A hibás előkészítés költséges következményei

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél."
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

- - - - - - - - - - - - - - - -
Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.
- -

Tartalomjegyzék

..1. Mi történt?.....2. old
..2. Mit állít a beruházó, azaz a minisztérium?.....4.
..3. Mit állít a beruházó, azaz a minisztérium?.....7.
..4. Találtak egy geológust.....9.
..5. Mit tudtunk még meg a Strabagról?.....9.
..6. Miféle hullámokat keltett az ügy?.....11.
..7. Van egy kissé árnyaltabb kép is.....12.
..8. A történtek kétféle minősítése.....16.
..9. A maffia és a rendőrség.....16.
10. Egy szétválási, elkülönülő szakasz.....16.
11. Pedig lenne más is feladat is.....23.
12. Amiről csend van.....24.
13. A középszint változásai.....24.
14. A tartósság, még véletlenül sem!.....26.
16. Megállapításaim:.....28.

1.

Mi történt?




Ilyen képeket az autópályákról ritkán készítenek.







„A hazai útépítésben eddig példa nélküli fiaskóról - amely során egy átadott útszakaszt teljesen le kellett zárni annak a használhatatlansága miatt …”

https://magyarepitok.hu/aktualis/2025/10/m30-az-ekm-feloldotta-a-strabag-kommunikacios-tilalmat-a-magyar-epitok-riportja



https://atlatszo.hu/orszagszerte/2025/03/03/titkolja-a-kormany-a-beszakadt-m30-as-iratait-pedig-elvileg-ellenoriztek-mindent/





https://www.minap.hu/miskolc/2025/11/03/m30-autopalya-magyar-epitok-strabag-lazar-janos



https://www.origo.hu/belpol/2025/11/strabag-lazar-janos-tisza-part-m30

„A 2021 októberében átadott M30-as autópálya Szikszó és Miskolc közötti szakasza megsüllyedt, és az útszakasz teljes újjáépítése vált szükségessé.”
„Lényegében le kellett bontani az érintett szakaszon az autópályát, majd újra fel kell építeni.”
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/09/m30-autopalya-bontas#google_vignette

„A 354 milliárd forintból megépített új autópálya szerkezete több helyen is elmozdult, megcsúszott, emiatt a burkolaton repedések jelentek meg.”
https://telex.hu/gazdasag/2025/10/30/lazas-janos-strabag-m30-as-autopalya-lezaras



„Az M30-as autópálya Szikszó és Miskolc közötti részét 2024. február 17-én zárták le mindkét irányba határozatlan időre ”
https://civishir.hu/hir/megsullyedt-az-m30-as-miskolc-es-szikszo-kozott
Láthatóan pontszerű a hiba.

„Az elmúlt időszakban az M30-as 38-as kilométerénél, Szikszó térségben az autópálya szerkezete több helyen is elmozdult, megcsúszott, emiatt a burkolaton repedések jelentek meg.” „Egy 100-150 méter széles részen van megsüllyedve a pálya …”
https://24.hu/belfold/2024/02/20/strabag-magyar-allam-m30-as-ut-repedes/
https://24.hu/fn/gazdasag/2025/11/27/m30-toltes-miskolc-szikszo-foldcsuszamlas-pazarlo-autopalyaepites/
Innen indult egy őrült nagy örvénylés, mait nagyon nehéz szétszálazni!

2.
Mit állít a beruházó, azaz a minisztérium?
„Lázár János építési és közlekedési miniszter szerint minden **a kivitelező Strabag hibájából** történt az M30-as autópálya Szikszó–Miskolc közötti szakaszán, ahol a töltés megcsúszása miatt újjá kellett építeni a 150 ezer köbméteres talajszörnyet.”

„Lázár János építési és közlekedési miniszter kirohanásaiban mindennek nincs nyoma. Tény, hogy a Miskolc–Szikszó autópályaszakasz hosszú ideje használhatatlan, a lakosság számára elviselhetetlen a 3-as útra zúduló forgalom. A miniszter az áldatlan állapotokért egyetlen felelőst nevezett meg, a kivitelező osztrák Strabagot, azt állítva, hogy **kispórolta a megfelelő műszaki megoldást** azért, hogy több legyen a profitja, ráadásul a hibáját utóbb **a magyar adófizetők pénzén akarja kijavítani**.”
https://24.hu/fn/gazdasag/2025/11/27/m30-toltes-miskolc-szikszo-foldcsuszamlas-pazarlo-autopalyaepites/

„Közben pedig – miként fogalmazott – **„átbaszott bennünket”**,”

Ez egy sajátos helyzetértékelés.

„Én azt nem szeretem, hogy a magyarok munkájából a hasznot a külföldiek viszik el. **Ha van magyar útépítő cég, akkor mit keres ebben az országban a Strabag? Semmi keresnivalója nincs**.” – tette hozzá a miniszter.”

„Hogy megéri-e a Strabagnak **Orbán Viktort, a kormányt és engem átcseszni**, az majd ki fog derülni a következő hetekben és hónapokban.”

„A minisztérium perrel fenyegette a Strabagot a javítási határidő miatt.”

„Lázár a Lázárinfón azt mondta, egy műszaki egyetemi vizsgálat szerint a Strabag **nem tartotta be a műszaki előírásokat, hogy 5 milliárd forintot spóroljon**.”
https://www.szeretlekmagyarorszag.hu/hirek/lazar-janos-a-strabag-atbaszott-bennunket-a-miniszter-szerint-moho-volt-az-epitoipari-ceg/

„… nem végzett október végére a töltésjavítással, jóllehet mind Csöbör Katalin, a térség fideszes országgyűlési képviselője, mind Lázár ezt ígérte a helyi választóknak.”

„Lázár szerint **a Strabag „mohó volt”, mert kihagyta a megfelelő műszaki megoldást, hogy többet keressen.**”

„Én azt nem szeretem, hogy a magyarok munkájából a hasznot a külföldiek viszik el. Ha van magyar útépítő cég, akkor **mit keres ebben az országban a Strabag? Semmi keresnivalója nincs”** – mondta Lázár az ügyről a békéscsabai fórumán. Szerinte az M30-asnál nem tartották be a mérnök utasítását és kérését, olcsóbb megoldást alkalmaztak, hogy több pénzt keressenek.

„A pénzt az országból elvitték, most nem hajlandóak visszahozni. Átcsesztek bennünket, átbasztak bennünket. De, de, ez így van, **átbasztak bennünket**. […]

„Szerinte a műszaki egyetem vizsgálata megállapította: a Strabag **nem tartotta be a műszaki előírásokat, hogy 5 milliárd forintot spóroljon.”**

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium legutóbb perrel fenyegette a Strabagot, ha késnek az M30-as autópálya javításával.”
https://telex.hu/gazdasag/2025/10/30/lazas-janos-strabag-m30-as-autopalya-lezaras

„A miniszter idén januárban keményen nekiment a Strabagnak: „A károk helyreállítása a Strabag felelőssége. A rosszul végzett munka miatt az út teljes

újjáépítése szükséges (…) ez 4-5 milliárd forintjába fog kerülni. **Mindenért a Strabag viseli a felelősséget** (…) ha őszig nem tudja helyrehozni, akkor már fizetni is fog nekünk" – mondta Lázár, jelezve:
„A Strabag elrontotta a kivitelezést, **nyilvánvaló hiba volt a megbízása**."

