

## **Hazánk úthálózatának fejlődése az igazgatás aspektusából**

*Németh Tamás*

*Doktorandusz, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola  
Email: nemethomi82@vipmail.hu*

### **Bevezetés**

A közúti közlekedés infrastrukturális alapjául szolgáló úthálózatot mindig is a lemaradás jellemezte a hazánktól nyugatra fekvő országokéhoz képest. Mindez napjainkban is elmondható: a folyamatos beruházások ellenére útjaink nagy része korántsem nevezhető tökéletesnek, és bár átadásra kerülnek új autópálya szakaszok, az Európai Unió tranzitforgalom lebonyolítása mégsem nevezhető zökkenőmentesnek.

A hatályos joganyagot segítségül hívva közúthálózat alatt az országos közutak és a helyi közutak összefüggő rendszerét kell érteni.<sup>1</sup> Lássuk, hogy a definícióban szereplő rendszer miként jött létre.

### **1.**

Kiépített úthálózatról, vagy egyáltalán burkolt utakról hazánkban a XVII-XVIII. századig egyáltalán nem beszélhetünk. Néminemű előrelépés a XVIII. században mutatkozott meg. A helytartótanács 1765. szeptember 5-én előírta, hogy az úthálózat fenntartására kötelezetteknek félévente jelentést kell tenniük, 1778. március 23-án pedig olyképpen rendelkezett, miszerint az új utak építésénél műszaki felügyeletet kell biztosítani. Jelentős állomásnak tekinthető *Mária Terézia* regnálásának időszaka: 1772-ben rendeletben szabályozta, hogy az útfelügyelők minden vármegyében mérnököket alkalmazzanak. Ebben az időben jelent meg a kivitelezés vonatkozásában az első magyar nyelvű szakirodalom is. Mindennek ellenére az utak minősége ebben az időszakban erősen kifogásolható, jóval az európai átlag alatti maradt. 1783-ban például arról lehetett olvasni, hogy az országutak, valahol lehetséges, kövekkel és fővényel megtöltetnek, ahol pedig fővény és kő nem található, a régi épületek töredék darabjai vájatnak ki és azokkal töltetnek meg az országutak.<sup>2</sup>

Komolyabb előrelépés csak a XIX. században volt tapasztalható. Az országgyűlés 1825-ben rendelkezett arról, hogy az utakat a vármegyék önkormányzati hatáskörébe utalja. A szó szoros értelmében vett útépítés folyamata lényegében innentől datálható. Gyakorlatilag megjelent az első közlekedéspolitikai koncepció, mely *gróf Széchenyi István* nevéhez köthető. Ennek alapjait a neves államférfi több fő művében és jogalkotási kezdeményezéseiben tette meg. Ezek közül kiemelkedik a *Hitel* (1830), a *Világ* (1831) és a *Stádium* (1832), valamint az *1848-as törvények*. Átfogó, gyakran áttételesen jelentkező elképzelései közül meg kell említeni a tudományos feltételeket megteremtő Magyar Tudományos Akadémia megalapítását, a Lánchíd építését, a közút-vasút szerepének a meghatározását, a Pest-Buda körúti, illetve a sugaras kiépítettségének megteremtését. Ki kell emelni e téren végzett munkássága körében az állami feladatok pontos meghatározását a hatóság, az ellenőrzés és a

---

<sup>1</sup> A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, 47.§ 11. pont.

<sup>2</sup> *Magyar Hírmondó*, 1783. június 21.

finanszírozás területén, valamint a fő ágazatok, úgymint a vízi út, a vasút és a közút definíciójának a meghatározását.<sup>3</sup>

Az 1850-ben hatályba lépő jogszabály értelmében az utak osztályba sorolásánál a létesítési és fenntartási költség viselője lett a rendező elv. Ennek alapján az állami utak fenntartása kizárólag az államkincstárt, a megyei utaké az államkincstárt és a vármegyéket közösen, míg a községi utak fenntartási költsége a községeket terhelte. Az építés és fenntartás pénzügyi fedezetét az állami utak esetében a közadók, a megyei utak esetében emellett a közmunkából nyert összeg, míg a községi utaknál kizárólag az utóbbi jelentette. Az 1890. évi I. törvénycikk amellet, hogy az utak közigazgatását és műszaki szolgálatát egyértelműen rendezte, megváltoztatta azok osztályba sorolását. Megkülönböztette egymástól az országos jelentőséggel bíró államutakat, a törvényhatóság által épített és fenntartott törvényhatósági utakat, a vasúti állomásokhoz vezető utakat, a több község közlekedésének közvetítésére szolgáló ún. vicinális utakat, a községi utakat, végül az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljára létesített közutakat.

