

EXKLUZÍV BOZÁN GYÖRGY EMLÉKEZIK

## Szakmai élet az útügy szolgálatában

FÓKUSZBAN A TÚLSÚLYOS ÉS TÚLMÉRETES SZÁLLÍTMÁNYOK

**A közúti közlekedést nagyon sokféle poszton lehet szolgálni. Bozán György, a Magyar Közút Kht. Úthálózati Igazgatóságának közeli múltban nyugdíjazott igazgatója azért érdekes számunkra, mert ez a szervezet adja ki az útvonalengedélyeket a túlsúlyos, túlméretes közúti járművekre. Vajon hogyan alakult az élete? Milyen történeteket őriz?**



### ■ Kezdetjük az interjút a gyerekkoránál?

– Apám jogász volt, tőle precizitást örökölhettek, édesanyám matematika–fizika szakos tanárnő. Az iskolában jól ment a tanulás, és mivel a műszaki érdeklődésem korán megmutatkozott, középiskolai tanulmányaimat Budapesten, a Kandó Kálmán technikumban kezdtem meg. A technikumból egyenes út vezetett a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karára. Meglepetésemre ide könnyebb volt bejutni, mint a Kandóba, ahová korábban 1500 jelentkezőből csak minden tizediket vették fel.

### ■ Elvégezte az egyetemet. Hogyan került kapcsolatba a közúti szakmával?

– Sikeresen megvédtem a villamosmérnöki diplomámat. Néhány év gyakorlatszerzés után 1972-ben vettek fel a Budapesti Közúti Igazgatósághoz, ahol akkoriban kezdtek hozzá egy minisztériumi háttérintézmény létrehozásához. A tárcákat párttáborozat kötelezte, hogy költségvetésük 1 százalékát számítástechnikai fejlesztésre fordítsák. Nekem már volt ilyen irányú ta-

pasztalatom, és én voltam az egyetlen az apparátusban, aki tudott angolul. Kezdetben a KPM Dob utcai székházában teljesítettem kisegítő szolgálatot. Érdekes világot ismerhettem meg. Voltak kiváló szakemberek és olyan munkatársak, akiknek a közlekedés nem szerepelt az előéletükben. Máig emlékszem Kozma Lászlóra, az Útosztály vezetőjére, aki felismerve a túlsúlyos járművek közlekedésszabályozásának jelentőségét, megtette az ehhez szükséges jogi és szervezési intézkedéseket, valamint megkezdte a technikai háttér megteremtését.

### ■ Meddig dolgozott ebben a munkakörben?

– Csak egy évig, mert 1973-ban megalakult a KPM Útinform, amelynek munkatársa lettem. Ez a szervezet az első időben egy központi útügyi ügyelet volt, elsősorban a magas beosztású vezetőket, a Közúti Főosztályt és a nagy állami fuvarozóvállalatokat tájékoztatta a téli úttálopotokról, és csak évekkel később lett fő profilja a közönségtájékoztatás. Emellett itt adták ki a túlsúlyos, túlméretes járművek útvonalen-

gedélyeit, valamint ide tartozott a közúti hírközlés felügyelete, ami elsősorban a lehetetlen telefont helyzet miatt nélkülözhetetlen ágazati URH-hálózat működtetését jelentette.

Ha jól emlékszem, 1974-ben kaptam feladatul a közúti súlyellenőrzéshez szükséges mérőberendezések felügyeletét. Először csak a határ-átkelőhelyi mérőállomásokon folyó mérlegtelepítés, -hitelesítés, -karbantartás tartozott hozzám. Az állomások kezdtek jól működni, és jött a tőkésvaluta-bevétel is.

### ■ A kezdetek nehezek voltak abban a „hósi” korszakban is?

– Így volt, hiszen akkoriban billent a mérleg a jól szervezett vasútról a közúti közlekedés irányába, nekünk kellett szinte mindent kitalálni. Hogyan, miből informálódunk, miként gyűjtjük be az információkat és kinek továbbítjuk? Egyszer Budapestről a Balatonra kellett szállítani a Miniszterelnöki Hivatal vitorlását, ami útközben beakadt egy vasúti híd alá. Óriási botrány lett belőle, mindenki a felelősöket kereste. Ekkor derült ki, milyen fontos a túlméretes, túlsúlyos járművek közlekedésének engedélyezése, rádöbentünk, mekkora a felelősségünk egy engedély kiadásakor.