Erre Lázár februárban rá is erősített. Kijelentette: „**Amíg nem hajlandók orvosolni a problémát, addig a Strabaggal semmilyen szerződést nem írok alá, és megtiltom a kivitelezőknek, hogy alvállalkozóként a munkájukat igénybe vegyék.**" Hozzátette: „**Ha a hibát nem javítja ki, a Strabagnak Magyarországon semmiféle keresnivalója nincs**."
https://hvg.hu/gazdasag/20250704_Az-a-Strabag-dolgozik-a-ferihegyi-uj-terminalon-amelyikre-Lazar-Janos-kiakadt-es-ki-akarta-tiltani-az-allami-beruhazasokbol

„Lázár János bejelentette: átverte a kormányt a Strabag"

Mi naivak voltunk, elhittük, kicsit balfék módon viselkedett a minisztériumom és jómagam is. Hittünk a Strabagnak, ez súlyos hiba volt.

„Szerinte az osztrák multi szórakozik a kormánnyal, megmutatja, hogy **milyen erős egy igazi gyarmatosító**.
Mos sikerült elérnie, hogy csuklóztatja a kormányt.
„Nem fogunk többlet pénzt adni, neki kell kijavítania.
Nagyon mohó volt, kihagyta a megfelelő műszaki megoldást, hogy többet keressen, és most az adófizetők pénzéből akarja rendbe rakni. Ezt természetesen nem fogjuk engedni. Szerintem nem jól teszi a Strabag, hogy szórakozik a kormánnyal."
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/10/lazar-janos-m30-strabag-atadas-autopalya-kormany-video

„A Strabag viselkedése szégyen" – állítja a minisztérium.
„… ez az ország nem a kísérletező kontárok terepe" – közölte az Építési és Közlekedési Minisztérium"
„Nagy Bálint elmondta, hogy a cég nem tudja tartani az általa vállalt határidőt. A közlekedésért felelős államtitkár megfogalmazása szerint az M30-as szakaszát már rég le kellett zárni, hiszen a **tervezési** és kivitelezései problémák merültek fel."
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/10/m30-autopalya-strabag-lazar-javitas-belso-level-osztrak
Ő már tervezési hibákról is beszél!

közvetlenebbül
https://www.youtube.com/watch?v=VGhYAYGYqlU
https://www.youtube.com/shorts/_x3pWVGCLXU

3.

Mit állít a kivitelező?

„A Strabag az elvégeztetett vizsgálatok alapján **vis maiorra hivatkozott**: előre nem látható módon rétegvíz jelent meg, ami nagy mélységben, a töltés alatt 7 méterre okozott altalajtörést.”

„A **vis maior** (latinul: "felsőbb erő") egy jogi fogalom, amely olyan **elháríthatatlan külső körülményre** vagy **erőhatalomra** utal, amelyet **előre nem lehetett látni és minden elvárható gondosság ellenére nem lehetett megakadályozni**.

Fő jellemzői:

- Elháríthatatlanság: az eseményt a kötelezettől elvárható gondossággal sem lehetett volna elkerülni, és a következményeit sem lehetett elhárítani.
- Külső ok: nem a kötelezett tevékenységében vagy érdekkörében merül fel (az ellenőrzési körén kívül esik).
- Előre nem láthatóság: a szerződés megkötésekor nem kellett ésszerűen számolni a bekövetkeztével.

Tipikus példái:

- Természeti katasztrófák: földrengés, árvíz, hurrikán, villámcsapás, tűzvész (ha nem gondatlanságból ered).
- Politikai/Társadalmi események: háború, forradalom, járvány (pl. COVID-19 veszélyhelyzet).

Jogkövetkezménye:

A vis maiorra való hivatkozás mentesítheti az adott felet a szerződéses kötelezettségek nem teljesítéséből eredő felelősség (kártérítési kötelezettség) alól. Ez azt jelenti, hogy ha a nem teljesítés vis maior következménye, a felet nem vonhatják felelősségre.

Azonban fontos, hogy a bíróság minden egyes esetben külön-külön mérlegeli a körülményeket, ha vita merül fel abban, hogy egy adott esemény vis maiornak minősül-e.

Ha egy szerződésben van vis maior klauzula, az általában meghatározza, milyen esetekben lehet rá hivatkozni, és mi a teendő ilyenkor (pl. értesítési kötelezettség).”

https://gemini.google.com/app/db665e7494f15dcc?hl=hu

„Az engedélyes tervet az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) készítette, a **Strabag annak megfelelően készítette el a kiviteli tervet**. „

Ezzel ő maga is beállt az előkészítők sorába, amely egy más helyzet ahhoz képest, mintha „csak” kivitelező lenne!

„Az útépítő cég állítása szerint mindenben követte az engedélyes tervet, attól nem térhetett el, az ÉKM és a független mérnök pedig minden munkafázist ellenőrzött, átvett, **nincs nyoma annak, hogy az építkezés közben bármilyen mulasztás felmerült volna** – vezette le a történteket az osztrák cég.”
https://24.hu/fn/gazdasag/2025/11/27/m30-toltes-miskolc-szikszo-foldcsuszamlas-pazarlo-autopalyaepites/

Ahogy manapság az a műszaki ellenőrzéstől elvárt!

„A Strabag szerint az altalaj tömörödése a vártnál lassabb ütemű az M30-as autópálya lezárt szakaszán, emiatt még nem kezdhető meg a pályaszerkezeti rétegek építése, és tarthatatlan a Lázár János által szabott határidő.”
https://telex.hu/gazdasag/2025/10/30/lazas-janos-strabag-m30-as-autopalya-lezaras

Nem sok jót ígért Lázárnak az említett törvénymódosítás elfogadása előtti kijelentése sem áprilisban. Közölte: „Szigorúbb törvény a magyar kis- és közepes vállalkozások védelmében! Magyarországon az építőiparban túl sok a külföldi! A Strabag, a Colas, a Swietelsky a magyar vállalkozások elől veszi el a munkát! Ez így nem maradhat!”
Ehhez képest az év eleje óta és jelenleg is több nagyszabású magyarországi állami beruházás kivitelezésében vett vagy vesz részt a Strabag. Ilyen például a mohácsi Duna-híd-projekt – itt alvállalkozó –, de dolgozik a Strabag a Zala Zone tesztpályáján és a Déli körvasút építésének II. ütemén, vagyis a Nádorkert-projekten is.”
„Az pedig friss hír, hogy a Strabag szerepet kapott az egyik legnagyobb állami beruházás, a Liszt Ferenc repülőtér új terminállal bővítésében– illetve egyelőre annak előkészítő munkálataiban …”
https://borsod24.hu/2025/07/04/lazar-janos-a-megsullyedt-es-lezart-m30-as-miatt-ki-akarta-tiltani-a-strabagot-ehhez-kepest-duskalnak-a-friss-megrendelesekben/

„A cég szerint az október 31-i dátum **egyeztetés nélkül** született, és az altalaj tömörödése lassabb a vártnál, ezért a pályaszerkezeti rétegek építése még nem kezdhető meg; erről belső levélben tájékoztatták a dolgozókat.”
https://www.szeretlekmagyarorszag.hu/hirek/lazar-janos-a-strabag-atbaszott-bennunket-a-miniszter-szerint-moho-volt-az-epitoipari-ceg/

„A kivitelező szerint már a lezárás előtt is végeztek független szakértői vizsgálatokat a területen. Ami ennél is érdekesebb, hogy **a Strabag szerint a burkolat sérülését a kivitelezés után, az altalajban megjelenő, addig ismeretlen eredetű víz okozta.** A nyomás alá került víz megváltoztatta az altalaj állapotát, ami így megpuhult és átázott.

Az altalaj mélyen eltört, és egyenetlenül süllyedt a töltés, ez pedig a burkolat repedéseihez, valamint a vízelvezető rendszerek, árkok sérüléséhez vezetett.”

https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/10/m30-autopalya-strabag-lazar-javitas-belso-level-osztrak

A víz FŐBŰNÖSKÉNT mindig „kéznél van”; de lehet, hogy most igaz is.

4.

