

Államreform és közlekedésfejlesztés

Hallgató voltam kamaránk Közlekedési Tagozatának, a MAÚT-tal és a KTE-vel közösen rendezett kétnapos továbbképző konferenciáján, május 8–9-én Balatonföldváron, amelynek címe „Az államreform és a közlekedésfejlesztés aktuális kérdései” volt.

A koncepció hiánya

Fleischer Tamás, az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének tudományos főmunkatársa így vezette be a konferenciát: „Nem tudjuk, hogy milyen helyzet lesz a jövőben, ezért rugalmasan alkalmazkodni képes rendszert kell terveznünk.” Molnár László, a Közlekedési Tagozat elnöke erre még rátett egy lapáttal: „Nem látjuk a jövőt, ezért a pillanatot akarjuk lenyúlani.”

Csizmadia István, az NFÜ főigazgatója: „Az Európai Unióhoz benyújtott Közlekedésfejlesztési Operatív Program, a KözOP a nélkül készült el, hogy stratégia lenne. Ez majd utólag fog elkészülni.” Somfai András közlekedési rendszertervező: „Megalapozó kutatások nélkül hogyan akarunk stratégiát készíteni?”

[Kedves MÉRNÖK ÚJSÁG olvasók, itt azért álljunk meg egy pillanatra! El tudják képzelni, hogy amikor gróf Széchenyi István, vagy Baross Gábor közlekedési miniszterek voltak, ne láttak volna maguk előtt egy pontos jövőképet? 50, vagy 100 évre szóló építményeket építünk a nélkül, hogy megkísérelnénk 50 vagy 100 évre előre látni?]

Az uniós támogatások

A közúti, a vasúti és a vízi közlekedésünk fejlesztése az uniós strukturális és kohéziós alapjaiból többféle szakmai és területi operatív program mentén jelentős támogatást remél. Az önrészesedéssel együtt mintegy 2400 milliárd forintot fordíthatunk 2007–2013 közötti hét évben a közúti és vasúti közlekedés fejlesztésére, a közlekedési ágazatok összekapcsolására. Csizmadia István, az NFÜ főigazgatója elmondta, hogy az EU 2007. május 7-én elfogadta az Új Magyarország Fejlesztési Tervet, ezáltal megnyílt az út, hogy a nyár folyamán elfogadtassuk az első akció terveket, a konkrét projekteket, melyek 2008-ban elindulhatnak. A 2007–2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listáját a Közlekedésfejlesztési Operatív Program társadalmi vitájának lezárását követően a 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat tartalmazza.

[Kedves MÉRNÖK ÚJSÁG olvasók, azért itt megint álljunk meg egy percre! Az Európai Unió 7 éves költségvetési időszaka-

kából a 2007-es év a nélkül fog eltelni, hogy anyagilag valamit profiáltunk volna. Erre a pesszimista ember azt mondja, hogy már csak 6 évünk maradt, az optimista szerint van még bő 6 évünk.]

A területen dolgozó mérnökeinket a konkrétumok, a projektlista érdeklő elsősorban. Egyik illetékes előadó (kit nem kívánok névvel megemlíteni) elmondta, hogy a 1004/2007. (I. 30.) Kormányrendelet szövegében ugyan benne van, hogy azt társadalmi egyeztetés után hozták meg, de valójában társadalmi egyeztetés címszó alatt csupán politikai egyeztetés folyt. Másik illetékes előadó (akit szintén nem

- KKK: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ;
- KIKSZ Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet;
- NIF Zrt. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Intézet Zrt.;
- NKH Nemzeti Közlekedési Hatóság;
- NKH KÜK Kiemelt Ügyek Központja;
- NFÜ Nemzeti Fejlesztési Ügynökség.

A megyei közútkezelőket 5 régiós közútkezelő igazgatóságba vonták össze. A megyében maradt az MTLO, a Műszaki Tervezési és Lebonyolítási Osztály.

Ezen közben átalakul az elsőfokú építé-



FOTO: ÖÖN FELVÉTELE

kívánok névvel megemlíteni) elmondta, hogy az intézményrendszer átalakításával vannak elfoglalva, nem érnek rá a projektek tisztázására.

Az intézményrendszer átalakítása

A közlekedéssel kapcsolatos közigazgatást az államreform keretében úgy átalakítják, hogy ott „kő kövön nem marad”. (Idézet Molnár Lászlótlól.) A sok évtizedig fennállt KPM-et, a Dob utcai Közlekedés és Postaügyi Minisztériumot már elfelejtettük, elfedjük lassan a KIG-eket, a Közúti Igazgatóságokat is. Most elfelejthetjük az UKIG-ot, az ÁKMI-t, az NA Rt-t is.

Minisztériumi szinten a közlekedés nem kap önálló szakállamtitkárt, valamennyi közlekedési ágazattal a Hálózati Infrastruktúra Főosztály (főosztályvezető Posta Zoltán) fog foglalkozni. Ezen túlmenően a következő intézményekkel kell rövidesen megismerkednünk:

[Kedves MÉRNÖK ÚJSÁG olvasók, röviden fogalmazva: az uniós támogatások befogadásának előkészítése összecsiszított a közigazgatás reformjával, valamint az ország pénzügyi válságával, pedig ezek kezeléséből egyszerre egy is elég lenne.]

Ellentmondás van abban is, hogy amikor felülről lefelé szervezik a közigazgatást régiókról beszélnek, amikor letről felfelé szervezik a közigazgatást megyékről beszélnek.

Ellentmondás van abban is, hogy amikor az elmaradott területek fejlesztése kapcsán decentralizációról, hatáskörök leadásáról beszélnek, addig pl. a vízügyi, a környezetvédelmi, vagy a közúti intézményrendszert éppen hogy központosítják.

Az elektronikus díjszedésről

A KKK Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ új vezetője, *Csepi Lajos* az elektronikus díjszedés pénzét reméli az úthálózatra elkölteni.

Az eddig matricából befolyt évi 20 milliárd forint helyett évi 350 milliárd forintot szeretnének beszédni úgy, hogy előbb a teherautókra, majd később a személyautókra is kiterjesztik az Ausztriában már látható elektronikus díjfizetési rendszert.

[Kedves MÉRNÖK ÚJSÁG olvasók, a közlekedés résztvevői már eddig is sok adót fizettek meg az üzemanyag árában és a gépkocsi árában, melyet a költségvetés elnyelt, annak csak kis hányadát fordították közlekedésfejlesztésre. Miért pont ez a 350 milliárd maradna meg?]

Végül rólunk mérnökökről

A Balatonföldváron tartott 10. Útépitési Akadémián a mérnöki hivatás helyzetéről is esett szó.

Molnár László: A politikához való viszonyunkban hiányzik a beavatottság érzése.

Somfai András: Amilyen szinten műveljük a szakmát, olyan lesz a társadalmi megítélésünk.

Molnár László: Az építőmérnöki szakterületen hiányoznak azok a tervtanácsok, amelyeket az építészek már megvalósítottak.

Tombor Sándor: Egyéni felelősség vállalása helyett szabályok mögé bújunk.

Lejegyezte és kommentálta:

Hajtó Ödön