

Cikkek

Bejegyzések

Témakörök

Impresszum

Útügyi lapok

2

Bejegyzés

Interjú: Beszélgetés Dr. Csorja Zsuzsa okleveles építőmérnökkel, okleveles szakmérnökkel

Szerző **Kovácsné Igazvölgyi Zsuzsanna**

Számos kitüntetéssel díjazták munkáját, amelyekről mindig nagyon szerényen nyilatkozik. Például 2004-ben Vásárhelyi Boldizsár-díjjal, 2006-ban Csány László-díjjal míg 2011-ben Milliarium aureum díjjal ismerték el szakmai tevékenységét. Forgalmi, forgalomtechnikai szakértő, többek között a közutak- és a kerékpárutak tervezése útügyi előírások bizottságvezetője, közreműködője. A közlekedésfejlesztés számtalan létesítménye mutatja szakmai munkásságát. Tősgyökeres tagja a Magyar Útügyi Társaságnak és a Magyar Mérnöki Kamarának. Évtizedekig oktatott a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán az Út és Vasútépítési Tanszéken adjunktusként.

Van egy kérdés, amelyet szinte mindig felteszek egy építőmérnöknek, és ezt Önnél sem hagyhatom ki. Miért lett építőmérnök? Ki buzdította arra, hogy építőmérnöknek tanuljon?

Véletlen volt, hogy végül idekerültem az Építőmérnöki karra. Eredetileg fizikus akartam lenni az ELTE-n, de nem vettek fel, mert nem ajánlott a gimnázium. Egyáltalán nem bánom, hogy ide jöttem. Azt, hogy mérnök lettem, annak köszönhetem, hogy akkoriban egy nagyon kedves barátom az egyetemről olyan csodálatos dolgokat mesélt, hogy miket tanulnak a mérnökök. A felvételikor csak a közlekedésépítő mérnöki szakot jelöltem meg, és nem bántam meg. Akkoriban ez nagyon jó szakmának tűnt. Úgy éreztem, hogy volt alkotnivaló, rendbe rakni való. Az úttanszéken láttam egy magyarországi nagytávú gyorsforgalmi úthálózatát ábrázoló térképet 1985-re, az a sok piros vonal olyan sok lehetőséget mutatott.

Több díjat is kapott. Mindig nagyon szerényen nyilatkozik ezekről. Melyik díjra büszke a leginkább?



Egyszer össze kellett írnom az önéletrajzba a kitüntetéseket, díjakat. Rájöttem, hogy arra a díjra vagyok a legbüszkébb, amelyet az oktatásért kaptam. A Művelődési minisztertől 1983 táján dicséretet, és 1991-ben pedig a „Köcsög díjat” kaptam az építőkaros hallgatók szavazatai alapján, amelyet évente egyszer a Vásárhelyi Napokon adtak át az éppen kedvenc oktatónak.

A MAÚT (Magyar Útügyi Társaság) díjat azért kaptam, mert gyakorlatilag alapító tag voltam én is. A MAÚT-ot Nemesdy professzor alapította, kb. 50 fős volt az alapító közgyűlése, köztük én is, és a koordinációs bizottságnak lettem a vezetője, ezért mindegyik műszaki előírás létrehozásában részt vettem. A precíz, pontos megfogalmazást Koller Sándortól tanultam.

Melyik üzleti előírás fűződik leginkább az Ön nevéhez?

A legelső üzleti műszaki ajánlás, a „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelzésrendszere” címmel 1995-ben készült el Gál Mária és Lányi Péter irányításával, támogatásával, népes munkabizottság közreműködésével, megteremtve a kerékpáros hálózat tervezésének alapjait.

Lehet, hogy nekem inkább mostoha gyereke van. Tulajdonképpen, amellyel a legtöbb munka volt, és amelynek a leghosszabb ideig tartott a kidolgozása, az a Közutak tervezési szabályzata. A bizottságban sok nagy múltú, gyakorló tervező kolléga dolgozott. A munka során a tervezői és az oktatói tapasztalatomat is kamatoztattam. A bizottság vezetője Reinisch Egon volt, a szakma „nagy öregje”. Most már egyre kevesebb előírás készül. Az üzleti előírások alkalmazásának jogszabályi feltételei bizonytalanok lettek, változott az alkalmazás és hatályba helyezés eljárásrendje.

A MAÚT-on kívül köztudott, hogy a Magyar Mérnöki Kamarában is fontos szerepet játszik. Meséljen egy kicsit erről, kérem!

Kicsit úgy érzem néha, hogy szélmalomharcot vívok. A kezdeti időkben volt értelme, amikor a minősítéseket csináltuk. A tervezői és szakértői tevékenység csak kamarai engedéllyel végezhető. Ez már egyszer változott 2007-ben, akkor végzettség alapra helyezték, és most megint változni fog. Az új szabályozás alakul, picit még áttekinthetetlen. A kétlépcsős egyetemi képzésnek is szerepe van ebben. Kérdés, hogy megmarad-e a közlekedéscsökkentő szakterület, és hogy a BSc és az MSc mire fog jogosítani. Az utolsó előtti jogszabályt úgy módosították, hogy a BSc után maradt az 5 év, az MSc után pedig nem 2, hanem 3 év lett a kötelező gyakorlati idő. Még nem körvonalazódott, mert még sok kérdés nagyon cseppfolyós. Sokszor mondom például a tervező kollégáknak, hogy célszerű lenne egy munkanaplóban folyamatosan vezetni a munkáikat és a kutatási tevékenységet, aláírva a témavezetővel. Szerintem ez praktikus lenne a referenciák felsorolásánál.