Találtak egy geológust, aki rögtön kimondta a tutit, sőt még az elvárt módon azt még ki is általánosította

„A lapunknak nyilatkozó geológus ugyanakkor drámai képet festett a magyar gyakorlatról, aminek természetes következménye az M30-as esete. Az lett volna a csoda, ha nem csúszik meg a gigatöltés Miskolcnál.

„Megdöbbentő körülményekre hívta fel a figyelmet lapunknak nyilatkozva Oszvald Tamás geológus az M30-as autópályával kapcsolatban:

- földcsuszamlásos területre tervezték az M30-as autópályát.
- Olyan helyre épült a Miskolc–Szikszó közötti szakaszon a töltésmonstrum, ahol az altalaj nem bírja el.
- **Az egész meg sem történt volna, ha elvégzik a terület geológiai vizsgálatát, ha felmérik a földtani veszély-forrásokat**.
- Az M30-as jó példa a pazarló magyar útépítési gyakorlatra.

https://24.hu/fn/gazdasag/2025/11/27/m30-toltes-miskolc-szikszo-foldcsuszamlas-pazarlo-autopalyaepites/

Az utólag elvégzett munkák igazolják, hogy a jelen helyen is lehet autópályát építeni, ha elvégzik a szükséges feladatokat.

Ez nem azonos azzal a hibával, hogy a szükséges munkákat nem időben, hanem utólag végezték, ami nagy többlet kiadás lett!

5.

Mit tudtunk még meg a Strabagról?

Még sokan emlékezhetnek a Strabag Demokraták Szövetsége-’re.

„A Strabag igazi európai nagyvállalat, nemzetközileg is jelentős osztrák multi, a rendszerváltás után pedig hatékonyan terjesztette ki a piacait Kelet felé. Visszatérő vádak szerint mindig is erősen építettek arra, hogy az állami út- és vasútépítéseknél különösen fontosak a jó politikai kapcsolatok.”, „a politikai alapon osztogatott építési megbízások

https://444.hu/2025/11/05/lazar-haboruja-magyarorszag-legnagyobb-alvallalkozojanak-kiszoritasa

Ismert, hogy régen az SZDSZ nevű politikai pártot támogatták, mint ahogyan tették ezt Ausztriában is. Mint kiderült, fél évre a következő választásoktól, hogy ráadásul még - Lázár úr szerint - a kormány ellenzékét finanszírozzák, a Tisza Pártot:

„Pontosan tudjuk, hogy a Tisza Pártot pénzzel és közvélemény-kutatások megrendelésével támogatják.”
E kettő – az M30-as hiba + az ellenzéki párt támogatása – mintha túl sok lenne a Kormány miniszterének, ami érthető.

„Szégyen, hogy a Strabagnak fontosabb Magyar Péter, mint azok az emberek, akik az M30-as autópályát használni akarják”.
„A Facebookon amúgy Lázár még azt is üzente: „**Azt javasolom a Strabagnak és a hozzá hasonló pénzéhes, gyarmatosító, libsi vállalatoknak és oligarcháknak, hogy legyen forgatókönyvük arra is, hogy a Fidesz nyeri meg a választást**.
A Strabagnak a munka sürgős garanciális elvégzését és a politikától való távolmaradást javaslom. És **utána húzzanak el ebből az országból**.”
Lázár amúgy korábban azt is mondta, **a Strabagot ki kell tiltani Magyarországról**, ha a felújítás nem az elképzeléseknek megfelelően sikerül.”
https://hvg.hu/itthon/20251031_lazar-janos-strabag-tisza-part-m30
Nem tűnhet úgy, hogy az M30 ügye jó ürügy a Starbagot támadni a főbűne miatt, a pártfinanszírozáson át beleszólásért az ország belügyeibe.

A Strabag gyakorlata egyébként nem tér el a hozzá hasonló kategóriába eső óriáscégekétől.
Nem szereti a versenyt, a mindenhatónak mondott piacot! A vállalkozás lényegi jellemzőit nem a piaccal akarja megoldatni. Nyilvánvaló, hogy vizet prédikálnak, de bort isznak!
Mindent elkövetnek – a több száz éves gyakorlatot felhasználva – a versenyhelyzet élének csökkentésére, a munkájukat ellenőrző egységek leszerelésére, közömbösítésére, kartellek alakítására, az árak számukra kedvező alakítására, azaz a befolyásvásárlásra. A számukra kedvező döntéseket hozók helyzetbe hozására, majd honorálására.
Ezt támasztja pl. az alábbi ügyük is:
„… a vállalat vezetősége valószínűleg szorosan figyelemmel kíséri majd a bécsi Igazságügyi Palotában található kartellbíróságon jelenleg zajló eljárást. Az ottani bírói testület hamarosan több millió eurós bírságot szabhat ki a vállalatra – valószínűleg a legmagasabbat, amelyet Ausztriában valaha kiszabtak.
Miről is van szó? A Strabagot azzal vádolják, hogy részt vett az osztrák építőipari kartellben, amely 2002 júliusa és 2017 októbere között működött. Évekig több vállalat is összejátszott az árakban, felosztotta egymás között a piacot és információkat cserélt.”
https://www.derstandard.at/story/3000000288439/baukonzern-strabag-droht-womoeglich-hoechste-geldbusse-die-es-in-oesterreich-je-gab
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/10/m30-autopalya-strabag-lazar-javitas-belso-level-osztrak

„A STRABAG **multinacionális cég** (nemzetközi technológiai csoport az építőipari szolgáltatások terén).

- Székhelye: Bécs, Ausztria.
- Működése: Európa egyik vezető építőipari vállalatának számít, amely a hazai (Ausztria) és a nemzetközi piacokon is aktív, számos országban rendelkezik leányvállalatokkal és projektekkel.
- Mérete: világszerte több mint 500 telephelyen, és kb. 86 000 alkalmazottal (2025-ös adatok alapján) van jelen.
  A *Forbes* magazin is szerepeltette a céget a "Top Multinational Performers" (Legjobb multinacionális teljesítményt nyújtó vállalatok) listáján (2017-ben).”

https://gemini.google.com/app/0df029ca920e86bb?hl=hu

Nagy ellenfél lesz. De mintha manapság , már mintha visszafogottabb nyilatkozatokat lehetne hallani.

6.

Miféle hullámokat keltett az ügy?

A Strabagnak a munka sürgős garanciális elvégzését és a politikától való távolmaradást javaslom. És utána húzzanak el ebből az országból

https://www.vg.hu/cegvilag/2025/10/lazar-janos-strabag-2#google_vignette

„Lázár János építési és közlekedési miniszter a fejleményekre reagálva bejelentette: kezdeményezni fogja a **közbeszerzési törvény módosítását**. Ennek célja, hogy kizárják a jövőbeli állami projektekből azokat a cégeket, amelyek a közpénzből megvalósuló fejlesztéseknél hibásan vagy hiányosan teljesítettek.”

https://www.minap.hu/miskolc/2025/11/03/m30-autopalya-magyar-epitok-strabag-lazar-janos

„**A Strabag szórakozik a kormánnyal**, de szerintem ezt nem jól teszi. Mindenkinek a fantáziájára bízom, hogy mit jelent, ha valaki **megpróbálja Magyarország kormányát megszívatni**, vagy például szórakozik velem.”

https://azkomgec.hu/article/444/2025-10-30/lazar-janos-a-kovetkezo-hetekben-kiderul-hogy-megerte-e-a-strabagnak-atcseszni-orban-viktort-a-kormanyt-es-engem

„**A Strabag nem jó vállalat, nem jól dolgozik, semmi szükség nincs arra, hogy Magyarországon megbízást kapjanak**”– mondta alig fél éve az osztrák építőipari óriáscégről Lázár János építési és közlekedési miniszter …”

https://www.eszakhirnok.com/2025/07/05/lazar-janos-a-megsullyedt-es-lezart-m30-as-miatt-ki-akarta-tiltani-a-strabagot/#google_vignette

Nem sok jót ígért Lázárnak az említett törvénymódosítás elfogadása előtti kijelentése sem áprilisban. Közölte: „Szigorúbb törvény a magyar kis- és közepes vállalkozások védelmében! **Magyarországon az építőiparban túl sok a külföldi**!

