



Cikkek

Bejegyzések

Témakörök

Impresszum

Útügyi lapok

3

Bejegyzés

Interjú: Beszélgetés Dr. Szakos Pál okl. erdőmérnökkel, okl. útépitő-úttervező szakmérnökkel, okl. közlekedési gazdasági mérnökkel

Szerző Kovácsné Igazvölgyi Zsuzsanna

Dr. Szakos Pál erdőmérnökként végzett Sopronban 1970-ben, majd útépitő-úttervező szakmérnöki és közlekedés-gazdasági szak elvégzése mellett folyamatosan közúti területen dolgozott, és jelenleg is szakértéseket vállal. 2005-ben a MAÚT [Magyar Útügyi Társaság] Vásárhelyi-díjjal jutalmazta „Az útüzemeltetési és útfenntartási műszaki előírások elkészítéséért és felülvizsgálatáért”. Több egyesületnek is aktív tagja a mai napig. A rövid interjú során a Mérnök urat a tapasztalatairól és a szakmaszeretetről kérdeztem.

Melyik korszakra emlékszik vissza a legszívesebben? Elsőként Ön erdőmérnökként végzett. Meséljen nekünk erről a korszakról kicsit!

Az erdőmérnöki egyetemre azért is kerültem, mert szerettem, és most is szeretem a természetet. Kiskoromtól sokat kirándultam, erdőt jártam, amely most is megmaradt. Akkoriban a Soproni Erdészeti és Faipari Egyetem a biológiai és a műszaki oldalát is oktatta a tudománynak.

Pár évvel később az útépítő szakmérnöki képzéshez különbözeti vizsgát kellett tennünk, de Kézdi Professzor úr elfogadta a Sopronban szerzett talajmechanikai ismereteinket. Manapság sajnos nincs ilyen különbözeti vizsgakövetelmény a Műegyetemen.

Az évek előrehaladtával megerősödött bennem, hogy a szakmának a műszaki oldala jobban érdekel. Városi gyerek voltam, Kőszegen nőttem fel. A döntést nagyban elősegítette, hogy a természetjárás mellett a tájékozódó futó voltam, a térképek is érdekelték. Az Állami Földmérési és Térképészeti Hivatal ösztöndíjasa lettem. Amikorra végeztem, a cég megszűnt, és az Egyetem végeztével nem akartam a jogutód Földhivatalhoz menni.



Akkor egy régebben végzett erdőmérnök kolléga volt Salgótarjánban a közúti kirendeltség vezetője, aki fiatal munkatársakat keresett. Viszont mint állami cég a tanulmányi ösztöndíjat nem fizethette vissza, de beajánlott az Egri Útépítő Vállalathoz. Így végül az EGÚT-nál kezdtem az egyetem után. Az Útépítő Vállalatnál 7 szép évet dolgoztam. Korszerűsítések, akkori "nagy beruházások" voltak abban az időben, mint például Szob és Balassagyarmat átkelés. Pár évvel később a salgótarjáni elkerülő megépítésében vettem részt. Új technológiákkal és anyagokkal ismerkedhettem meg. Balassagyarmaton még aszfaltkeverő telepünk is volt. Gyorsan haladtam előre a ranglétrán, 1974-től létrehozatták velem a cég első, Nógrád megyei főépítésvezetőségét, amelynek a vezetője lettem. 1976-ban a központba kerültem műszaki osztályvezetőnek. Röviddel ezután hívtak vissza Salgótarjánba a Közúthoz, oda, ahova rögtön az egyetem után kerültem volna. Építési osztályvezető, majd műszaki igazgató lettem. Abban az időben új üzemmérnökségeket építettünk. Bekapcsolódtunk az akkor újszerű másodnyersanyag - bányameddő, pernye - hasznosításba. Akkor kezdtem el útfenntartással foglalkozni, és igazából azóta is ez a kedvencem.

Nagyon szép 17 év volt ez az életemből. A feleségemet már a gimnáziumban

megismertem, Ő velem volt ezekben az években is. A diploma után rögtön összeházasodtunk.

Salgótarján után hova sodorta Önöket az élet?

Az egykori minisztériumi osztályvezető, a Közúti Igazgatóságok Koordinációs Központjának akkori vezetője, Kozma László ajánlott munkát, amelyet örömmel fogadtam el. A műszaki fejlesztés tartozott hozzám. Korábban külföldről hozott szakmai - burkolatjel festék, üveggyöngy, vezetőoszlop - hazai előállításának meghonosításán, az alapanyaggyártás korszerűsítésén dolgoztunk. Szerettem ezt a munkát, és ezáltal rengeteg hasznos új ismeretre tettem szert.