Mindennek ellenére sajnos még a XX. század első harmadában is rendkívül szerénynek mondható hazánk úthálózata, melynek kiépítettsége még 1936-ban is csak 20% körüli volt, a többit a földutak tették ki. Hazánkban ez idő szerint 921 községnek nincs megfelelő útja, minek folytán közel 700 000 lélek még valósággal el van zárva különösen novembertől márciusig a közlekedéstől. Ugyanis esős, sáros időben e községek még szekérrel sem közelíthetők meg, illetve hagyhatóak el.<sup>4</sup> A két világháború között az útépítés és karbantartás az Állami Építési Hivatal felügyelete alatt zajlott. 1929-ben a Kereskedelmi Minisztérium égisze alatt vázolták fel az állami és egyéb közutak építésének és javításának nagy projektjét, nevezetesen azt, hogy a burkolatok tekintetében a legkorszerűbb anyagokat a gyakorlatban kell kikísérletezni. Az elmaradás már itt is szembetűnő: a bitument vagy más néven aszfaltot már 1838-tól kezdték járdák, később utak építésére használni, elsőként Franciaországban és Svájcban, majd az 1870-es évektől Magyarországon is. Az 1930-as évek második felében például Budapest burkolt útjainak alig negyede volt csak leaszfaltozva, a fennmaradón a hagyományos makadám, illetve a kockakőburkolat volt található.

## 2.

A II. világháborút követően a szocializmus keretein belül próbálták meg helyreállítani a közúti közlekedést, melynek eredményeképpen ugyan kiépült egy úthálózat, amely azonban sem minőségben, sem nagyságában nem volt képes egyenes arányban fejlődni a gépjárműpark megnövekedésével. 1947-ben 12 151 db személygépkocsi van az országban, 1957-ben 12 728 db, 1967-ben 143 601 db, 1977-ben 720 133 db, 1987-ben 1 660 258 db, 1997-ben 2 297 115 db. A 2000-es év folyamán pedig a kimutatások szerint az országba 10 millió külföldi gépjármű lép be.<sup>5</sup>

A rendszerváltást követően a hiányos autópálya-hálózat kiépítése vált a legfontosabb feladatok egyikévé, mely az Európai Unióhoz való csatlakozás nélkülözhetetlen feltétele lett. Sajnálatos módon ez a munka eleve későn kezdődött meg, az igényekkel soha nem tudta tartani a lépést, aminek következtében az ország egyes részein a gazdasági fejlődés egyik legjelentősebb gátja lett. A legutóbbi idők fejleményeként azonban nem szabad szó nélkül elmennünk a gyorsforgalmi utak viszonylag nagyobb számban történő megépüléséről.

<sup>3</sup> Irk Ferenc: *Közlekedésbiztonság és bűnözéskezelés*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2003, 28-29.

<sup>4</sup> Filesz Lajos: A magyar közlekedési politika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In: Ladányi Miksa (szerk.): *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Sárk Nyomdai Müintézet, Budapest, 1936. 138.

<sup>5</sup> Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000*. MTA, Budapest, 2001.

1981-ben került elfogadásra az országgyűlés által a közúti igazgatás alapszabályának tekinthető jogszabály, melynek célja, hogy a közúti közlekedés alapvető feltételeinek, az abban résztvevő személyek és szervezetek jogainak és kötelezettségeinek a meghatározásával elősegítse a közúti személy- és áruszállítási szükségletek kielégítését, a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő korszerű járműállomány és közúthálózat kialakítását, működését, a közutak védelmét.<sup>6</sup> A hatályos norma szerint a hazai úthálózat jelenleg közutakból és a közforgalom elől el nem zárt magánutakból áll. Az országos közutak az állam tulajdonában, a helyi közutak a települési vagy területi önkormányzatok tulajdonában vannak. Magánútnak minősülnek a természetes személyek és a jogi személyek tulajdonában álló területen lévő utak. Magánútnak minősül továbbá az állam vagy az önkormányzat tulajdonában álló területen lévő, közforgalom elől elzárt út, továbbá az állam tulajdonában, valamint a vízügyi igazgatási szerv kezelésében lévő elsőrendű árvízvédelmi fővonalakon a kerékpáros forgalom számára megnyitott út.<sup>7</sup>