Sokszor találkozhatunk Önnel a Makadám Klubban és KTE (Közlekedéstudományi Egyesület) rendezvényeken is. Hasznosnak tartja ezeket a rendezvényeket?

Régen kicsit másképp néztek ki az állandó KTE rendezvények: voltak fix keddi napok, amikor rendezvények tartottak egy hónapban egyszer. Az aktuális munkákról és kutatásokról számoltak be a kollégák. Sajnos ilyenekre már nem nagyon érnek rá a szakemberek.

A Makadám Klub szakmai rendezvényeit a Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata szervezi, „Közös dolgaink” elnevezéssel. Ez egy szerencsés találkozás, mert sokáig Molnár László, a Főmterv igazgatója volt a tagozat elnöke, és így telepedtünk be a Makadám Klubba. Miután Molnár László „leköszönt”, Schulek János követte őt, mint igazgató, és szerencsére vállalta, hogy biztosítja a helyszínt a Kamarának. A Klub a

Főmterv és a MAÚT közös alapításában született. Ez elvileg egy zárt szakmai klub, de arra bátorítanám a fiatalokat a szakmából, hogy nyugodtan iratkozzanak fel a levelezőlistára. A programok ingyenesek, és alkalmanként küldenek meghívót a listán szereplőknek. Én például kimondottan azokat a rendezvényeket élvezem a legjobban, amelyek csak érintőlegesen csatlakoznak a szakmámhoz, például külgazdaság, vízi utak, stb.

Nagyon sokszor mesélt nekem a tervpályázatokról. Nagy volt annak akkor a jelentősége? Nem hiányoznak a mai világból a tervpályázatok?

1970 környékén kezdődtek a pénzdíjas tervpályázatok. 1972-73-ban már az M3, M5 autópályára nyomvonalakat vagy csomópontokat kellett kidolgozni. Eredményesek voltunk, például egy nagyon emlékezetes terv Keszthely városrendezési tervének elkészítése volt. Ebből a pályázatból telket vettünk Szentendrén 40 000 forintért. Ez nagyon nagy pénznek és lehetőségnek számított abban az időben. Ezek a pályázatok kapcsolatépítésre is adtak lehetőséget, az idő múlásával pedig a szakmában egyre jobban megismertek minket. Abban az időben még nem volt közbeszerzés. A tervezés és számos egyéb megbízás bizalmi dolog volt. A pályázatok készítése alatt tanultam meg a szakmát igazán, lestem el a fogásokat. Arról nem is beszélve, hogy az oktatás során is rengeteg tapasztalatra lehet szert tenni, rengeteg idősebb technikust tanítottam a főiskolán.



Hol kezdte a pályafutását? Sokan nem tudják, hogy Ön nem a BME-n tanított először.

Ez így van, az egyetemi évek után 1969-ben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán kezdtem el tanítani. Mindenfélét tanítottam akkor. A Főiskola 1977-ben Győrbe költözött, oda már nem mentem, mert mindenképpen Budapesten szerettem volna maradni. Akkor már megszületett mindkét lányom, Eszter és Zsófia. A szülésekkor a fél éveket kihagytam, de a mérőtáborokba elmentem. A mérőtáborban a hallgatók nagyon élvezték, hogy ott kisgyerekekkel voltam velük. Sajnos egyik lányom sem lett építőmérnök.

1977 májusában a Koller Sándor nemzetközi konferenciáján már részt vettem, odamentem Nemesdy professzorhoz, aki megkérdezte, hogy mik a győri terveim. Amelyre én csak annyit mondtam, hogy nekem budapesti terveim vannak, erre már csak annyit reagált, hogy ezt megbeszélhetjük. Így kerültem a BME Útépítési Tanszékére, helyettesítő oktatónak. Két év múlva véglegesítettek.

Sajnos a jelenlegi egyetemi képzésben a tankörök eredeti funkciója már nem létezik. Meséljen egy kicsit arról, hogy milyen volt osztályfőnöknek lenni?

Vannak emlékezetes tankörei?

1979-ben lettem először osztályfőnök, az első tanköröm nagyon emlékezetes, jó kis társaság volt, kb. 15 fős tankör volt, még manapság is találkozunk. Hirtelen nem tudok mindenkit felsorolni, de akik most az eszembe jutnak azok a következők: Mayer András, Németh István, Ludvai Katinka, Kuna Ferenc, Bartha Péter, Schmidt Szilvi, Tasnádi Gábor, Juhász Miklós és Kajtár Dóra, Szilassi János, Sági Józso. Akkor jóval kevesebb lány volt a tankörökben, mint most. Szerveztem nekik kirándulást az M3-as autópálya építésre, amelyet nagyon hasznosnak találtak, „összekovácsolta” a társaságot.

