2014. szeptember 17., szerda • LXXII. évfolyam • 218. szám, 16 oldal • 230 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Túl sokba kerül az adófizetőknek Kövér László házelnök vasszigora

- Strasbourg a molinóval tiltakozó ellenzéki képviselőknek adott igazat.
- Az Alkotmánybíróság már nem nyújt érdemi jogorvoslatot. →2



Közlekedés Túlkorosak a magyar utak, 107 esztendős a rekorder

Bukás a kátyúvizsgán



A 21101 jelű út Dunakeszi és Fót között – katasztrofális állapotok FOTÓ: KURUCZ ÁRPÁD

Okkal panaszkodnak az autósok. A magyar utak fele megbukott a szakmai megméretésen, a burkolatállapot az Országos Közúti Adatbank szerint rossz minősítést kapott. A kátyúk eltüntetésére évről évre több tízmilliárd forintot költenek. Ahhoz azonban, hogy a magyar utakat ne csak terepjáróval lehessen használni, tízszer ennyit kellene betonba vagy aszfaltba önteni.

Kapitány Szabó Attila

Ezermilliárd forintra volna szükség a 31 ezer kilométeres országos közúthálózat állagromlásának megállításához. Persze ez is csak akkor volna elég, ha azonnal együtt lenne a pénz, és ha mindemellett a napjainkra teljesen leromlott, többségében négy és öt számjeggyel jelölt kisebb jelentőségű helyközi utak rendbetételét még sok évre elnapolnák. Ami annyit jelentene, hogy a Magyar Közút Nonprofit (MK) Zrt. a „feketelistára" került kisebb jelentőségű utakon csak és kizárólag a lokális javítási munkákat végezné el, vagyis csak kátyúzna. E „bojkott" – ha az általános burkolatállapot szerint szortírozunk – mintegy 16 ezer kilométeren volna érvényes (ha a felületi egyenetlenségek alapján döntünk, akkor 7300 kilométeren).

Amennyiben véglegesen lemondanánk a kisebb utak javításáról, és volna pénzünk, a most „tűrhető" kategóriába sorolt négy-hatezer kilométernyi utat meg lehetne menteni a tönkremeneteltől. Ezerméterenként alsó hangon úgy százmillió forintból. De ha ragaszkodunk az állami úthálózat európai értelemben vett autózásra lényegében teljesen alkalmatlan, nagyjából felének teljes körű felújításához, háromezermilliárd forinttal kellene megdobni a közútkezelő költségvetését. Vagy legalábbis a következő tíz év mindegyikében háromszázmilliárd forintot kellene fordítani a meglévő utak javítására.

Ennyi pénz azonban a következő években éppen úgy nem lesz erre, mint ahogy eddig sem jutott. Az autópályák és az autóutak nélküli úthálózat üzemeltetési munkáira az MK Zrt. tavaly 49,6 milliárd forintot fordíthatott, amit 2,4 milliárddal fejeltek meg a novemberben kezelésbe vett sztrádák működtetési költségei. Az idén pedig a teljes úthálózat alapfeladatok közé sorolt kiadásaira 61,8 milliárd forint jut. Ezen felül lenne szükség az évi háromszázmilliárdra, amit főleg a brüsszeli közös kasszából lehetne előteremteni.

Mert az sem titok, hogy a nagyszabású útfelújításokra az elmúlt években is a 2015-ben kifutó uniós programokból futotta. A Regionális Operatív Programok (ROP) 164 milliárd forintjából csak tavaly 55,5 milliárdot használtak fel a legrosszabb állapotú, négy, illetve öt számjeggyel jelölt utak 435,5 kilométerének teljes felújítására. Az idén pedig ezekből a forrásokból 34,2 milliárd forintot lehet költeni. A Közlekedési Operatív Program keretében 34 milliárd forint a nyomvályúk és felületi egyenetlenségek megszüntetésére ment el, a főúthálózat közlekedésbiztonságot javító fejlesztéseire pedig 11,4 milliárdot nyert el a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