### 3.

Vegyük górcső alá, hogy napjainkban hogyan is néz ki az a szervezetrendszer, amely ellátja ezen úthálózat üzemeltetését és fenntartását annak előrevetítésével, hogy jelen dolgozatban az országos közutakra kívánok fókuszálni. A jogszabály értelmében az országos közút vonatkozásában a közút kezelője a miniszter döntése alapján a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben az állam 100%-os részesedéssel rendelkezik. Ez a szervezet pedig nem más, mint a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

A szocializmus időszakában ezt a feladatot a területileg szervezett közúti igazgatóságok látták el, mely felett a felügyeletet a Közlekedésügyi Minisztérium, illetve nevének többszöri változása okán a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium látta el. A rendszerváltást követően önálló jogképességgel és gazdálkodással közhasznú társaságokként működtek ezen szervezetek az Állami Közúti, Műszaki és Információs Közhasznú Társaság mellett. A megyei igazgatóságok 2005. október 1. napjával beolvadtak az utóbbiba, melynek során létrejött a Magyar Közút Állami Közútkezelő, Műszaki, Fejlesztő és Információs Közhasznú Társaság. Jelentős változást eredményezett, hogy ettől az időponttól kezdődően megszűnt az egyes megyei igazgatóságok önállósága, jogképessége, és a budapesti központú szervezetben megerősödött a vertikális jelleg.

Az újabb fordulópontot 2009. március 31. jelentette, amikor az utóbb említett szervezetből átalakulással létrejött a Magyar Közút Nonprofit Zrt., melynek okát a közhasznú társaságok hazai jogrendszerből történő kivezetésében találjuk. A Társaság ettől függetlenül természetesen közhasznú tevékenységet folytat, melynek során olyan közfeladatot lát el, amelyről a Magyar Állam tulajdonában lévő országos közutak vonatkozásában a közlekedésért felelős miniszter által irányított minisztériumnak mint állami szervnek kell gondoskodnia. Ugyanakkor a közfadatain túl gazdasági-vállalkozási tevékenységet is végez, igaz szigorúan csak a közhasznú, vagy az Alapító Okiratában meghatározott alapcél szerinti tevékenysége megvalósítása érdekében, azokat nem veszélyeztetve. A szervezet a gazdálkodása során elért eredményét nem oszthatja fel, azt a közhasznú tevékenységére kell fordítania. A közfeladat ellátásából értelemszerűen következik, hogy a Társaság által nyújtott közhasznú szolgáltatásokat bárki igénybe veheti. A Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek, mint egyszemélyes gazdasági társaságnak az alapítója és részvényese a Magyar Állam. Cégjogi

<sup>6</sup> A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, 1.§.

<sup>7</sup> Uo. 32.§ (1) bekezdés.

értelemben véve a Társaság egyszemélyes nonprofit közhasznú zártkörűen működő részvénytársaság.

Az újabb mérőföldkő 2013. november 1-je volt. Az Állami Autópálya Kezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság ugyanis ezzel a hatállyal a gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetői és fenntartási tevékenységét, vagyis a közútkezelői tevékenységet az annak ellátása biztosításához szükséges eszközökkel, vagyonnal és munkavállalókkal együtt átadta a Magyar Közút Nonprofit Zrt. részére, ún. ingyenes üzletágátadás keretében. Mindez húszmilliárd forintnyi vagyon, valamint több mint hétszáz munkavállaló átvételét jelentette a közútkezelő által. Az erről rendelkező határozat azt is kimondta, hogy az autópálya-kezelő társaság a feladatátadást követően kizárólag az országos közutak használatarányos díjszedési rendszerre vonatkozó díjszedési, pótdíjazási és díjellenőrzési, valamint a megtett úttal arányos díjszedési rendszerben díjszedési, egyetemes útdíj-szolgáltatói és díjellenőrzés-támogatói tevékenységet fog végezni. Mindez tehát azt jelenti, hogy ma már a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a koncessziós autópálya szakaszokon, a magánúthálózatokon, valamint az önkormányzati utakon kívül valamennyi út kezelői feladatát ellátja. Ennek köszönhetően a Társaság, amely gazdálkodási adatait tekintve Magyarország első tíz állami vállalatának egyike, immáron több mint harmincegyezer kilométernyi közút kezelését, karbantartását és fenntartását végzi. Ezzel a mamutvállalatnak is nevezhető cég személyi állományát tekintve már 5300 alkalmazottal rendelkezik. Ennek a nagy volumenű szervezeti átalakításnak számos motivációs tényezője volt. Ilyen a hatékonyság növekedése, a költségek csökkentése, az egységes szemléletű közútkezelés megteremtése, a katasztrófa-helyzetek hatékonyabb kezelése és az információs adatbázis egységesebbé válása.