A Strabag, a Colas, a Swietelsky a magyar vállalkozások elől veszi el a munkát! Ez így nem maradhat!”

Tegyük hozzá: nem csak az építőiparban, hanem pl. az élelmiszer kiskereskedelemben is!

„Ehhez képest az év eleje óta és jelenleg is több nagyszabású magyarországi állami beruházás kivitelezésében vett vagy vesz részt a Strabag. Ilyen például a mohácsi Duna-híd-projekt – itt alvállalkozó –, de dolgozik a Strabag a Zala Zone tesztpályáján és a Déli körvasút építésének II. ütemén, vagyis a Nádorkert-projekten is.”

„Az pedig friss hír, hogy a Strabag szerepet kapott az egyik legnagyobb állami beruházás, a Liszt Ferenc repülőtér új terminállal bővítésében– illetve egyelőre annak előkészítő munkálataiban …”

https://hvg.hu/gazdasag/20250704_Az-a-Strabag-dolgozik-a-ferihegyi-uj-terminalon-amelyikre-Lazar-Janos-kiakadt-es-ki-akarta-tiltani-az-allami-beruhazasokbol

https://hvg.hu/itthon/20251031_lazar-janos-strabag-tisza-part-m30

„Lázár János: **Marad a Strabag, de be kell tartani a játékszabályokat**.”

Most már azt mondta, hogy **„… mindegy, hogy cég külföldi vagy magyar, a lényeg a jó, megfizethető teljesítmény.”**

https://index.hu/gazdasag/2025/11/17/lazar-janos-strabag-orszaggyules-gazdasagi-bizottsag-torvenymodositas/

A Miniszter úr kettős szerepéhez illő kétfrontos harc ez.

A kezelésekből, a gyógyításokból úgy tűnik, mintha az M30 ügye is csak egy jogi és politikai eset lenne.

7.

Van egy kissé árnyaltabb kép is, „5 perc” gondolkodás után

„A hazai útépítésben eddig példa nélküli fiaskóról - amely során egy átadott útszakaszt teljesen le kellett zárni annak a használhatatlansága miatt - elöljáróban összefoglalható, hogy **az előkészítés hiányának** a porát a kivitelezőn verte el a közvélemény.”

Már a cikk elején elővezetnek egy teljesen másfajta megközelítést.

„Lapunk (a Magyar Építők – RM) már 2024-ben egy több mint 30000 karakteres tanulmányt készített neves szakértők bevonásával arról, hogy valójában mi is vezetett az M30-as autópálya lezárásához. Ez alapján elmondhatjuk, hogy a válaszok jóval messzebb vezetnek, mint amiről a hírek szólnak.

A fentiek tükrében vettük a fáradtságot, és megpróbáltuk feltárni, hogy valójában mi lehet a térség közlekedőinek mindennapjait immár másfél éve megkeserítő, ugyanakkor az egész magyar útügyi szakma felé **intő jelnek** számító útkárosodás, illetve a helyreállítás körüli problémák oka.

Bár ma már ott tatunk, hogy szinte hiába „integet” bárki is. Itt túl jók a hangtompítók, és elhalnak az ilyen hangok.

„Soha nem látott helyzetbe került az útügyi szakma”

„… a magyar gyorsforgalmi útépítés több évtizedes történetének egy példátlan fejezetébe léptünk be: eddig ugyanis nem fordult elő olyan (a keleti szomszédunkban például korábban megszokottnak számító) eset, hogy egy nemrég átadott, sok tízezer közlekedő által használt útszakaszt le kellett zárni. Ráadásul nem is rövid időre, és úgy, hogy közben az út újra forgalomba helyezésének időpontja is bizonytalan.
Ennek tükrében egyáltalán nem meglepő a projekt utóéletét kísérő viharok; **ugyanakkor a közbeszédben megnyilvánuló jelenlegi nézőpont, -amely szinte kizárólag a kivitelező felelősségét helyezi középpontba -, alighanem téves.”**

„A projekt részleteit jól ismerő, neve elhallgatását kérő útügyi szakember ugyanis alapvetően úgy értékelte lapunknak a történteket, hogy az M30-as lezárásához vezető útkárosodás az egész szakmának és a döntéshozóknak egyaránt egy óriási **intő jel!”**

„Kifejtette: az **alföldi útfejlesztések korszaka után** a jövőben az M30-ashoz hasonló geotechnikai kihívásokkal járó dombvidéki útépítések várhatóak majd hazánkban. Emiatt különösen fontos lenne leszűrni a Szikszónál történt jelentős útkárosodás tanulságait, alaposan megvizsgálva a klímaváltozás jelenleg még felméretlen, és egyáltalán nem figyelembe vett tényezőit is.”
Az alföldi útépítés kifejezés az egyszerűbb útépítésre utal.

„A szakember szerint egyértelmű,
hogy előre nem látható okok állhatnak a káresemény mögött, ami után azonban ideje a monitoring, az alapkutatások és az útügyi előírások fejlesztésére fordítani a fókuszt.”
Mitől lenne előre nem látható a helyi túl sok víz kártékony hatása? Ahogyan a következő mondatban ki is mondja.
„Víznek nyoma se volt (valószínűen a tervezéskor-RM), aztán a töltésben és a töltés alatt is megjelent (valószínűen az építéskor-RM).”

„… a szóban forgó projektben az engedélyezési terv és a kiviteli terv készítése közben készültek talajmechanikai vizsgálatok: 16 méter mélységig végeztek fúrásokat a vizeknek a nyomai abban a pillanatban nem látszódtak.

Ugyanakkor évekkel később, a probléma megjelenésekor egyértelművé vált, hogy a víz a szóban forgó töltésben és a töltés alatt is megjelent.”

A - túl sok - víz , mely az útépítők, vasútépítők, hídépítők legnagyobb ellensége, mely a legnagyobb károkat okozza, még az atomkorban is.
Melyből vagy nagyon kevés van (l. a Homokhátságot), és akkor ez a baj, vagy túl sok, bizonyos helyeken, pontokon, és akkor meg ez a baj, mint az M30-nál!

Az M30-nél a szakértő szerint „Lényeges elem, hogy nem síkvidéki, hanem dombvidéki autópálya útvonalról beszélünk.”

„… a Hernád völgyében futó útvonal külön kihívásokat is hordoz. „Ezen a területen keverednek a talajviszonyok, a folyómeder kanyargásából adódóan egy változatos geológiai területen halad át az M30-as. **Ez mindenképpen nehezebb feladat, mint az elmúlt években kivitelezett alföldi útépítések.** Ezeknél egységesebb, geológiailag könnyebb rétegzettségű területen épültek utak, ahol ráadásul nem szükséges különösebb mértékű bevágás és töltésépítés, így kisebb a kockázat.”

Az M30-nál tudatosítani kell, hogy a kiviteli terveket a kivitelező Strabag készíttette. Azaz nem csak kivitelező volt, hanem az előkészítő folyamatnak is meghatározó része, eleme volt!
Az a Strabag, melynek a bázisországa Ausztria, melyről ki lehet jelenteni, hogy nem alföldies jellegű ország.
A Strabag gyakorlatát ebben szerezte, tehát domb-, és hegyvidéken. Le lehet ezt tagadni? Kétféle útépítő lenne? Egy alföldi bugyuta, meg egy hegyvidéki?
Miskolc mellett dolgozva hirtelen mindent elfelejtett, vagy nem vette észre, hogy nem Békéscsabán kivitelez?
A Strabag által készített kiviteli terv hibás volt.
Bizonyítja ezt az, hogy az elkészült autópálya egy szakaszát utólag el kellett bontani, egy csomó eddig el nem végzett munkát el kellett végezni, majd újjáépíteni az egészet!

