas előrelépést hozott az utóbbi negyed század. Az 1970-es években csupán napi 17 kilométernyi utazás jutott átlagosan egy-egy európai polgárra. A mobilitás előretörése révén az iménti adatnak napjainkban már a kétszerese értendő. A kibővült Európai Unióban jelenleg nyolcmillió embert foglalkoztat a közlekedés. Ha a családtagokat is beleszámoljuk, akkor az uniós lakosság egyötöde részesül bevételből valamilyen formában a közlekedés teremtette piacon.

A főigazgató-helyettes felidézte a 2001-ben kiadott Fehér könyv legfontosabb téziseit. Elmondta, hogy nem sikerült a gazdaság és a közlekedés fejlődésének remélt szétválasztása. A fejlődés megfelelő jogi kereteket is igényel. Rendkívül fontos a közlekedés- és a személybiztonság, továbbá a díjak műszaki harmonizációja és a szabványosítás.

Sajnálattal adott hangot Kazatsay Zoltán annak az Európa szerte mérhető tapasztalatnak, hogy várhatóan nem



*Brüsszélből nézve. Kazatsay Zoltán az európai közlekedési célokról tájékoztatott*

fog sikerülni a közlekedésbiztonságot érintő legfontosabb célkitűzés: 2010-ig nem valósul meg a halálos balesetek számának a felére való visszaszorítása közútjainkon. Jelenleg a 25 országban ez az arány 17 százalékos. Magyarországnak ennél jóval magasabb arányt kellett volna már elérnie, de egyelőre nem sikerült. Annál inkább Franciaországnak, ahol már csaknem 40 százalékos a javulás.

A közlekedés legdrágább eleméről, az infrastruktúráról szólva az előadó mindenekelőtt a TEN-T hálózatok helyzetét ismertette. Ha az eredeti terveket szeretnék az illetékesek tető alá hozni, az hatszázmilliárd euróba kerülne, jelentette ki a főigazgató-helyettes. Ez irreálisan nagy összeg. Áthidaló megoldásként létrehozta tehát egy harmincas csomagot, amelyből Magyarország is megjelenik majd három elem. E csomag összköltsége sem csekély, hozzávetőlegesen kettőszázötvenmilliárd euró. Megvalósulásuk viszont az EU GDP-jét 0,3 százalékkal növeli majd annak révén, hogy megszűnik a zsúfoltság, továbbá mintegy egymillió újabb ember számára teremt munkalehetőséget.

A következő hétéves ciklusban valamivel több, mint nyolcmillió eurót szán Brüsszel a transz-európai hálózat bővítésére. Ez a csomag főként a kohé-

ziós alapokra nem jogosult országokat illeti, míg azoknak az országoknak az esetében, amelyek közlekedésfejlesztését a kohéziós alapok segítik elő, a transz-európai hálózatbővítésre szánt keret inkább csak az előkészítést szolgálja. Kazatsay Zoltán beszélt az ellenőrzés fontosságáról is, megemlítve, hogy van olyan uniós tagország, amelyiknél jelenleg is átfogó vizsgálatok folynak. Az köztudomású, hogy e vizsgálatok végeredménye esetenként rendkívül szigorú pénzügyi beavatkozással jár a tagországra nézve. Az uniós teljes közlekedésének háromnegyede városi környezetben zajlik, jelentette ki az előadó. Nem mindennapi gondként jelenik meg tehát a mind nagyobb kiterjedésű metropoliszok forgalomszervezése, környezetvédelme és mindezek finanszírozása. A feladatok olyan hatalmasak, hogy azokkal egy-egy önkormányzat képtelen megbirkózni. Görögország például az athéni olimpia előtt komoly támogatást kapott a kohéziós alapokból repülőtérre, autópályák építésére, kikötőbővítésre és más közlekedési infrastruktúrára. Van olyan magyar város is – éppen az Európa kulturális fővárosa címet elnyerő Pécs –, amelyik az úgynevezett Civitas program részese. Másutt metrót, villamoshálózat-fejlesztést finanszírozza e program által az uniós. Kazatsay Zoltán befejezésül a városi tiszta járművek Európá szerte történő tudatos elterjesztéséről beszélt a hallgatóság tetszenyilvánítása közepette.

A nemzetközi üti konferencia résztvevői a plenáris előadásokat követően szakmai kiránduláson vettek részt. Megtekintették Dunaújváros térségében az épülő Duna-híd munkálatait, majd az esti órákban fogadáson vettek részt a Közlekedési Múzeumban. Másnap délelőtt három szekcióban összesen huszonhét előadást hallgattak meg a jelenlévők. A délután folyamán plenáris előadásokra került sor, amit Szakos Pál szakosztályvezető összegzett. Összefoglalásában kitért a műszaki-gazdasági döntéseket meghozók felelősségére, a minőségi követelményekre, az új finanszírozási eljárások fontosságára, az értékmegőrzésre, egy szóval az ország tekintélyes vagyonát képező úthálózattal való gondos törődés valamennyi kérdésére.