

Sorozatunkban a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) létrehozása óta eltelt 75 év legfontosabb állomásairól, a szervezet fejlődéséről és nem utolsósorban a jövő lehetséges irányairól kérdeztük azokat a szakembereket, akik a kezdetektől, illetve napjainkban játszanak meghatározó szerepet a KTE életében.

Aba Botond, a BKV egykori vezérigazgatója (1994-2007)

Nemzeti egységprogramra lenne szükség a közlekedésben

A fejlődés szó számomra előrelépést jelent, ilyen értelemben a munkakultúra inkább változik, mintsem fejlődik, az előrelépés nem egyértelmű. A technológia és a technika ugyanakkor valóban fejlődik, oly mértékben, hogy azt az emberi tevékenység már nem tudja utolérni, lekövetni. Ezért félok, hogy ha próbálunk lépést tartani a gyorsuló világgal, tevékenységeinket megrögződések és kényszerek fogják jellemezni és a szellemi munkát az ilyen algoritmusok indítása, leállítása fogja jelenteni. Ezt a folyamatot azonban már nem az ember tervezi meg és végzi el, hanem mint a kagyló a gyöngyöt, magából fogja kiizzadni. Félreértés ne essék. Nem csak a fizikai, hanem minden szellemi tevékenységre is ez lesz érvényes!

Hogy manapság vannak-e új szelek? Kiesve a rendszeres részvételből az egykorú kollégákkal, azt látom, hogy a boomerek (a mai 60-70 évesek) még képesek egymással kommunikálni, de 70 felett ez már nem működik. Sőt, némely „szépkorú” szakember – merítve 40-50 éves szakmai tudástárából – csak tipizált és elavult panelokat mantráz. Ne tagadjuk el ezt a jelenséget, még akkor se, ha ezzel most bárkit megsértek. A KTE-t ez annyiban érinti, hogy ha működése beleragad a múlt elavult patentjeibe, akkor azok jelentősen hatástalanítják az újra való törekvést. A boomerek (maradék) tekintélye talán elégséges ahhoz, hogy a múlt helyes és eredményes tanúságait jó példaként megjelenítsék. Ha szerepük csak addig terjed, hogy ajánlásokat képesek kiizzadni, amit azután senki nem vesz át, úgy erre és a jövőmondásra kell koncentrálni kommunikációs erőforrásainkat!

A célkitűzések napi változása is jelzi, hogy szakmánk beleesett a politika csapdájába. Tisztán kell látni a különféle szereposztások témakörei és azok időigénye között. Kérdés, hogy a fejlesztéspolitika megvalósítási folyamatába kellően egzaktan beépíthető-e egy „senior watch dog” szerep. Pl. a budapesti kerékpározás milyen jogi, technikai vagy biztonsági feltételek között tehető általánosan elfogadottá.

Szerintem mindenki szeretné, hogy a KTE megérje a 100. évfordulóját. Az addig ránk váró 25 év rengeteg idő, de az elmúlt 75 év bizakodásra adhat okot. Az újabb kerek évforduló esélyeit jelentősen javíthatjuk a következők mentén:

1. Folyamatos fiatalítás.
2. Személyes kontaktusok megteremtése és javítása (élő és informatikai módon).
3. Szakmai csoportok létrehozása (social network) vagy aktivitásának megőrzése.
4. Az idősebbek eltérő képességeinek és igényeinek támogatása, központi segítséggel.
5. A szakmai vita megteremtése, életben tartása.

Bár nem rendelkezem teljes rálátással, de a benyomásaim azt mondatják velem, hogy élesen elvált egymástól a csúcsszereplők köre, a szenior szakértői réteg és a friss kutatásokból, digitális tudásból megélő pályakezdők csoportja. Ezek között a csoportok között kell érdekszövetségeket találni és erősíteni azokat. Fel kell számolni a szakmai klikkeket. Itt nem a szakcsoportokra gondolok, hanem azokra a klikkekre, akik nem képesek vagy nem akarnak együttműködni egymással. Végül a teljes közlekedés-szervezési, beruházási, üzemeltetési folyamatba be kellene juttatni egy (vagy több) erős szakmai felhatalmazással és érdekérvényesítési joggal rendelkező képviselőt. Egy ilyen megoldás lehet például a közlekedési ombudsman szerepköre, ha azt tudományosan megalapozva hozzuk létre jól működő szabályozási és szakmai elvek, felelősségi körök mentén, egy nem eltúlzott méretű szakértői stábbal.

Meg kellene őrizni a KTE legfőbb erényeit, a kiszámíthatóságot, a politikai nyugalmat, az erős humán bázist, a létszámot, az elkötelezett személyi állományt. Fontos, hogy legyünk egy lépéssel minden más szereplő előtt! Meg kell teremteni vagy éppen életben kell tartani azokat a platformokat, ahol kisebb-nagyobb ráfordítással felderíthetők a fejlődési trendek, megismerhetők a nemzetközi témák és szervezeten vagy spontán csatlakozni lehet ezekhez.

A KTE három évvel idősebb nálam. És még azt is megengedem, hogy az én szakmailag releváns időszakom a közlekedéstudomány területén egyidős a KTE-vel, mert négyéves koromban már forgalmat számláltam nagykörúti lakásunk ablakából. Innen ismertem meg a „farmotoros” Ikarus buszok, az ipari csuklós Ganz villamosok vagy a nagypaneles pályaszerkezet bevezetését. Egyetemista koromban meghallgattam *Hinel Pál* főosztályvezető és *Klér Károly* BKV-s igazgató közös előadását a BKV aktuális helyzetéről. Mindezt már a KTE zászlója alatt. Akkor értettem meg, hogy milyen fontos szerepe van a politika, a vállalatok, az oktatási intézmények közötti együttműködésnek. A KTE gondozásában

megjelenő Városi Közlekedés folyóirat egykor jelentős szakmai viták, válaszok és viszont válaszok közlésének helye volt. Ez a nyilvánosság segített szakmai többséget teremteni egy-egy elképzelés, vízió mögé. Vezérigazgatói időszakomra esett a KTE Rendezvénykoordináló Bizottság létrehozása és a balatonfenyvesi országos „BKV” konferencia életre hívása. Ez utóbbi 2024-ben eléri a 24. működési évét. Azt gondolom, hogy ez kölcsönösen fontos és sikeres együttműködés a KTE és a BKV számára.

Elsődleges feladat lenne tehát egységesíteni a szakmát, a résztvevőket egy nemzeti egységprogram zászlója alatt.