„… a töltés tömbszerű elmozdulása történt meg a töltés alatti rétegek nem megfelelő teherbírása miatt.”

Az M30 jellegzetessége:
„… **az útszakasz több mint két éven át használható volt** az átadó után, aztán viszont rohamosan romlott az állapota.”

Ha kihagytak volna bármit is, az ebben az időszakban miért nem jött elő? Miért akkor ütött be, amikor jött a sok víz? Mert az jött!
Tény, hogy „… **a 2023-as év országos átlagban a nyolcadik legcsapadékosabb év volt a 20. század kezdete óta**.”
Mi az, ha nem lebonyolítói, előkészítői – itt Strabag - hiba, hogy egy ilyen csapadékos év után nem vizsgálták felül a szárazságban készült tervet?

Kiderült az is, hogy
„A különböző fórumokon sokan feszegették azt a kérdéskört, hogy milyen anyagból épült a töltés. A geotechnikai vizsgálatok és szakvélemények alapján kijelenthető, hogy **a töltés az előírásoknak megfelelő anyagból épült.”**

Ami fontos:
„Egy 14 méter magas töltéssel készített útszakasz károsodott: pontosabban megindult egy csúszólap mentén. Szaknyelven szólva, a töltés alatt mintegy hét méter mélységben eltörött a talaj.

Tehát nem az épített töltéssel, hanem a beavatkozással nem érintett, a töltés alatti talajjal történt a probléma!

Elindult egy lassú, de egyértelmű csúszás a Szikszót átszelő 3-as főút irányába (azaz keleti irányba).”

„**A klímaváltozás okozta úthibára** ugyanakkor nálunk is volt példa: az M6-os autópályán keletkezett kárt az okozta, hogy a heves esőzések miatt az autópálya víztelenítő rendszere összeomlott. „Az akkor érvényes szabályoknak megfelelően megtervezett és megépített vízelvezető rendszert gyakorlatilag elmosta az eső.”
Az ilyen hibák léte nem először hangzik el, mégsem hajlandó senki sem meghallani, tudomásul venni. Hasonló eset bármikor jöhet.

Zárásként hangsúlyozta, az útügyi **szabályozásaink nem tudták még lekövetni** az éghajlat megváltozását és egyre szélsőségesebb jelenségeit.”
https://magyarepitok.hu/aktualis/2025/10/m30-az-ekm-feloldotta-a-strabag-kommunikacios-tilalmat-a-magyar-epitok-riportja
Mégis azt játsszuk el, hogy minden rendben van.
Megjegyzem, hogy a geológus szakértő jó helyen kapizsgált, mivel a három vélemény összecseng.

8.

A történtek kétféle minősítése

1. a kivitelező a profitja növelése céljából előírásokat hágott át, a minőség csökkentésével a társadalmat károsította meg, (a minisztériumi jogászok szerint), avagy
2. ez nem más, mint a beruházási folyamat nyilvánvaló hibáinak következménye (a mérnökök szerint).

El lehet gondolkodni, vajon hogy a Miniszter úr állásfoglalásait a beosztottjai kellően alátámasztották-e? Nem rontották-e akarva, vagy akaratlanul ezzel az ő hitelességét?

9.

A maffia és a rendőrség

Ez nyilvánvalóan két különböző intézmény, melyek mindketten a társadalom életét befolyásolják. **A lényeg: ellenérdekeltek!**

A maffia fosztogat, gyilkol, a rendőrség pedig mindezt meg szeretné gátolni. Az egyik létrejön, a másikat meg létrehozzák.

A valójában nem ennyire egyértelmű ez a működés, mint sok filmben láthatjuk, mert a maffia sokszor meg tudja vásárolni, le tudja fizeni, korrumpálni tudja a rendőri vezetőket, akik ettől kissé kevésbé lesznek eredményesek, kevesebb bűnözőt kapcsolnak le, ha részesednek a rablott szajréból.

E két intézménnyel jól lehet modellezni a megrendelő-kivitelező kapcsolatot is a számtalan hasonlat miatt. A megrendelő elvileg a társadalom képviselője.

Az itthoni nagy átszervező művészeknek elképzelhető, hogy a rendőrségi feladatot rábízzák a maffiára? Hiszen tudjuk, a tyúkól ügyeit is a mindenben ellenérdekelt rókák képesek a legjobban intézni

10.

Egy szétválási, elkülönülő szakasz

77 évesen az útépítési szakmának két teljesen eltérő szakaszát láthattam. Állítom: az M30 hibák **egy nagyobb szakmai rendszer hibáinak következményei**.

Az a csoda, hogy csak ennyi van.

Volt egy „aranykor”:

a) Az operatív irántyó a megyei szint, tehát mintha figyelembe vették volna a szubszidiaritás elvét. A csúcson az államépítészeti hivatal foglalt helyet, melynek gyönge másolata lett az a közúti igazgatóság, mely a követési időszakban létezett. A későbbi közúti igazgatóságok pedig elindultak a végelgyengülésük felé.
   Tevékenységük valóban szerteágazó volt.

Alkalmasságukat igazolja az államépítészeti hivatalok rendkívül hosszú idejű fennállása, mert szükség volt rájuk.

Ezek megvalósították az új út építése, a meglévő utak fenntartása, az utak üzemeltetése szentháromságát, melyre azóta sincs példa.

b) A megyei szinten mérnökök irányítottak, a főmérnök irányításával, tekintettel arra, hogy az útépítés mégis valamilyen műszaki jellegű dolog.
c) A kezdetben még új utat is építettek. Voltak aszfaltkeverőik, aszfalt laborjaik, a legkülönbözőbb bedolgozó és szállító eszközeik, géptelepeik. Mindezek létrehozása igen sok pénzbe, küzdelembe került. Felszámolásukkal mindez teljesen értelmetlenné lett.

   Később az építő tevékenységet visszaszorították az útfenntartási munkákra.

   Még később még ezek fizetős részét is át kellett engedni a kivitelező cégeknek. Csak a legkevesebb profitot termelő ténykedések maradhattak. Elvesztették a burkolati jel festő lehetőségeiket.

   Az ún. privatizáció nagy vesztesei a megyei szerezetek voltak, melyek a mindenkori minisztériumi akarattal kerültek egyre lejjebb, egyre kiszolgáltatottabb helyzetbe. A munkák elvesztése, másoknak átengedése idegen érdeket szolgált, mely fontosabb volta minisztériumnak, mint a saját szervezete védelme.
d) Valamikor hatósági szerepünk is volt, az utakat érintő idegen beruházásokkal kapcsolatban. A szokás szerint elvitték tőlünk ezt a feladatot is a közlekedési felügyeletbe, majd azokat is megszüntették, az ő megoldásuk szerint.
e) Az egyetemek képezte mérnökök mind ugyanazt a szellemet, szellemiséget képviselték.
f) Kialakult a tervhierarchia:
   - a tanulmányterv,
   - az engedélyezési terv,
   - a kiviteli terv,
   - a megvalósulási terv.

   Nyilván azért így, mert mindegyiknek más volt a funkciója. Ezeket egymással nem helyettesíthetők! Ezeket mindig egymás után el kellett készíteni, mert az ún. „meglepetés” így volt minimalizálható. Az eltérés szinte mindig időbeli csúszáshoz, határidő módosításhoz, és többletköltséghez vezetett.

   Ma a fontosságán alul kezelik a tervezést, még a Magyar Mérnöki Kamara is, akiknek a szabályozás lenne a fő szerepe.

