

Nemzetközi MAÚT-konferencia Visegrádon

Az esemény vezérelve: a teljesítményelvű útépités

A közutas szakma valamennyi részterülete képviseltette magát a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) kétnapos nemzetközi konferenciáján, Visegrádon. A november 16–17-én megtartott szakmai tanácskozáson jelen volt a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) több vezető munkatársa, továbbá több nyugat-európai szaktekintély is Ausztriából, Franciaországból, Hollandiából és Nagy-Britanniából. A MAÚT konferencia a szakma számos kérdését taglalta, különösképpen hangsúlyt helyezve a teljesítményelvű útépités meghatározására.

A visegrádi Thermal Hotelban megtartott rendezvény első napi eseményeinek dr. Ruppert László volt a levezető elnöke. A köszöntők elhangzása után elsőként Horváth Zsolt Csaba, a GKM közlekedési helyettes államtitkára tartott előadást a közúti infrastruktúra fejlesztéséről, illetve hazánk útépitési stratégiájáról. Bevezetőjében a helyettes államtitkár aktuális kérdésekről szólva elmondta, hogy a közlekedéspolitikai középpontjában mindenképpen az ésszerűsítési törekvéseknek kell helyet foglalniuk, célként szem előtt tartva az emberarcú közlekedéshez való meggyőző közelítést, amely kifejeződik az életminőség javulásában, az egészség megőrzésében, sőt – ha nem is közvetlenül – a területi különbségek csökkenésében, valamint a természeti környezet hatékony védelmében. Minde mellett komoly feladatokat ró az illetékesekre a közlekedés globalizálódásának a kezelése is.

Az előadó – vázolvaz az Európai Unió közös közlekedéspolitikai célját – szövelt a tagállamok különböző szabályainak harmonizációjáról, az infrastruktúra-fejlesztések összehangolásáról, továbbá annak szükségességéről is, hogy a nemzeti infrastruktúra-hálózatokban legyen átjárhatóság. Mindezek összessége hozzájárulhat az áruk szabad áramlásának kiteljesedéséhez, a belső piac hatékony működéséhez és a környezet megfelelő védelméhez. Horváth Zsolt Csaba kitért arra is, hogy még több hazai szabályozás is eltér az unióban elfogadottaktól, így például nálunk ma még tíz tonna a megengedett tengelyterhelés, miközben az Európai Unió számos országában ez az érték 11,5 tonna.



Az első napi elnökségből Tombor Sándor, Horváth Zsolt Csaba és dr. Ruppert László

A magyar közlekedéspolitikai 2015-ig kialakított főbb stratégiai céljait számba véve a helyettes államtitkár első helyen az Európai Unióba való integrálódás elősegítését említette, miközben – tette hozzá – a többi sem kevésbé fontos. Annál is inkább, hiszen Magyarország jól felfogott érdeke, hogy javítsa közlekedési kapcsolatrendszerét a környező országokkal, amit kölcsönös szándék vezérel Romániával, Ukrajnával és a többi, velünk határos országgal. Itthon ugyanakkor fontos érdek nyilvánul meg abban, hogy az ország csökkentse regionális közlekedési egyenlőtlenségeit, a gyakran felpanaszolt zsúfoltságot. S ugyanígy érdeke az is, hogy egyensúlyra törekedjen a közlekedési módok között, igyekezzen felszámolni hálózatának szűk keresztmetszeit.

A helyettes államtitkár képekkel is érzékeltette, mennyire jelentősek az országos közúthálózat nemzetközi összefüggései, és azt, hogy e hálózat az említett okokból milyen horderejű feladatokat kínál. Itt mondta el az előadó, hogy mielőbb szükség van a TEN-hálózat magyarországi szakaszainak a kiépítésére, valamint a korábbi TINA-hálózat elemeiként szereplő közlekedési tengelyek fejlesztésére. Szövelt a gyorsforgalmi utak gazdaságélénkítő hatásáról, bemutatva, hogy milyen volt az elérhetőség 2003-ban, milyen lesz jövőre, illetve majd 2015-ben, amikor az ország területének 85 százalékáról 15-30 percen belül elérhető lesz a legközelebbi autópálya. Itt fejtette ki a helyettes államtitkár, hogy az autópálya jelenléte még a nemzetközi munkaerőmozgásban is kifejeződik, így számos cég Szlovákiá-



Chantal de la Roche mérőeszközöket mutat be



Dr. ir. C. Volp a RAW-ról beszélt

ból viszi naponta a munkásokat. Szólt egy sajátos vizsgálati eredményről is, amely az autópályák gazdasági hatását a befizetett személyi jövedelemadó tükrében vizsgálta. Az eredmények egyértelműen bizonyítják, hogy létezik az összefüggés, a befizetett adók mértéke követi az autópálya létét vagy hiányát.