### ■ Valószínűleg a tél lehetett a nehezebb.

– A hetvenes-nyolcvanas években nagyon kemény, nagy havas telek voltak. Akkor még korántsem volt olyan fejlett a hóeltakarító gépállomány és a hírközlés, mint manapság. Egy alkalommal Fekete János, a Magyar Nemzeti Bank elnöke egy magas rangú

tábornokkal együtt elakad a derekig érő hóban Békés megyében az autójukkal. Másnap katonai helikopteren és harcocsin mentették ki őket. Ebből az úgyből sem maradtunk ki.

### ■ Abban az időben volt már mobil tengelysúly-ellenőrzés?

– Bármilyen meglepő, volt. A hetvenes évek végén már megbíztak a mozgó súlyellenőrzés műszaki feltételeinek megteremtésével. A 19 megye számára beszerzendő, összesen 1 millió dollár összértékű beszerzésre Cseri István, a Közúti Főosztály akkori vezetője adott utasítást. A beszerzés kissé túlméretezett volt, mert a svéd Telub gyártmányú mérlegek ára elvitte a tárca szinte egész évi dollárkeretét. A szakszerű műszaki előkészítés után a szerződést aláírtuk, a mérlegek remekül működtek.

További pályafutásomhoz nagy lökést adott az a tudás- és élményanyag, amit 1980-ban svédországi ösztöndíjként szereztem a Svéd Útügyi Hivatalnál. A tanulmányút célja a svéd útügyi adatbank megismerése volt. A hazai útügyi adatbank felépítésében sajnos közkatonaként sem vehettem részt a főnöki erőviszonyok változása következményeként. Az akkori presztízsharcok ezen a területen minimum 10 év lemaradását eredményeztek, az anyagi veszteségekről nem is beszélve. A svédok alapvetően arra használták az adatbankot, hogy objektív adatok alapján rangsorolni tudják az úthálózaton végzendő beavatkozásokat. Nálunk ilyen, műszakilag megalapozott fontossági sorrendre nem volt szükség, mert más szempontok alapján döntöttek a beruházások-



Az útvonalengedély nem mentesít a KRESZ-szabályok alól  
Az ilyen monstrokknak is valahogy célba kell érniük



ról, az úthálózaton végzendő beavatkozásokról.

### ■ **Hogyan indult az Útinform közönségszolgálat?**

– Döcögösen. Az autóközlekedés fejlődése tette szükségessé az Útinform közönség felé történő információszolgáltatást. Kezdetben ez sok betelefonálást jelentett, de ahogy múltak az évtizedek, úgy tolódtok el az informálódás az írott és képi sajtóban megjelent híryanagyokból való tájékozódás felé. Sokan rájöttek, milyen fontos a jó információ az utakról.

### ■ **Hogyan került kapcsolatba az útvonal-engedélyezéssel?**

– Nem a saját jószántamból, mert 1993-ban az Útinform privatizálása körüli háttérharc során válaszut elé kerültem. Az addigra már működő Útadatbank és a perspektivikusabb Útvonal-engedélyezési Osztály közül az utóbbit választottam. Nem kell mondanom, ekkor már komoly szakmai múlt állt mögöttem, az országot úgy ismertem, mint a tenyeremet, nem volt nehéz az átállás. Egy év múlva már a 10 fős osztály vezetője voltam, később főosztály-vezetői, majd igazgatói posztot töltöttem be. Időközben sok új feladat adódott: az IFOR mozgásainak biztosítása, az EU-direktívák hazai alkalmazásának előkészítése, a közútkezelői rendszer átalakulása, hogy csak a nagyobbakat, emlékeztetéseket említssem. Ezekből kiemelkedik az addig manuálisan végzett útvonal-engedélyezés komplex számítógépesítése. Szerencsére ezen a területen szereztem szakmérnöki képesítést annak idején a BME-n. Jelentősen bővíteni kellett a szakmai kapcsolatokat a rendőrséggel, a VPOP-val, az MH Közlekedési Szolgálattal, a Fővárosi Közterület Fenntartó Rt.-vel, a közúti fuvarozók érdekvédelmi szervezeteivel és még sok másal is. Ezt is megoldottuk. Magyarországon a 90-es évek első felében jelentős EU-pénzeket kapott a határátkelőhelyek fejlesztésére. Ennek köszönhetően sorra építettük át a határállomásokon lévő kirendeltségeinket, és a tengelysúlymérésekhez szükséges legkorszerűbb technikát tudtuk megvalósítani.