Kiderült, hogy a nagy Strabag, a multi, az osztrák hegyvidéken edződve is képes selejtes tervet letenni az asztalra, a magyar lankákra, ha nem veszi figyelembe a szakma elemi szabályait.
A felmerült többletköltségek miatt tovább drágult az amúgy is nagyon drága autópálya építés. Igazolódott a hatalmas időbeli csúszás is, mely az M30-nál előállt. Igazolódott az a hatalmas káros hatás is, mely a késések miatt az érintett társadalmat hergelte. Az M30 legyen intő példa arra, hogy sürgősen vissza kell térni a bevált magyar tervezési sémára!

g) Kialakult a tervellenőrzés rendszere, melynek során tételesen le kellett ellenőrizni azt, hogy a tervező betartotta-e az egyes tervekre vonatkozó előírásokat.
h) Külön voltak, a megyei szervezettől elkülönültek, a tervezők.
i) Külön voltak a műszaki ellenőrök is. Valamikor a megyei szervezeteknek voltak saját tervező és műszaki ellenőr csoportjaik. Működtek is! A munkatársaktól pontosan megkapták a tervezési feladatot. A műszaki ellenőr sem vehetett át selejtet, mert akkor azt a saját fenntartó kollégáinak kellett helyrehozni.
j) A megyei szervezetknek önálló számítástechnikai csoportjai is voltak. Azt hiszem, hogy ma, a digitális világban, Magyarországon a megyei közút az a szervezet, melynek ma már ehhez sincs joga! Természetesen van ez is, de valahol, távol. Megint kivettek a megyékből munkát, hogy valahol Pesten létesítsenek egy munkahelyet, ahol elvégzik majd ugyanazt, mint korábban a megyékben.
k) Volt egy kis létszámú minisztérium, ahol az aktuális kormányok elképzeléseit tartalmazó irányzatokat határozták meg, tehát az elvekről döntöttek. A minisztérium hangolta össze a különböző szállítási módok – különösen az út és vasút - munkamegosztását!

Ami ezután jött, az a rémálom.

Ha valaki kételkedik, számolja össze, hogy a közlekedési minisztérium az alatt az idő alatt hányféle különböző néven, hányféle helyen, ennyi ideig fordult elő. Beleszédül.

Az aktorok, akik az aktuális hatalomtól erre meghatalmazást kaptak, **összetévesztették a fejlődést a permanens, agyatlan átszervezések sokaságával.** Ezzel végtelen békétlenséget vittek ebbe a rendszerbe, állandósították a létbizonytalanságot.

Hiszen amikor még egy korábbi átszervezés be sem állt, már jött a következő. Ezek egymásra halmozódtak. A szakembereket állandó igazodáskényszerre késztették, hatalmas energiákat elvonva az érdemi munkától.

A megyei szervezeteket szó szerint lerabolták.
Egyre több funkciójuktól fosztották meg őket azért, hogy azokat a fővárosba telepítsék, majd ott azokat felhizlalják.
Ha vidéken megszüntettek 10 mérnöki állást, Pesten csináltak helytett 100-at!
A lépések tehát a gazdaságossággal sem igazolhatók.
A mérnök, aki fővárosi munkát kapott parancsnokká vált, aki vidéken, beosztott lett. Mintha az elhelyezkedéssel törvényszerű lett volna az elbutulás, miközben az egyetemen egymás mellett ültek.
Az állandó oda-, és visszaszervezés nagyon nagy költségű lehetett, melyekről soha senki sem számolt el.
A csiki-csuki szervezkedés mintapéldája az volt, amikor a megyei szervezetek számát kezdték csökkenteni, a megyék különböző kombinációinak kitalálásával. Így volt 12, majd 29, aztán talán 5 megyei szervezet.
De játszottak már játokot is. Pl. Csongrád megyét előbb Békéssel, majd utána Báccsal vonták össze.
Minden előbbi szerinti átszervezést mindig egy visszaszervezés követte. De azt soha nem kérdezték meg, hogy mi értelme volta létrehozni valamit, majd felszámolni. Ismét sok pénzért!

Van a mai „szép új” világ:

A) A szubszidiaritás elvét kirúgta a centralizáció, a koncentráció elve.
   A1)
   Az első lépésében fővárosi cégeket tákoltak össze a lopott holmiból. Természetesen mindig indokolták ezek szükségességét. Akkor is, ha az fals volt! Az államépítészet hivatalok korábbi funkcióikat rendre elvesztve telephellyé váltak. A gondolkodás helyébe a fentről kapott feladatok végrehajtás lépett. **Ilyenek voltak: az ÁKMI, az UKIG, a KKK. a NIF.**
   Mindegyik, mint kis minisztérium uralkodott a megyék felett. **Mindegyik a megyékből kilopott funkciókra épült!**
   Nagyon kellettek, majd ahogy létrehozták, ugyanúgy be is csukták őket. Megint „alaposan” indokolva.
   Az a tény, hogy ezek korábban nem léteztek, és ma ezek nincsenek, bizonyítja, hogy semmi szükség nem volt a létesítésükre!
   Természetesen mindenütt főosztályokkal, vezérigazgatókkal, alvezérekkel, titkárságokkal, nagy gazdasági szervezetekkel, ilyen-olyan kabinetekkel.

A2)

A sors azonban őket is utolérte, mert elkezdték beolvasztani ezeket is a újabban minisztériumba.

Most a minisztérium új utakat dönt el, terveztet. Lehet, hogy nemsokára finiserük is lesz, és nekiállnak utat építeni? Esetleg fagylaltot is gyártani?

Természetesen ennek súlyos ára van.

Nincs gazdája a hálózatfejlesztésnek. Rendre épülnek a Duna hídjai úgy, hogy nincsenek úthálózati kapcsolataik. Nem csoda, ha alulhasznosítottak. Senki másnak nincs jogosultsága, mint nekik arra, hogy a vasúti és a közúti fejlesztéseket összehangolják.

A M1 és az M7 soksávosítása előtt még véletlenül sem nézték meg, hogy helyette lehetett volna-e a Győr-Bp., vagy a balatoni vasutat fejleszteni. Nem foglalkoznak megtérülés számításokkal sem, rendre születnek a kis kihasználtságú utak, mintha végtelen lenne a rendelkezésre álló pénz. **A beruházások egy része értelmetlen, holt tőke lesz. Ezt is megtehetik?**

B) A megyei szint leépítését azzal kezdték, hogy elzavarták a megyei főmérnököket! Lettek helyettük közgazdászok, jogászok, és ezerféle menedzserek. Még szerintem kellenének pszichológusok is.

C) Mindösszesen maradt a megyéknél a kátyúzás és a hótúrás. De hó már nem is fog esni a klímaváltozás miatt.

A kátyúzáshoz meg nem kell a mérnöki tudás. Egy falusi alkalmi, képzettség nélküli brigád egy brigádvezetővel ezt képes ellátni. A mai közúti igazgatóság korábbi funkcióit, és ezzel a jelentőségét elveszítve, már itt tart, mindent kiraboltak belőlük, amivel pénzt lehet keresni. A döntési joguk már szinte nulla.

Ha lényegében minden funkciót kiszerveztek –ez volt annak kornak a kulcsfogalma -, azt a néhány valamit, ami megmaradt semeddig sem tartott volna kiszervezni. Talán az mentette meg ezeket, hogy ezek már senkinek sem kellettek. Volt, amikor attól kellett tartani, hogy az egykori államépítészeti hivatalból egy néhány fős kiszervező iroda marad csak meg valamelyik alagsori irodában.

D) –

E) Régen az egyetemeknek volt szavuk a fő irányok kijelölésekor, a szakmai vitákban. Ma eltűntek, elnémultak.