És az autós mégis okkal érzi úgy, hogy az utak nem lettek jobbak. A júniusi adatok szerint a burkolatállapot csak az országos közutak 8,2 százalékán, 2553 kilométeren nevezhető jónak. Megfelelőnek 6,5 százalék, vagyis 2009 kilométer, tűrhetőnek 20,8 százalék, 6433 kilométer minősül. A fennmaradó 64 százalék, tehát majdnem húszezer kilométer minőségéről jobb inkább nem is beszélni. Amiért cserébe szerény vigasz, hogy az autós hazánkban muzeális, átlagosan 26 éves útburkolatokat koptathat. Mert miközben az utak tervezési élettartama elvben 15 év, ilyen gyakorisággal felújított pályát még a legtapasztaltabb mérnökök sem láttak. A kerekekkel találkozó aszfalt vagy beton átlagéletkora a főutakon 17, a mellékutakon 29 év. A pályaszerkezet ugyanakkor átlag 34 éves, amihez a főutak 29, a mellékutak 36 évvel járulnak hozzá. Ugyanakkor az egyik legrégebbi útszakasz az országos hálózaton a 10-es főút 40-es kilométerszelvényének környéke, amit 1907 óta használnak a közlekedők. Akik nemcsak azzal áldoznak a koros utak használatáért, hogy a különféle egyenetlenségek miatt esetleg gyakrabban kényszerülnek szervizbe vinni idő előtt széthulló autóikat, hanem fizetnek is: 719 kilométeren – a gödrök kerülgetésén túl – a burkolathibák miatt bevezetett sebességkorlátozásokra is figyelniük kell, mert ezeken a területeken előszeretettel állnak lesben a rendőrök.

Legfeljebb a jövő nyáron kezdődhet el a metrókocsik felújítása

Egyelőre hibáktól hemzseg a fővárosi metrókocsi-felújítási tender tervezete. Az eljárás dokumentációjának összeállítására külsős szakértői bizottságot hoztak létre. →3

Egy százalékok: óriásit bukott a Gyermekrák Alapítvány

Meglátszik a botrányok hatása, hiszen az egyszázalékos felajánlások eddigi listavezetője, a Gyermekrák Alapítvány idén már csak 70 millió forintot volt képes összeszedni. →6



SKÓT VÁLASZTÁS: YES VAGY NO?

A csütörtöki népszavazás előtt a közvélemény-kutatások az unió megőrzését támogatók csekély előnyét mutatják, de a választás kétesélyes. David Cameron kormányfő után már Ed Miliband ellenzéki vezér is a maradás mellett érvel, egyre szenvedélyesebben. →7

FOTÓ: REUTERS – CATHAL MCNAUGHTON

ÖTÖDIK HASÁB

Pofonok

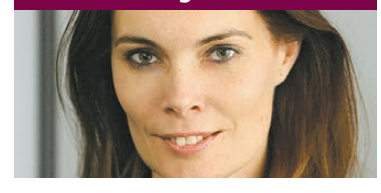
Az Alkotmánybíróság szerint a parlament működési rendjének meghatározása a képviselők belügye, az alaptörvény pedig rendészeti és fegyelmi jogkört ad a házelnöknek. A testület szerint így nem baj, ha Kövér László a renitenseket illetményük egy részének megvonásával szankcionálhatja. Tehát tetszése szerint bírságolhat – akkor is, ha valakinek csupán annyi a „bűne", hogy álláspontját szokatlan módszerekkel igyekszik nyomatékosítani.

Strasbourgban ezt másként látják: az ellenzéknek joga van a véleményének kifejtéséhez, és ha az ülés munkáját jelentősen nem akadályozza, ezt nem csak hagyományos felszólalás keretében teheti. Ha úgy gondolják, hogy a többség lop, csal, hazudik, s ezt transzparenseken is hirdetik, a kétharmadnak ezt tűrnie kell. A strasbourgi verdikt szerint azzal sincs baj, ha – a földtörvény elleni tiltakozásul – valaki egy talicska földet tol a kormányfő elé.

De hiába állítja ennek ellenkezőjét a házelnök, Kövér László büntetései ellen nincs valódi jogorvoslat. Érdekes, hogy az alkotmánybírák – miközben a véleménynyilvánítás szabadságának korlátozását jelentő rendelkezések létjogosultságát legalább igyekeztek megmagyarázni – ezzel nem foglalkoztak. Csak különvéleményben jelent meg, hogy az efféle megoldás alapjogsértő.

Strasbourgban mindebből azt a következtetést vonták le, hogy az AB a képviselők szólásszabadságát érintő ügyekben nem tekinthető érdemi jogorvoslati fórumnak. Könnyen lehet, hogy ott a taláros testület által rendben talált trafikmutyi, a nyerőautomaták betiltása vagy a takarékszövetkezeti rendszer erőszakos átalakítása kapcsán is a hazaitól eltérő álláspontra helyezkednek. Az alkotmány egyre kevésbé eltökélt őrei hamarosan újabb pofonokat kaphatnak. *(A szerk.)*

Vélemény



A félelem voksai

Inotai Edit úgy látja, a populista pártok új megoldásokat ígérnek, de nemigen van használható ötletük. →9

Fiúk a bányába

Ungár Tamás szerint a vájártanulók nem illetődnek meg Hoppál szavaitól. →9

9 770237 377039 14218