A közutak kezelőire általános jelleggel fogalmazza meg a jogszabály, miszerint azok – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – kötelesek gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.<sup>8</sup> Az országos közutak relációjában tehát a közútkezelés, mint közfeladat részletes szabályait az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet határozza meg. Ehelyütt válik el egymástól a települési vagy területi önkormányzatok tulajdonában lévő helyi közutak kezelése az országos közutakétól, ugyanis az előbbire más, de szintén rendeleti szintű jogszabály vonatkozik. A szóban forgó norma rögzíti a közútkezelő nyilvántartási, ellenőrzési, üzemeltetési és fenntartási, valamint a közlekedést befolyásoló eseményekkel kapcsolatos információszolgáltatási feladatait. Kiragadva egy, sajnos nem ritkán előforduló esetet, meghatározza például azt, hogy egy adott burkolathibát – annak észlelésétől vagy bejelentésétől számítottan és a javítás fokozatára is figyelemmel – milyen időintervallumon belül kell kijavítani.

A közútkezelési szolgáltatási osztályba sorolásnál az országos közút kategóriája, kiépítettsége, forgalmának nagysága, valamint forgalmának időszakos változása képezi a figyelembe veendő szempontrendszer. Ezen tényezők alapján jelenleg hét féle szolgáltatási osztályt különböztetünk meg hazánkban, kezdve a földutaktól egészen az autópályáig. A két sarokpont között a gyalog- és kerékpárutak, az összekötő és mellékutak, a II. rendű főutak és az I. rendű főutak sorolhatóak be az egyes kategóriákba. Az előző példánál maradva, amíg egy második fokozatú javítást (a forgalom biztonságát és az út állagát veszélyeztető lokális hibajavítási tevékenységek összessége<sup>9</sup>) az első szolgáltatási osztályba tartozó autópályán az észleléstől vagy bejelentéstől függően legkésőbb egy napon belül, addig a hetedik szolgáltatási osztályba tartozó földúton 30 napon belül kell megkezdeni.

Nézzük most meg tüzetesen, hogyan néz ki napjainkban az a szervezetrendszer, amely ezt a tevékenységet ellátja. A Társaság vezérigazgatója által közvetlen irányított szervezeti

<sup>8</sup> A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, 34.§ (1) bekezdés.

<sup>9</sup> Az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet. Az Országos Közutak Kezelési Szabályzata című melléklet 5.2.1. pont.

egységek vezérigazgató-helyettesi (műszaki, gazdasági) igazgatósági (humánpolitikai, informatikai, jogi és szabályozási) és osztály (belső ellenőrzési, kommunikációs, munka- és tűzvédelmi) szintű struktúrában működnek. Ezek mindegyike centralizáltan, a Társaság központjából látják el a napi teendőket. A műszaki vezérigazgató-helyettes alá tartozó üzemeltetési igazgatóság irányítja a nyugat- és kelet-magyarországi területi igazgatóságot, melyekhez – földrajzi fekvésük alapján – kapcsolódnak az egyes megyei igazgatóságok. Utóbbiak feladata rendkívül szerteágazó. Ellátja a területén lévő, illetőleg a hatáskörébe utalt állami úthálózat tervszerű, rendszeres, gazdaságos üzemeltetésének és karbantartásának a szervezését, koordinálását és a végrehajtás ellenőrzését. A kivitelezés során műszaki felügyeletet biztosít, a majdan a kezelésébe kerülő új utak építése esetén közreműködik a projekt elindulásától az elkészült létesítmények műszaki átadásáig és forgalomba helyezéséig. Koordinálja, irányítja és ellenőrzi a vállalalkozási tevékenység végrehajtását. Széles körű kapcsolattartás és együttműködés jellemzi a területére eső illetékes hatóságokkal, kormányzati és önkormányzati szervekkel, társadalmi szervezetekkel, ügyfelekkel. Kezelői hozzájárulásokat bocsát ki a hatáskörébe tartozó ügyekben. A vagyonkezelésében álló ingatlanok felett gyakorolja az ebből eredő jogosítványait. Említést érdemel még a közfoglalkoztatási program szervezésében, felügyeletében és végrehajtásában betöltött szerepe is.