Az a téves képzetük, hogy az AUTOCAD a mérnöki gondolkodás csúcsa, miközben az egy középszintű, szerkesztői rutinfeladat. Hiszen az csak egy számítógéppel segített tervezés.

Nincs ötletük arra, hogy mely útügyi műszaki előírásokat kellene a klímaváltozáshoz szabni, milyen újak kellenének.

Az M30-ra kitérve: kellene egy előírás arra, hogy ezeket a kritikussá váló pontokat hogyan lehet megtalálni, beazonosítani. Az említett dombvidékiség, a hegyvidékiség miatt.
Ezek a pontok nem egyediek, többlet figyelmet érdekelnek.
Pont azért, hogy ott minden olyan vizsgálatot el lehessen időben végezni, amelyekkel a jelenleg ott elvégzett munkák **már a tervezés során** beilleszthetők lennének. Megelőzve ezzel az új pálya utólagos elbontását, a szükséges munkák elvégzését, majd a pálya teljes újraépítését.

Az aszfaltok életkora majdnem nulla, miközben a mechanikai aszfalttervezés folyamata zajlik, de ez is nélkülük.
Hiába újítanak fel aszfaltozással egy szakaszt, a következő évben szinte lehet mindent elölről kezdeni, mert nincs élettartam, tartóssága a beépített aszfaltnak, mely mutatja a választott azfalttechnológiai irány helytelen voltát. Nincs az az ország, mely kibírná, hogy minden évben, minden szakaszon ÚJRA aszfaltozzanak. Egy felújítás után elvárás az, hogy pár évig ugyanott NE kelljen ismért pénzt költeni.

30 év kapitalizmusban talán kinyílt a világ, mely az aszfaltnál esetleg azt jelenti, hogy a korábbi kötött anyagbeszerzési pályák megszűntek?
Ma világ legjobb bitumenjei, a legjobb zúzottkövei mind elérhetők. Csak nálunk nem?

Miközben minden arany árú már, mi ezért a gyenge minőséget kapjuk. Drágán a rosszat!

Az ebből eredő kár meghaladja az M30 kárát, csak nem annyira látványos. Nem háborodhatna fel ezen is a hatalmasság?

Az aszfaltok tervezésének újragondolása a klímaváltozás miatti rettenetes hőstressz kiváltotta alakváltozások késleltetése miatt lenne nagyon fontos!

F) A tervhierarchiát felrúgták.
Szinte olyan nincs, hogy a teljes sorozat elkészülhessen. Egy beruházás tervezése így erősen foghíjas. Elkezdték a tervfajtákat egymással helyettesíteni. Van példa ezek összevonogatására is. Mindig az időhiányra hivatkozva. De majdnem mindig beigazolódott, hogy a tervezéssel nyert időt többszörösen elbukják a kivitelezéskor, és még sok többlet kiadás is jelentkezik. Sokáig reméltem, hogy a Magyar Mérnöki Kamara majd rendet tesz, de ez is csak egy hiú ábránd volt.

G) A tervzsűrik esetlegesek.
Nem baj, ha a műszaki tervek silányak, mert majd a közbeszerzés, a közbeszerző mindent a helyre tesz – ma talán így lehetne a már-már tudománnyá fejlesztett közbeszerzést leírni. A beruházási folyamat főszereplője a körbeszerző lett. Ez a súlypont eltolódás ismét súlyos hiba.
A kivitelezés elakadásakor békéltetés, alkudozás kezdődik, mint egy zsibvásáron.
100 oldalt is meghaladó oldalszámú kiviteli szerződések is vannak, olyan kitételekkel, melyeket a tervezéssel kellett volna megoldani. Lassan egy szerződés egy könyvtár.
Nem kell a jó terv, azaz a mérnök, mert majd mindent megold a közbeszerző, a jogász.

Kínosan ügyelnek arra, hogy a dr. Gáspár László professzor úr (KTI és SZIE) által szorgalmazott teljesítményelvű szerződés még csak említésre sem kerüljön, hiszen az súlyosan sértené a kivitelezői érdeket.
Mitől természetes, hogy a selejtes munkák miatt majdnem évente kell aszfaltozni, tehát a tavaly készült munkáknál is. Hogy nem követelmény egy új munka tartóssága, időtállósága?

H)-I) Mint a maffia-rendőrség kapcsolatnál.
Életszerű, hogy egy kivitelező majd önmagát ellenőrzi a társadalom érdekében, amikor neki sokkal fontosabb a cége profitja. Hazugság.
A minisztérium segítsége a kivitelezőtől elkülönülő tervező és a műszaki ellenőr, hiszen ez lenne a társadalmi érdek.
Az M30-nál egyszerűbb volt a tervezést is odaadni a kivitelezőnek, mert ezzel egyszerűsödött a minisztérium munkája. Lehet, hogy nem is győznék. De talán nem kellett volna mindent magukhoz ragadni.

A műszaki ellenőröket lefegyverezték a sok átalakítás során. Ma lábhoz tett puskával nézik, amit az elszabadított kivitelező tesz. Közben lehet, hogy kötelesek a falu oltási bizonyítványait is könyvelgetni a rengeteg adminisztráció mellett.

Aki megpróbál az eredeti funkció szerint dolgozni, az megkapja a kötekedő bélyeget, azt a főnöke rendszerint a „helyére teszi” a kivitelezők „kérése” alapján. A harmadik ilyen eset után beáll az előbbi kívánt üzemmódba.

J) A szép új világ megrendelője, haszonélvezője a minisztérium, mint mindennek az ura.

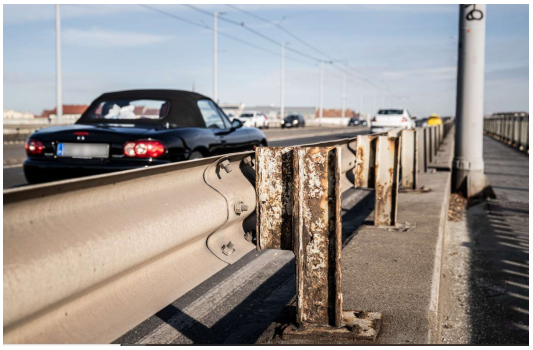
K) A minőségirányítási rendszerek megbuktak!

Volt egy olyan évtized, amikor hatalmas ünnepségeket rendeztek az ún. minőségbiztosítási rendszerek bevezetésének örömére. Ehhez a cégeknek vizsgát kellett tenni, mely után hatalma papírmunka szakadt rájuk, és ezért még fizettek is.
Egy nagy átverás volt, ma már látszik. A rendszer bevezetése után minden munka kapott egy papírt arról, hogy a minősége a lehető legjobb, akkor is, ha selejt volt. A Strabag a legjobb példa az M30-al erre. Mint az utolsó előtti pontban látható, a minőség már legalább 2000 éve nagy téma. Ma itthon mégis megoldatlan, vagy megoldhatatlan.

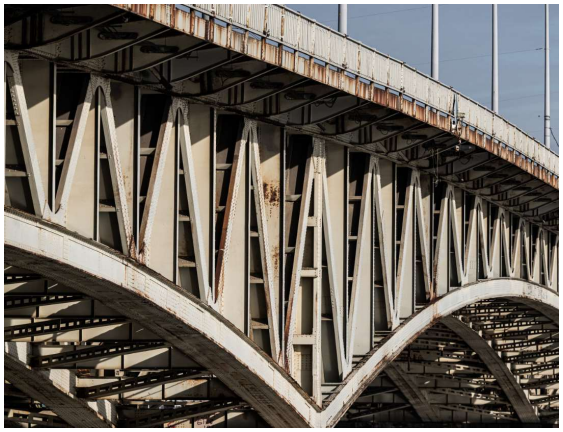
11.