Sokan egy diplomával nem elégszenek meg. Gondolkodott-e azon, hogy még egy szakmát ki kellene tanulni?

Igazából én azon spekuláltam, hogy meg kellene csinálni a közgázt, de családi okok miatt azt nem tudtam elkezdni. A szakmérnököt megcsináltam, Nemesdy professzor úr briliáns előadásokat tartott, amelyek nagyon emlékezetesek számomra.

Meséljen nekünk egy kicsit még a BME-n eltöltött időszakról. Miből írta a doktorit? Van-e olyan munka vagy együttműködés, amelyre a mai napig szívesen emlékszik vissza?

A doktorimat bő fél év alatt írtam meg, a közútfejlesztések indoklására készítettem forgalmi méréseket (sebesség-forgalomnagyság, sűrűség függvényeket találtam), amelyre rengeteg mérést végeztünk a 2., 4. és 51. sz. főúton egy tanszéki munka keretében. Forgalomlebonyolódás, a forgalmi körülmények minősítésével alátámasztottam a különböző fejlesztéseket.

Sok olyan dolog van, amelyre szívesen emlékszem vissza. Az egyik legjelentősebb tanszéki munka Nyergesújfalu átkelési szakasza, forgalomcsillapítás kicsit „magyar módra”, és még most is meg van. Ott csináltunk előtte és utána vizsgálatot; a munkát Bényei professzor úr vezette.

Időközben elkezdtünk kapcsolatba lépni az osztrák Knoflacher professzor javaslatára a cseh és az osztrák műszaki egyetemekkel. Szervezett egy 1 hetes közös város- és közlekedés tervezési gyakorlatot 1985-86 táján, a MEPS-et (Middle European Planning Seminar; Mittel Europäisches Planungsseminar). Ekkor kezdődött a nem járműforgalom központú tervezés, a forgalomcsillapítás. Csehországban tartottuk az elsőt. A magyarországi helyszínek között szerepelt Kiskőrös, Tata és Sopron. 10-15 hallgató vesz részt országonként, és a szervező ország biztosítja az ellátást, a feladatokat. Minden évben másik országban tartották. 1996-ig minden MEPS-en részt vettem. Nagyon jó és hasznos volt, akkor úgy tűnt, hogy sok nyugót okozott, de megérte. Még most is szívesen elmennék. Az oktatásunkból hiányzott, hogy hogyan „adjuk el” a terveinket, munkáinkat már fiatalon, ezt egy kicsit megtanulhatták ott a diákok. Egyszer még pénzt is kaptam az oktatásért, mert témavezetője voltam egy nemzetközi

TDK pályázatnak, a szerzők mellett én is jelentős pénzdíjazásban részesültem. Az egyik negyedéves hallgatómra is nagyon büszke vagyok, mert Ausztriában egy termelési gyakorlaton mérnöki fizetést és beosztást kapott, mert már hallgatóként bizonyítani tudott és megállta a helyét. Sok jó kezű, értelmes, rátermett, agilis mérnök került ki az egyetemről. Rájuk is nagyon büszke vagyok. Az oktatásban közben az idő múlásával az okozott gondot, hogy nagyjából mindig azonos korú a hallgatóság, és csak úgy eltelik 20 év. Ugyanazt a korosztályt látjuk.

Jelenleg is vállal külső konzulensi feladatokat. Mondhatjuk, hogy a szakmája a hobbija?

Igen, mondhatjuk így is, hogy a hobbi, nagyon sok szép emlék van. Már messze nem dolgozom olyan intenzitással. Ha felkérnek, akkor szívesen csinálom még szakértéseket vagy mondom el a véleményemet. A mostani hobbi az unokákkal foglalkozni.

Igazi ajándék volt, amikor a lányom 2008-ban megkért, hogy legyek végre igazi nagymama. Itt az ideje végleg nyugdíjba menni.

Ahogy telik az idő, az ember lassan lehiggad, az élet kicsit lelassul. Rájövünk, hogy korábban fontos dolgok kevésbé, de mások sokkal fontosabbak lettek, mint előtte.

Köszönjük az interjút Zsuzsa!

Erőt, egészséget kívánunk, és még sok boldogságot, unokái és családja, régi, és néhány új tanítványa körében!

Adatok

Szerző

Kovácsné Igazvölgyi Zsuzsanna

2012-óta a BME Építőmérnöki Kar Út és Vasútépítési Tanszékén Doktorandusz hallgató. Kutatási témája Dr. Fi István vezetésével: Gyalogos mozgási és várakozási jelenségek vizsgálata közlekedéstervezési paraméterek meghatározására. A kutatási témában megjelent publikációk száma több, mint 5. Részt vett a 2010-es International Summer School in Wiesbaden és a 2009-es MEPS Nemzetközi Várostervezési Gyakorlaton. A kutatás mellett az oktatásban vesz részt. A Közlekedéstudományi Egyesületnek 2008 óta tagja; az egyesület 2013. januárjában ezüstjelvénnel jutalmazta.
