

38. Ütügyi Napok

A magyar közúthálózat a következő uniós költségvetési időszak küszöbén

Hároméves szünet után a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében ismét megrendezték az Ütügyi Napokat – immáron 38. alkalommal. A hajdúszoboszlói kétnapos konferencia hagyományosan az útügyi szakma legnagyobb találkozója, amelyen a szakemberek megvitatták a közlekedés politika aktuális irányait, a kormányzati stratégia közutas vonatkozásait, beszámolót hallhattak a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozásának állásáról, illetve az EU új költségvetési időszakának forráslehetőségeiről.

„Ez a rendezvény hosszú évtizedek óta a magyar útügy meghatározó eseménye, amelyben egyszerre nyilvánul meg a szakma önbecsülése és szeretete” – fogalmazott Tombor Sándor, a Közlekedéstudományi Intézet ügyvezető igazgatója a hajdúszoboszlói konferenciát megnyitó beszédében, egyúttal kijelentette: mivel Magyarország EU-tagként hétéves, új költségvetés előtt áll, ezért a konferencián célszerű számba venni a magyar közút helyzetét, szakmai lehetőségeit. „A konferencia célja és üzenete, hogy a szakma mértékadó javaslataival befolyásolhassa a majdani döntéseket” – mondta. Ezt egyben a konferencia alcíme is jelezte, amelyet „A magyar közúthálózat a következő uniós költségvetési időszak küszöbén – elvárások és lehetőségek” címmel foglaltak össze a szervezők.

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke a szervezet új stratégiáját ismertette. Elmondta, a hatóság nem klasszikus mérnöki tevékenységet folytató szervezet, sokkal inkább a szabályok és törvények betartásáért felel. A feladat azért speciális, mert eközben az NKH-nak a kormány Magyar Zoltán közigazgatás-fejlesztési programjával összhangban szolgáltatói hatóságnak kell lennie. A szolgáltatói attitűd megjelenése a hatóság életében azért kiemelkedően fontos, mert „a jogszabályok nem mindig követték az élet fejlődését.” Az NKH-nak pedig azért nagy a felelőssége, mert először találkozik a jogszabályokkal, így véleményezheti azokat. „Ehhez azonban gyorsabb hatósági együttműködés kell, ezért nem csak arculati elemeiben, de szervezeti felépítését tekintve is átalakítottuk a hivatali rendszert” – fogalmazott Győri Gyula. Elmondta, a megyei kormányhivatalokba integrálódtak a Nemzeti Közlekedési Hatóság területi szervei, a megyei Közlekedési Felügyelőségek. Ezzel létre jött egy létszámában kisebb, de feladatát tekintve ma is meghatározó NKH. „A Kormány és a jogalkotó tőlünk is fokozott tempót vár el. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyek tekintetében 2012 májusától az ügyintézési határidő a korábbi 60 napról 30 napra csökkent. A kiemelt jelentőségű ügyek száma töretlenül növekszik: mára mintegy kétszáz közúti beruházás és több mint 50 vasúti fejlesztési projekt kapott kiemelt státuszt” – közölte az elnök, aki a győri AUDI példájával igazolta az új rendszer életképes voltát. „Az AUDI elhatározta Győr repülőterének fejlesztését. Alapesetben egy ilyen specifikus engedélyezési eljárás, amelynek során a légügytől a mentőig, a katasztrófavédőktől a környezetvédőkig több tucat szervezetnek kell engedélyt adnia, időtlen időig is eltarthatott volna. Mi azonban megkerestük a megfelelő embereket és kijelöltük a felelősségi szinteket. Ez volt az első olyan kiemelt beruházás, amelyben egyetlen hiánypótlásra sem volt szükség, amivel hat hónapot spóroltunk!” – büszkélkedett