<u>Pedig lenne más is feladat is, mely naponta látható</u>










https://galeria.index.hu/belfold/2025/11/29/petofi_hid/16

Világos, hogy valószínűen ez a főváros sara, de ezt a kárt a minisztérium nem látja, eltűri? Hogy bízható egy ekkora vagyon egy ilyen kontár brigádra, akik szerint ez is természetes? Nyilván itt is van egy főosztály, aki képes megmagyarázni, hogy éppen miért jó ez így.

Van itt értelme bármit is építeni, ha azok erre a sorsra jutnak, ha ilyen fenntartástagadó a szemlélet?

Hogyan lehet egy értékes objektumot olyanokra bízni, akik a fenntartás fogalmát így értelmezik?

Megengedhetők az M30 jellegű hibák, kidobott pénzek, amikor annak a pénznek másutt rengeteg helye lenne?

Nem háborodhatna fel ezen is a hatalmasság?

12.

Amiről csend van, vagy inkább csendnek kell lennie?

A „tudományos” szaksajtó, és a „tudományos” egyesület mintha semmiről sem tudna – végtelen hallgatásba vonult, mindig talált ezek helyett fontosabb témákat.

De a rengeteg szakmai konferenciának sem lehet témái a fentebbiek.

A Magyar Mérnöki Kamara nem kérdezi a tagságét, mert nem érdekli, mivel zavarja a mérnökei véleménye.

13.

A középszint változásai, a megyék és a minisztériumok között

Az ősforma, a kezdet, a mintaképem a megyei államépítészeti Hivatalok.

Az **Államépítészeti Hivatal** (ÁÉH) a kiegyezés után, de végleges formáját és szervezetét az **1877. évi XXIV. törvénycikkben** nyerte el.

A Hivatal egészen **1950-ig** működött.
Összefoglalva:

- Létrehozás (végleges forma): 1877 (korábban, 1868-ban már szerveztek államépítészeti hivatalokat).
- Megszűnés: 1950.

https://gemini.google.com/app/39b7eaa6985fc541?hl=hu

Az előbbiek halvány utánzatai, másolatai, a megyei közúti igazgatóságok

A megyékben … területileg szervezett **közúti igazgatóságokat** a szocializmus időszakában, **1958. május 1-jén** alapították meg, 12 megyében. Ezeket tekinthetjük a mai Magyar Közút Nonprofit Zrt. megyei igazgatóságainak jogelődjének.
https://gemini.google.com/app/87973568ab3fa73e?hl=hu

A sikertelen próbaszervezetek, valamint az egyes intézmények életkorai

az Államépítészeti Hivatalok:	1877-1950. Éltek: **73** évet
megyei közúti igazgatóságok:	1958-2005. Éltek: **57** évet
ezek ketten együtt:	**130 év**
Országos Közúti Főigazgatóság:	1989-1996. Élt: . **7** évet.
UKIG=Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság:	1996-2007. Élt: **11** évet.
KKK=Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ:	2007-2016. Élt: **9** évet
ÁKMI=Állami Közúti, Műszaki és Információs Közhasznú Társaság:	2005-2009. Élt: **4** évet
NIF=Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.:	2007-2023. Élt: **16** évet
Magyar Közút Nzrt.:	2005-máig **20** éve él.

Az Országos Közúti Főosztálytól a NIF-ig tartó szervezeteket a minisztérium háttérintézményeinek mondták. Lényegében kis minisztériumok volta, melyek így is működtek.
Érdemes ráfigyelni, hogy ezek sem a rövid életük előtt, sem azt követően nem léteztek. Ugyanazok számolták fel a létüket, akik ezekbe belekaptak. Ha előbb sem voltak, és utána sem kellettek, akkor miért hozták ezeket létre? Ki a felelős

ezkért a borzalmas átszervezésekért? Hiszen ezek mind-mind nagy költséget emésztettek fel.

Az élettartamok alapján könnyű meghatározni az ideális középszintű irányításformát.

Vajon az egykori szervező világbajnokokban, azokban, akik mindezt jóváhagyták, maradt-e annyi tisztesség, hogy felvállalják a szörnyűségeiket? Esetleg a bankszámlájukról át is utalnának valamennyit?

Kellene végre egy utolsó átszervezés, azaz inkább egy visszaszervezés a normális működéshez!

Önmagáért beszél az a tény, hogy ezeket rövid életű szervezeteket azok számolták fel, akik létrehozták! Nem kellett különösebbe áskálódnia a külsősöknek!

Jó tudni azt, hogy ez a játék az egyetemek, a „tudományos" és „érdekvédelmi" szervezetek tudtával zajlottak. A lapításukkal szentesítve a hatalmasságok akaratát!

Csoda-e, ha ebben az országban az egyik vezető halálok az infarktus? Talán megérdemelnének egy halk bocsánatkérést azok, akik ezt elszenvedték és még élnek.

A középszint felett lévő minisztériumi szervezet változtatásai szinte követhetetlenek lennének!

14.

A tartósság, még véletlenül sem!

Vitruvius, aki Julius Caesar hadmérnöke volt, megfogalmazott 3 alapelvet, a triászt. Valahogyan nem volt szükségük az ISO minőségbiztosítási rendszerére, amiről ma már tudjuk, hogy az éppen a minőség NEM biztosítási rendszere.

A híres triász:

„A **utilitas**, **firmitas** és **venustas** a római építész, **Vitruvius Pollio (i. e. 1. század)** által a „Tíz könyv az építészetről (De architectura libri decem)" című művében lefektetett építészeti elvek hármassága, a **jó építészet** alapvető kritériumai.

Íme a jelentésük:

1. **Firmitas** (**tartósság**, szilárdság)
   - Jelentése: az épület legyen **szilárd** és **tartós, ellenálljon az időnek.**
   - Vitruviusi magyarázat: Ez a szempont az **építési módszer** és az **anyagválasztás** helyességére vonatkozik. **Az épületnek jó alapozással, megfelelő anyagok felhasználásával és stabil szerkezettel kell rendelkeznie, hogy hosszú távon fennmaradjon.**
   - Modern megfelelője: szerkezeti integritás, tartósság.
2. **Utilitas** (hasznosság, funkció)
   - Jelentése: az épület legyen **hasznos** és **praktikus**, feleljen meg a célnak.
   - Vitruviusi magyarázat: ez a szempont a **tervezés** és a **funkcionalitás** megfelelő elrendezésére utal. Az épület helyiségeinek elhelyezkedése és mérete feleljen meg azok rendeltetésének, és kényelmesen, hatékonyan használható legyen.
   - Modern megfelelője: funkcionalitás, használhatóság, ergonómia.
3. **Venustas** (szépség, esztétika)
   - Jelentése: az épület legyen **szép** és **esztétikus**, kellemes látványt nyújtson.
   - Vitruviusi magyarázat: ez a szempont a **formák** és a **harmónia** jelentőségét hangsúlyozza. Az arányoknak, a szimmetriának és a díszítésnek kellő gondossággal kell illeszkednie, hogy az épület **örömet szerezzen** a szemnek.
   - Modern megfelelője: Esztétika, formai minőség, harmónia.

Ezt a három elvet Vitruvius úgy fogalmazta meg, mint aminek **mindháromnak egyszerre** kell megvalósulnia ahhoz, hogy egy építményt **teljesen jónak** lehessen tekinteni.

A triász azóta az építészettörténet és -elmélet alapvető sarokkövévé vált."

https://gemini.google.com/app/3e75943f2a0e93a9?hl=hu

15.

A megállapításaim:

1. Az előbbi 2000 éve megfogalmazott triász a mai útépítéseknél is betartható, betartandó lenne.
2. Sajnos én nem találtam az érvényes Útügyi Műszaki Előírásokban a tartósságot, mint a legfontosabb követelmény elvárását, előírását.

Szeged, 2025. XII. 1.