A továbbiakban Horváth Zsolt Csaba a hosszú távú felújítási programokról szólva fontosnak tartotta, hogy a jövőben évente hozzávetőlegesen 2000 kilométernyi hosszúságban lesz szükség burkolatfelújításra az országos hálózaton. Emellett be kell indítani egy átfogó hídfelújítási programot is, továbbá kiemelt feladatként kell kezelni a már említett európai normaként ismert 11,5 tonnás tengelyterhelést általánosságban megteremtő programot. Az előadó az útkorszerűsítések finanszírozási garanciájaként szólt az útpénztár létrehozásáról, alkalmazásának előnyeiről, a díjpolitika korszerűsítéséről, valamint befejezésül a 2007 és 2013 közötti időszak stratégiai tervezésének a részleteiről is.

Hollandiából érkezett dr. ir. C. Volp, a CROW Alapítvány elnöke. A közismert szakember a RAW kiírási rendszerről tartva előadást azt is szemléletesen mutatta be, hogy miként is kell helyesen pályázatot írni. Mint elmondta, a RAW tulajdonképpen mindenkinek egyaránt segít, hiszen az nem más, mint valamennyi fél együttműködésének közösen elfogadott kerete, amely egységes nyelven fogalmazza meg a résztvevők feladatait.

Chantal de la Roche, az Ecole Centrale de Paris, az LCPC osztályvezetője francia szemmel vizsgálta az egyes aszfaltkeverékek hatását az úthálózatra.

Különbéle mérőeszközöket mutatott be vetített képes előadásában, így például láthattak az érdeklődők egy tömörített-séget vizsgáló újfajta berendezést. Bemutatott ugyanakkor egy úgynevezett Durie-tesztet is, amely vízérzékenység mérésére alkalmas. Ez utóbbi Franciaországban már szabvány, az unióban még nem. Foglalkozott az előadó a másutt is komoly gondokat okozó nyomvályúsodással is. Kifejtette ezzel kapcsolatban, hogy a homok típusától az éghajlati körülményekig milyen sokféle feltétel befolyásolja ezt a jelenséget.

Dr. J. Litzka bécsi professzor a minőséget és a gazdaságosságot szolgáló pályaszerkezet-tervezésről beszélt kapcsolódva az előző előadáshoz. A megfelelő burkolattervezés – fejtette ki a nemzetközi hírv szakember – figyelembe veszi a mindenkori forgal-

mat. A létrehozott tervezési táblázatok analitikus számításokon alapulnak. A cél az, hogy felhasználásukkal a legjobb minőség, legköltséghatékonyabb eredmény jöjjön ki. Az előadó leszögezte, hogy mindenképpen valós értékeket kell alkalmazniuk a szakembereknek, és a szokásos feltételeken kívül nem árt esetleg innovatív elemekkel is számolni. Hozzátette azt is, hogy jobb anyag választása esetén a vékonyabb réteg is elegendő lesz.

A Colastól érkező Jean-Paul Michaut francia szakember a CEN-szabványok és a teljesítményelv kapcsolatát taglaló előadásában egy vadonatúj szabványsort ismertetett meg a hallgatósággal. Mint elmondta, összesen hét európai aszfaltszabványról beszélhetünk a jövőben, amelyeket egy újrahaznosítható aszfaltról szóló szabvány is kiegészít.





Dr. Kovács András összefoglalta a tennivalókat



Kenderesy János ismertette a laborhálózat fejlesztését

Szólt arról is, hogy a nemzeti szintű szabványokat abban a pillanatban, ahogy megjelennek az újak, hatályon kívül helyezik. Az előadó részletesebben szólt a különféle adalékanyagokról is. Ugyancsak a Colas delegálta a nemzetközi tanácskozásra Eric Brangiert, aki a PPP-technikának a közúti infrastruktúra finanszírozásában történő alkalmazását ismertette. Cégéről szólva elmondta, hogy négy éve kelték át a La Manche csatornán, és azóta is jelen vannak az angol piacon. Beszámolt róla, hogy a jelzett speciális vállalkezési formában cégtől eddig 650 millió eurót produkált 25 év alatt, megépítve 480 kilométernyi autópályát, 84 jelentős műtárgyat és számos más létesítményt. Befejezésül a szakember ecsetelte a partnerség általános ismérveit.