Valamennyi megyei igazgatóságon működik adminisztrációs, fejlesztési és felújítási, forgalomtechnikai és kezelői, valamint üzemeltetési és fenntartási osztály.<sup>10</sup> Utóbbi azért kiemelkedően fontos, mert az irányításuk alá tartoznak az ún. végek, vagyis a mérnökségek, ahol a tényleges fizikai tevékenység zajlik. Egy-egy megyei igazgatóság alá több – különböző úthálózati szempontokat figyelembe véve – egymástól területileg lehatárolt illetékességgel bíró mérnökség tartozik, melyek egy része kizárólag az országos közúthálózattal, egy része pedig az autópálya-szakaszokkal foglalkozik. Legfőbb feladata a kezelésébe utalt területen lévő állami úthálózat és a közútkezelő társaság tulajdonában lévő eszközök, ingatlanok tervszerű, rendszeres, gazdaságos, hatékony üzemeltetése és fenntartása. Ez mindenekelőtt az úthálózat folyamatos ellenőrzését és az annak során megszerzett információk alapján történő beavatkozást, illetőleg javaslat összeállítását jelenti. A normatív alapon szigorúan meghatározott kötelezettségek az út burkolatán kívül az úthálózat részét képező műtárgyak (pl. hidak, átereszek, az út víztelenítését szolgáló burkolt árkok) és az út menti növényzet és fenntartására egyaránt vonatkoznak. A mindennapi tevékenység részét képezi a közúti jelzések, úttartozékok elhelyezése, folyamatos fenntartása és felújítása. Az egyes mérnökségek a tevékenységük ellátásához részben szükséges gépparkkal rendelkeznek, melynek üzemeltetéséhez szükséges gépjavító tevékenységet is ellátnak annak személyi és technikai feltételei biztosításával. A közhasznú tevékenységen túl fontos feladatot tölt be a vállalalkozási munkák megszerzésében, előkészítésében és megvalósításában. Ellenőrzi a megyei igazgatóságok által kiadott közútkezelői hozzájárulásokban foglaltak betartását, engedély nélkül vagy az abban foglaltaktól eltérően végzett tevékenység észlelése esetén megteszi a szükséges intézkedéseket. Említést érdemel, hogy a közfoglalkoztatottak munkájának elsődleges terepe a közútkezelő társaság berkein belül a mérnökség.

A címben jelzett igazgatás, mint megközelítési mód megkívánja, hogy két kapcsolódó ún. társszervezetről is említést tegyék. Az állam oldaláról beruházóként a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.) jár el, mely a koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével az országos közúthálózat fejlesztési és építetési feladatainak ellátásáért felelős. A jelenleg részvénytársasági formában működő gazdasági társaság (korábban Nemzeti Autópálya Rt.) az útiügyi adminisztráció átszervezése során, a közúti és vasúti beruházások, mint többletfeladatok miatt 2007. február

<sup>10</sup> 25/2014. sz. vezérigazgatói utasítás a Szervezeti és Működési Szabályzat kiadásáról, Magyar Közút, 2014.