Győri Gyula. Ezt az eljárási rendet a 4-es metró befejezésével kapcsolatos engedélyezések esetében is alkalmazza a hatóság, így képes megfelelni az „ésszerűség, nemzeti érdek, jogszerűség” hármas jelszavának. Az elnök az NKH Közlekedésbiztonsági Akcióprogrammal kapcsolatos tevékenységéről szólva kiemelte a közúti járművezető képzés megújítását, a széleskörű e-learning bevezetését, valamint a képzési rendelet módosítását, amely után a közúti járművezető-képző tanfolyamokon a kötelező óraszámokat és teljesítendő menettávolságokat B kategória esetében az eddigi 30 óra helyett 580 km emelték. Az NKH közlekedésbiztonsági könyvtára sorozatban „Motoros fortélyok”, majd „Autós fifikák” címmel vezetéstechnikai tanácsokkal látják el a két, illetve négy keréken közlekedőket, míg a rendszeres kitelepülésekkel (Zánkai Közlekedésbiztonsági Nap, Balaton Ride) a közlekedésbiztonság népszerűsítését is felvállalták. Szűcs Lajos, az NFM főosztályvezetője a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) kidolgozásának áttekintésére vállalkozott: kijelentette „ez nem egy pusztán dokumentum, ez egy stratégia”. Alapvető célja az ország hosszú és középtávú közlekedési stratégiájának kialakítása, különös tekintettel a 2014-2020 közötti időszak feladataira, valamint a magyar közlekedési rendszerbe integrált összközlekedési koncepció kidolgozása. A stratégia Magyarország teljes területét érinti. Az Európai Bizottság 2011 tavaszán elfogadott Fehér Könyvében az európai közlekedési rendszer 2030-ig, illetve 2050-ig kitekintő, fenntartható jövőképét fogalmazta meg, amely alapul szolgált a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégiához. „Örömmel jelenthetem be, hogy a közbeszerzési pályázaton kiválasztott Stratégiai Konzorcium a határidőt betartva május végén letette az NKS nulla változatát, amely szakmai anyagait tekintve végleges: jelenleg a részletek egyeztetése, a megállapítások, feltételezések, koncepciók visszacsatolása, finomítása zajlik” – mondta. Az ötezer (!) oldalas dokumentum politikai, társadalmi egyeztetése rövidesen elkezdődik. A Nemzeti Közlekedési Stratégia a tervek szerint jövő április végén az EU-s egyeztetések véglegesítése után tekinthető elkészültnek.

„A 2014-2020 közötti időszak forráslehetőségei” címmel előadást tartott Kamarás Csilla NFÜ osztályvezető elmondta, az EU-val a tárgyalások jelenleg is zajlanak, egyúttal ismertette, hogy a szervezet milyen projekteket tekint támogatható kezdeményezéseknek és melyeket nem. Az EU-támogatások igénybevétele az utak fejlesztésére jóval nehezebb lesz a 2014-2020-as időszakban – figyelmeztetett Gecse Gergely, a NFM főtanácsosa, aki az Európai Unióban életbe lépő – iparágat érintő – változásokat ismertette.

Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, ügyi, vasúti és hajózási hivatalvezető, a konferenciát szervező Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárhelyettese a szabályok, törvények, jogszabályok dzsungelében segített eligazodni. Mint mondta, a jogalkalmazó ügyi szakmának folyamatosan alkalmazkodnia kell az út területére és környezetére vonatkozó szabályok rendszertanához. „A jogszabályoknak kell értünk lennie, nem fordítva” – szögezte le, egyúttal azt is igyekezett tisztázni, hogy a jelenleg hatályos jogszabályok milyen előírásokat rögzítenek az útra vonatkozóan. „Az út és közterület, mint élhető emberi környezet kialakítása az útügy óriási kihívása. Mert mi a helyi közút? Már ez a kérdés is tisztázásra vár, hiszen nincs pontosan definiálva. Olykor még a paragrafusok is ellentmondanak egymásnak. Jelenleg három törvényt alkalmaznak a helyi közutakra, a szakembereknek ezek között kell eligazodniuk” – hívta fel a figyelmet Bíró József,

aki kérdésekkel próbálta érzékeltetni a téma sokszínűségét. „Mit lehet tenni az út alatt? Mi lehet a közút felett? A közúti alagút feletti földterület tulajdonosa férhat-e kutat a saját telkén?” A válaszokért Bíró József a téma műszaki-jogi áttekintését szorgalmazta, az út területére, keresztmetszetére vonatkozó jogszabályok újraértelmezését, korszerűsítését, „a közutakat érintő szabályozások rendszertanának kátyúzását” javasolta.

A 38. Útügyi Konferencia résztvevői a közúthálózat állapotáról, a fenntarthatósági stratégiáról, a közlekedésbiztonsági helyzetről, és a forgalomtechnikai tervezés újdonságairól is szakmai előadásokat hallgathattak meg.

Készítette: Simon V. Attila – Nemzeti Közlekedési Hatóság