1989-ben létrejött az önálló Autópálya Igazgatóság, aminek Kozma László lett az első igazgatója, aki felkért, hogy dolgozzak az Ő csapatában, és legyek a cég műszaki igazgatója. Erre a 10 évre is örömmel nézek vissza. Létre kellett hozni a saját szervezetet, telephelyeket. Kezdetben kevés pénz volt az autópályákra, számos házilagos megoldásra kényszerültünk, takarékos fenntartási technológiákat kerestünk. Kezdetben 350 km-es volt a hálózat és a bővítésen gondolkodtunk. A tervezett világkiállításra az üzemelő M0 MARABU - Management of Road traffic Around Budapest - forgalomszabályozással készültünk, melynek üzemét a Budapesti Forgalomirányító Központtal együttműködésben terveztük. Ez lett volna az első hazai ITS rendszer. Az előbbihez kapcsolódva a szakminisztériummal közösen részt vettünk az Európai Bizottság TROPIC - Traffic Optimisation by the Integration of Information and Control - programjában.

Milyen volt a szakmai kapcsolat a szomszédos országokkal akkoriban?

Rengeteg tapasztalatot, újítást vettünk át külföldről, pl. forgalomszabályozási eszközöket, forgalomterelési megoldásokat, téli üzemeltetési módszereket. Még egyszer kihangsúlyoznám, hogy rendszeres kapcsolatot ápolunk a szomszédos közutas szervezetekkel és a nagy nyugati - német, olasz, francia - autópálya üzemeltetőkkel. Negyedévenként jártunk az osztrák kollégákhoz, akik beszámoltak nekünk minden újdonságról. A teherautó-díjfizetés bevezetésével ott találkoztunk élesben először. A mostani kollégáknál úgy érzékelem, hogy ez a fajta kapcsolattartás hiányzik. Nem szabad elfelejteni, hogy a gyorsforgalmi útjaink egy hálózatot alkotnak, és a rendszer nem ér véget az országhatárnál. Folyamatos küzdelem volt, hogy legyen autópálya rendőrség. Ez egy nagyon speciális szakma a nagyobb sebességek miatt, és az üzemeltetés nem nélkülözheti az együttműködést. Sajnos hol volt, hol nem volt.

Közben doktori fokozatot is szerzett. Milyen témából írta?

A doktorimat 1982-ben készítettem az országos közutak pályaszerkezeteinek

megerősítéséből, különös tekintettel a másodnyersanyag hasznosításra. Abban az időben a doktori szabályzat kicsit más volt. A gazdasági mérnöki diplomamunkámat benyújthattam műszaki doktori értekezésként. Akkoriban divat volt a pernye felhasználás. Mindig is érdekelt a téma, és amikor olyan területen dolgoztam, igyekeztem megragadni ezeket a lehetőségeket. A másodlagos, újrahasznosított nyersanyagok alkalmazása napjainkban is aktuális. A baj az, hogy ha ezeket az anyagokat elkezdik intenzíven használni, akkor abból áru lesz, és felmegy az ára, akkor pedig a vállalkozói oldalnak már nem gazdaságos felhasználni. A másodlagos nyersanyag használatát az államnak jobban kellene támogatnia. Kétségtelen, hogy van benne műszaki kockázat, de nemzetgazdaságilag - környezetvédelmi szempontból - óriási érdek lenne a felhasználás.

Az önéletrajzából kiderül, hogy 1990-től a munkával egy időben már a BME Útépítési Tanszékén is tanított. Hogyan került oda és melyek a tapasztalatai?

Igen, az 1990-as évek elején kért fel a Nemesdy Professzor úr, hogy tanítsak. Először csak egy helyettesítést vállaltam a szakmérnöki képzésen az Útüzemeltetés c. tárgyban. A Professzor urat szakmérnöki tanulmányaimból, majd a Közlekedéstudományi Egyesületből ismertem. A helyettesítést követően felkért, hogy az Útüzemeltetés és az Útfenntartás c. államvizsga tárgyakat oktassam és vizsgáztassam a szakmérnök képzés során. Ez így volt 2007-ig, amíg indult ilyen kurzus. 2008-tól a BSc hallgatóknak adtam elő az Útépítés és fenntartás c. tárgyat.

Egy idő után pedig, ahogy mondani szokták, szabadúszóvá vált. Hogyan élte ezt meg? Milyen feladatai voltak akkoriban?

Az autópálya beruházások lebonyolítására 1999-ben létrehozták a Nemzeti Autópálya Rt-t, az autópályakezelő szervezet felügyelete a szakminisztériumtól a bankhoz került. Ezekkel a változtatásokkal az Állami Autópálya Fejlesztő és Kezelő Rt. vezérigazgatójaként nem értettem egyet, így némi "vita" után közös megegyezéssel távoztam.

Még az év novemberével saját tanácsadó céget alapítottam, következő évben már az autópálya építésben akkor induló Vegyépszernek dolgoztam számos más korábbról ismert kedves kollégával, és közben más tervezői, szakértői feladataim is voltak. A Vegyépszernél a műszaki tervekért feleltem. Az összes nagy tervezőcéggel kapcsolatban voltam, és a szakmának megint egy olyan oldalával találkoztam, amelybe, hogy őszinte legyek, bele kellett tanulni. A 2000-es évek közepétől a cég alkalmazottjaként folytattam a munkát. Kidolgoztam egy rendszert, amely biztosította a munkahelyek aktuálisan

érvényes tervekkel való ellátását, valamint valamennyi - az adott projekt kapcsán a vállalkozáshoz került tervváltozat archiválását. Később más kivitelező cégek is felkértek, hogy ezt a rendszert alkalmazzam náluk. Erre büszke vagyok.