Tombor Sándor, a MAÚT elnöke az útépítési szerződések egységes műszaki feltételeit ismertetve beszélt az USZEF különféle céljairól, így a közös szakmai platform megteremtéséről, a MAÚT szakmai szabályozási tevékenységének a kiterjesztéséről, a RAW adaptálásával az üzleti szerződések hollandiai gyakorlatának átvételéről, a CROW holland partnerszervezettel való együttműködésről, valamint a társaság szolgáltatásainak a bővítéséről. Az elnök részletesen szólt a különféle támogatók szerepéről a tervezési útmutató létrejöttében, majd ismertette az útmutató legfontosabb fejezeteit, az USZEF fejlesztésének 2007-ig megvalósuló programját, illetve részletezte mindazokat a feltételeket, amelyekre a MAÚT-nak szüksége van ahhoz, hogy a jelzett tárgyban történő továbbfejlesztés megvalósuljon.

A tanácskozás második napi munkáját vezető elnökként Tombor Sándor irányította. Mint elmondta, az első napi munkát mindenekelőtt a külföldiek szereplése jellemezte, míg a másodikikat főként a hazai tapasztalatok gazdag tárházának a bemutatása.

Elsőként dr. Kovács András, a GKM főosztályvezetője számolt be az üzleti beruházások hatékony lebonyolításáról, feltételrendszeréről. Előadásában a főosztályvezető helyzetértékelést adott a dinamikus autópálya-építési program jelen állásáról, továbbá az országos közúthálózat tapasztalható állapotromlásáról. Ezúttal is megerősítette, hogy nem szeretné a két dolgot külön kezelni. Elismerte: a jelen helyzetben az üzleti adminisztrációnak át kell gondolnia a feladatait.

Összegezve a legfontosabb feladatokat a főosztályvezető az útépítési szerződések egységesítésének fontossága mellett a hálózatfejlesztési programról, a tervezési-szabályozási környezet racionalizálásáról, valamint a különféle pályaszerkezetek tervezéséről beszélt. A részletekről szólva azt is fontosnak tartotta, hogy folyton-folyvást át kell gondolnia a szakmának, mégpedig egységes álláspontot képviselve, hogy valamit nem a megszokott módon, hanem attól függően kell megépíteni. Kitért arra is, hogy minél rövidebb időn belül egy, a tényleges forgalmi igényeket figyelembe vevő tervezés valósuljon meg a mechanikus helyett, mégpedig a lehető legolcsóbban. Dr. Kovács András felhívta a jelenlévők figyelmét arra is, hogy érdemes átvenni és megvalósítani a hazai feltételekhez igazítva a világban

már bevált gyakorlatokat. Befejezésül ahhoz kérte a szakma – ideértve a MAÚT – segítségét, hogy mielőbb jusson előbbre a tenderdokumentációk megfelelő kialakításában.

Kenderesy János, a Magyar Közút Kht. ügyvezető igazgatója az új szervezet megalakulásáról, szerepéről és feladatairól szólva előadását az országos útadatokkal és a közutak állapotának ismertetésével kezdte. Részletesen szólt a különféle útkategóriák jócskán eltérő forgalmi, terhelési adatairól, az úthálózaton az egyes megyékben tapasztalt egyenetlenségek és nyomvályús szakaszok mértékéről, illetve a hálózaton a múlt évben bekövetkezett személyi sérülések és halálos közúti baleseteiről. Kenderesy János ismertette a társaság létrehozását kimondó kormányhatározatot, a szervezet átalakításának rövid és hosszú távú céljait, legfontosabb adatait.