1



2

### ■ **Mennyire voltak ezek eredményesek?**

– Nagyon. Miután Magyarország körül határállomások védtek az ország útjait, minden belépő haszonjárművet mérlegetünk. Ez évente 3-4 millió ellenőrzést jelentett. Ma, a határok eltörlése után ez a szám a töredékére csökkent, mert a mobil mérések nem elegendőek az ország útjainak megvédésére. Ezért most sok túlsúlyos jármű üzemeltetője, gépkocsiveetője megússza az ellenőrzést és a büntetést. A nem EU-s országokból érkezőket most is mérjük a határállomásaink.

### ■ **Mi a tapasztalat az ügyfeleket illetően?**

– Három fő típus létezik.

1. Jogkövető módon, gördülékenyen együttműködik velünk, megbízunk benne, havonta elszámolunk.
2. Együttműködik, de nem szeret bennünket. Mindent kifogásol, morog, megsértődik, feljelent.
3. Nem jön hozzánk engedélyért, a fuvarra a kertek alatt sunnyogva próbálja megoldani „hátha” alapon. Pedig ha egy túlsúlyos, túlméretes gépjárművel baj történik, az mindig nagy kárral jár. Ha pedig egy közúti tengelysúly-ellenőrzésen bukik meg, nagy összegű a büntetés. Nem éri meg.

### ■ **Bizonyára erre is vannak példák.**

– Sajnos rengeteg az engedély nélküli megbukott fuvar. Egy esetben egy fuvarozó belföldi túlméretes fuvarra kért és kapott engedélyt, de nem vallotta be, hogy az engedélyezett 40 tonna súly helyett a szállítmány 100 tonnát nyom. Elindult a szerelvénnyel, viszont a konkurens cégek is résen voltak, hiszen ők túlsúlydíjat is szerepeltettek az ár-

1. A leszakadt hid foglyul ejtette a magas járművet 2. Ragaszkodjanak a kijelzett mért eredmény megtekintéséhez 3. Munkában a hatóság



3

ajánlatukban. A szerelvénnyel nem állt be a kikötő területére, hanem azon kívül a szállító cég a saját darujával kezdte meg a hajóba rakodást. Feljelentették, és a VPOP lecsapott az akcióra. Nagyon sokba került a fuvarozónak ez a trükközés.

### ■ **Nem lehet könnyű dolguk az engedélyek kiadóinak.**

– Gondoljunk el, kiadjuk az engedélyt egy fuvarozónak az általunk meghatározott útvonalra. De közben ott történik valami, amiről nem tudunk. Például bemelnek egy felüljáró-betonelemet az út fölé, és annak 5 méter 20 centiméter lesz az úrszerelvénnyel. A szállítmány pedig 5 méter 60 centiméter. A megoldás ilyenkor együttműködés nélkül nem megy.

Most veszem észre, hogy úgy beszélnek, mintha még mindig én vezetném az igazgatóságot, pedig már egy ideje a tehetséges utódom, Farkas Balázs tölti be az igazgatói posztot. De ez volt az életem.

### ■ **Mi a legfontosabb az engedélyezésben?**

– Figyelembe kell venni a biztonságos közlekedés tényezőit. Ilyen a járműkíséret, a napszakkorlátozás, a sebességkorlátozás, a díjak, az utak teherbírása,

vonalvezetése, magasságkorlátozása, a szerelvények kanyarodási lehetőségei és még nagyon sok minden más. A fuvarozóknak szükséges információk az Úthálózati Igazgatóság honlapján elérhetők. Kapható az ügyfélszolgálatunkon térítésmentesen három olyan térkép, amely fontos a fuvarozóknak.

■ Külön szintű és körforgalmú csomópontok az országos közúthálózaton.

■ Táblával jelölt út feletti akadályok.

■ Kisteherbírási hidak.

### ■ **Mit tanácsol a gépkocsivezőknek?**

– Figyeljenek a túlsúlyra és a túlméretre, mert engedély hiányában ebből baleset, büntetés, bírósági ügy lehet. Magasak a bírságok. A közelmúltban az M0-szon egy 54 tonnára megrakott billencs nem tudott megállni, és egy személygépkocsival ütközve kioltotta egy háromtagú család életét.

Ha bárhol méri a gépkocsijukat, ragaszkodjanak a mért eredmény kijelzett megtekintéséhez, és joguk van rákérdezni, hogy vajon a mérés az NKH Mérési Szabályzata szerint történt-e. Ha nem, sikerrel lehet fellebbezni.

Tóth Gábor