A nyugdíj mellett cégem tovább működött. Több banknak is dolgoztam a kivitelezői oldalon ellehetetlenült szavatossági garanciák teljesítésén.

Sárospataktól Szombathelyen át Szegedig jártam az országot. Minden munkát meg kellett nézni, a reális garanciális igényeket egyeztetni, jegyzőkönyvekkel alátámasztani. Megoldásként esetenként a költségtérítés, más esetekben a javítás kiviteleztetése adódott.

Mivel tölti szabadidejét? Az unokák mellett mivel foglalkozik?

Régen a MAÚT-ban is többet dolgoztam. A Közlekedéstudományi Egyesületben Nemesdy Professzor úr után három cikluson keresztül voltam a Közúti Szakosztály elnöke, és még mindig az országos elnökség választott tagja vagyok. Idén ismét lesz Útügyi napok, Hajdúszoboszló után most Győrben rendezik meg. Ennek a szervezésében is részt veszek.

Első munkahelyem első lakóhelyén, Balassagyarmaton működik a Pap Tamás emlékére Alapítvány (egyik korán, 50 éves korában elhunyt kollegánkat idéző alapítvány), mely rászoruló fiatalokat támogat. Az alapítványnak kezdetektől fogva kuratóriumi elnöke vagyok. Az elmúlt 16 évben 85 környékbeli részére 195 alkalommal nyújtottunk át támogatást, és egy leendő kolléga tanulmányait rendszeres ösztöndíjjal segítjük.

A hétköznapiakon sem unatkozom, az egyik unokámmal egy épületben lakunk. A másik unokánk meg pont most nyaral nálunk.

Nagyon élvezzük a feleségemmel. Régen sportoltam, ahogyan említettem,

tájékoztató futással foglalkoztam. Nógrád

megyében versenybíróként vettem részt a munkában, de miután Budapestre költöztem sajnos ez a kapcsolat lassan megszűnt. Az utóbbi időben vadászni is járok a volt évfolyamtársaimmal - mint erdőmérnökök, vadászvizsga nélkül kapunk fegyvertartási engedélyt. Egy évben csak néhányszor megyek el vadászni. Nagyon szigorú keretek vannak, hogy mikor és mit lehet kilőni.



Szeretem a vadhúst, sőt meg is főzöm. Még mindig szeretem a természetet, a Börzsönyben van egy kis borospincénk és egy kis hálóhely felette. Nagyon jó a hosszúhétvégéket kinn tölteni, mindig kirándulunk, gombászunk.

Említette a kirándulást. Melyek azok az útvonalak, amelyeket bejárt és ajánlana másnak is?

Gimnazista, egyetemista koromban már 95%-ban végigjártam az akkori Országos Kéktúrát, amely az 1930-as években indult Szent István túraként. Most elhatároztam, hogy újra végig fogom járni az immár 1100 kilométeresre bővült útvonalat. Nagyon szép helyek vannak Magyarországon, csak ajánlani tudom mindenkinek.

Három éve a 900 kilométeres spanyol El Camino-t teljesítettük egy barátommal. Az ő ötlete volt. A Pireneusokon keresztül Santiago de Compostellába, Jakab apostol feltételezett sírhelyére, majd kiegészítésképp a Föld végződéseként feltételezett óceánparti Finisterréig tart a 900-as évek második felében indult zarándokút. Ez egy nagyon jól kiépített évezredes rendszer, az útvonal mentén szervezett szálláshelyek, és a legkisebb faluban is megfelelő ellátás van. A Santiago előtti 100 km-es szakasz a résztvevők sűrűsödéséből eredően olyan, mint egy folyamatos felvonulás. A történelmi hangulatot, az elvonultság érzését nagyon élveztem, és tervbe vettem, hogy két év múlva, a három gyermekemmel együtt ismét végigjárjuk.



Utolsó kérdésem a mostani fiatalokhoz kapcsolódna, mert a BSc záróvizsga bizottságának is tagja. Milyenek a tapasztalatai és mit üzenne a fiatal mérnököknek?

Sajnos rossz tapasztalataim vannak az elmúlt 4-5 évből. Sokkal több tárgyi ismerettel kellene indulniuk a fiataloknak, bár az „életünk végig tanulás” örökérvényű mondást sem szabad elfeledni. Azt tudom nekik üzeni, hogy tanuljanak, és a legfontosabb hogy szeressék a szakmájukat, élvezzék a munkájukat és tiszteljék az elődeiket!

Köszönöm az interjút!

Jó egészséget kívánunk Önnek és családjának a szerkesztőség nevében!

Budapest, 2014.07.09.

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.