A műszaki szabályozásról és a minőségvizsgálatról szólva elmondta, hogy Magyarországon – éppúgy, mint Európa más országaiban – állami feladat az üzleti műszaki szabályozása. Elmondta, hogy az idén 33 üzleti műszaki előírás bevezetése történt meg a közúti alágazat finanszírozásával. Beszélt arról is, hogy az üzleti műszaki előírásokat szakmai egyesület – nálunk a közmegegyezés érdekében a Magyar Útüzleti Társaság – dolgozza ki, miközben magában a folyamatban – a társaság koordinálásával – valamennyi érdekelt fél részt vehet. Ezt követően az ügyvezető igazgató a minőségvizsgálat háttérül szolgáló, 1993 óta főosztályként tevékenykedő laborhálózatról szólva elmondta, hogy a Magyar Közút

Kht. létrejötté óta újabb három laboratóriummal gazdagodtak. Méltatva a különféle minőségvizsgálati osztályok munkáját, végül szólt azok rájuk szabott feladatairól.

Szilágyi András, a Nemzeti Autópálya (NA) zRt. vezérigazgatója az autópálya-projektek előkészítését ecsetelve négy pontban foglalta össze mondandóját. Beszámolt a folyamatban lévő fejlesztésekről, a 2007-es év várható feladatairól, amelyekre már több kész szerződéssel készülnek. A vezérigazgató elmondta, hogy az utóbbi három évben sikerült egységes pénzügyi ellenőrzési rendszert kialakítaniuk. Tájékoztató arról is, hogy a közbeszerzések jelenlegi gyakorlatával sok a probléma. Számos esetben hátráltató tényező, hiszen a folyamat lelassul, ha a pályázat eredményét megtámadják. Véleménye szerint helyesebb gyakorlat, ha egy kézben van az engedélyezési és a kiviteli terv készítése. Kulturális miszsióként fontosnak tartotta a régészeti feltárások segítségét, ugyanakkor véleménye szerint annak finanszírozása jelenleg nincs a helyén. Sok a gond a területszerzések körül is, szögezte le Szilágyi András. Summa summarum: a mostani felfokozott tempó mellett a szük-

ségesnél kevesebb idő jut a munkálatok alapos előkészítésére, mondta befejezősül az előadó.

Farkas László, a Vegyépszer Rt. vezérigazgató-helyettese szintén a kivitelezések nehézségeit gyűjtötte csokorba. Mint elmondta, a földmű készítésekor valóban nagy lehetőség kínálkozik a takarékoságra, csakhogy az ottani tevékenység erőteljesen befolyásolja majd a kész autópálya minőségét is. Részletelesen szólt az Ordacsehi–Balatonszentgyörgy közötti, üledékes talajon megépülő M7-es autópálya-szakasz bonyaldalmairól. Az előadó hangot adott annak a véleményének is, hogy akár már a nyomvonal kijelölésének is komoly szerepe lehet az árban. Különböző körülmények folytán az említett szakaszon tizenkétmilliárd forinttal nőttek meg a tervezetthez képest a költségek. Ott ugyanis – időhiány miatt – nem készült mértékadó talajmechanikai feltárás. De még a fúrások sem készültek el mindeütt. Ahol pedig elkészültek, ott hiányoztak a számítások a talaj viselkedésére. Gyakorlatilag tehát a töltésalapozáshoz nem tudtak adekvát ismereteket felhasználni. A munkába beavatott cseh, francia és német kollégák egyként azt kérdezték, hogy miért kell ilyen rö-

vid idő alatt megépíteni a kijelölt szakaszt, tolmácsolta véleményüket az előadó. Farkas László egyik megállapítása szerint a tervek kivitelezési alkalmassága az utóbbi években folyamatosan romlott. Ezekről szólva törvényi szabályozást sürgetett a vezérigazgató-helyettes.

A továbbiakban Glöckler Péter, az Alföld Koncessziós Autópálya (AKA) Rt. műszaki igazgatója cége üzemeltetési politikájáról beszélt. Kifejtette, hogy az autópályákon is szükség van a burkolat megfelelő védelmére, tehát ott is fontos a túlsúlyos járművek mérlegeléssel történő kiszűrése. Puchard Zoltán, a Colas Hungária Kft. igazgatója a rövidesen átadandó M5-ös autópálya-szakasz építésének tapasztalatairól számolt be, átgondoltabb, innovatívabb pályázati kiírási rendszert sürgetve. Mint hozzátette, mindenekelőtt az egyetlen munkára „berepülő” vállalkozásokat kellene távol tartani megfelelő pályázatokkal. Befejező előadóként Karoliny Márton, a H-TPA Kft. igazgatója különféle pályaszerkezet-tervezési esettanulmányokat ismertetve azt a konklúziót vonta le, hogy az útügy mai állapotában erősen közrejátszik a magyar innováció sok éve tartó elhanyagolása.