19-ével került ezen a néven bejegyzésre a cégbíróságnál.<sup>11</sup> A NIF Zrt. társadalmi igényeket kiszolgálva gazdasági és közlekedési szakmai programokat valósít meg a gyorsforgalmi utak, közutak és a vasútfejlesztés területén, igyekezve megteremteni mindenki számára az európai színvonalú közlekedés lehetőségét. Ez a szervezet felelős az építési munkák előkészítéséért, melynek keretén belül teljes körűen elkészíteti a szükséges műszaki terveket, így különösen az engedélyezési tervet vagy a kiviteli tervet, tanulmányokat, ügyfélként részt vesz a hatósági és egyéb igazgatási eljárásokban. Saját nevére megszerzi az építési engedélyeket, elvégzi vagy elvégezteti a munkaterület előkészítését, beleértve különösen a területszerzést, megelőző régészeti feltárást, közmű kiváltást és fejlesztést, továbbá lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat. A NIF Zrt., mint építető építési szerződéseket köt a megvalósításra, gondoskodik az építési műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, és a közút elkészültét követően lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt. A beruházó – az elkészült utak ideiglenes vagy ennek hiányában végleges forgalomba helyezése után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel elszámol a magyar állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. A forgalomba helyezett út és az egyes projektekkal kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközök, illetve ezeket magában foglaló, a magyar állam tulajdonában álló egyes földterületek az ideiglenes, vagy ennek hiányában a végleges forgalomba helyezés napján a törvény erejénél fogva – az építető vagyongazdálkodási jogának egyidejű megszűnése mellett – az általa kijelölt szervezet vagyongazdálkodásába kerül, aki a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt.-vel (a továbbiakban: MNV Zrt.) vagyongazdálkodási szerződést köteles kötni.<sup>12</sup>

Az országos közutak, mint ingatlanok vagyongazdálkodója a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (a továbbiakban: KKK). Története egészen 1989-ig nyúlik vissza, amikor megalakult az Országos Közúti Főigazgatóság, mely az 1996. június 1-jén történő megszüntetéséig az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság nevet viselte. Az ugyanezen névvel újra alapított költségvetési szerv 2007. január 1-jétől viseli a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ nevet. A KKK országos hatáskörű, önállóan működő és gazdálkodó központi költségvetési szerv, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (a továbbiakban: NFM) háttérintézménye. Elsődleges feladata a közúthálózat finanszírozásának a kezelése és a közlekedési szakma koordinációja. Szakmai előkészítő és információs háttérrel nyújt a minisztériumban, illetve az egyéb háttérintézményekben folyó munkához. Az intézmény a közlekedésfejlesztési koordinációs tevékenység központja: összehangolja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén dolgozó tudományos és civil szervezetek tevékenységét, és munkájuk eredményét közvetíti az NFM felé, szakmai alapokon nyugvó előkészítő munkával orientálja az infrastruktúrafejlesztési projekteket és a közreműködő és megvalósító szervezetek munkáját, garantálja a közlekedési infrastruktúrafejlesztési projektek eredményességét, törvényességét és hatékonyságát.<sup>13</sup> A KKK kérelemre vagyongazdálkodási, illetve közvetlenül a jogszabály felhatalmazása vagy közvetetten a tulajdonosi joggyakorló MNV Zrt. által adott meghatalmazás alapján hozzájárulást ad ki az általa kezelt vagyont érintő beavatkozások tárgyában, mintegy zöld jelzést biztosítva a hálózat fejlesztésének.

Az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet hatályát rögzítő passzusa úgy rendelkezik, hogy a Magyar Közút Nonprofit Zrt. az országos közúthálózat közútkezelői feladatait a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal (a továbbiakban: KKK) kötött szerződés alapján látja el, melynek műszaki ellenőrzését is ezen szerv végzi.<sup>14</sup> Végző soron ezen szerződésben kerülnek lefektetésre évről-évre az országos közúthálózat fenntartására, illetve fejlesztésére fordítható sarokszámok.

<sup>11</sup> <http://www.nif.hu/hu/rolunk/> (2015. március 1.).

<sup>12</sup> A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, 29.§ (3) bekezdés.

<sup>13</sup> <http://kkk.gov.hu/index.php/ismerteto.html> (2015. március 1.).

<sup>14</sup> Az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet, 1/A.§.

### ***Doktori Műhelytanulmányok 2015.***

Bezárult tehát a kör, vagyis így néz ki az a folyamat, illetve szervezetrendszer, melynek során a NIF Zrt. által megépített országos közutak a KKK vagyonkezelésébe, továbbá a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésébe kerülnek.