

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.

Dr. Bói Loránd, a KTE társelnöke, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiaért felelős helyettes államtitkára

A szakmai javaslatok hatásait érthetően kell bemutatni a politika számára is

Az Egyesület tevékenységével nagyjából a 2000-es évek elején ismerkedtem meg, amikor elindult a Regionális közlekedés aktuális kérdései konferencia sorozat Debrecenben. Ez az első találkozás nem mindennapi módon zajlott le, hiszen – mivel az akkori munkáltatóm nem tudta anyagilag támogatni a részvételemet – egyszerűen belógtam a rendezvényre, és meghallgattam néhány előadást. Röviddel ezután pedig be is léptem a KTE Hajdú-Bihar megyei szervezetébe. Ezek a rendezvények jelentik a kaput a fiatal szakemberek számára, ahogy annak idején nekem is. Akkoriban Nagy Attila József volt a DKV vezérigazgatója és a KTE területi szervezetének az elnöke, ő hívta fel a figyelmemet az említett konferenciára.

Az, hogy most az Egyesület fennállásának 75. évfordulóját ünnepelhetjük főként a tartalomnak, az emberi kapcsolatoknak és a szakma összetartásának köszönhető. Fontos, hogy a KTE mindenkor aktuális kérdésekkel foglalkozik, a tagságban fiatalok és idősek egyaránt vannak, és a hagyományok, tapasztalatok iránti elkötelezettség mellett megvan benne az újra való nyitottság is. Egy olyan, mind a társadalmi, mind a műszaki, technikai oldalát tekintve folyamatosan változó ágazatban, mint a közlekedés, elengedhetetlen, hogy a jelen kihívásai mellett a jövő feladataira is tekintsünk. Ezért is nagy előny, hogy a területi szervezetek munkájába be lehet vonni a fiatalokat. Ráadásul, ha ez egy országos, de felülről építkező szervezet lenne, nehezebben találná meg a hangot az itt élőkkel és kevésbé lenne vonzó. A helyi problémák megértése és megoldása azonban minden érdeklődő szakember számára kapcsolódási pontot jelenthet.

A közlekedés egy viszonylag szűk és összetartó szakma. Nemcsak szakmai, de emberi, sőt baráti kapcsolatok is kialakulnak, amelyek meghatározóak a KTE „életében”, hiszen a közlekedés egészére hatással lehetnek. Ahhoz, hogy a KTE a századik jubileumát is át tudja lépni, át kell tekinteni, hogy melyek voltak az eddigi erősségei, és melyek azok a pontok, amelyeken javítani lehet. Egyáltalán nem arról van szó, hogy mindent eldobunk, ami régi, de hagyományokon alapuló,

ugyanakkor mindenképpen a gyorsan változó világnak megfelelő alkalmazkodóképesség és szemlélet kialakítására van szükség. Ehhez egy átgondolt stratégiához, vízióhoz kapcsolódó konkrét intézkedési tervre van szükség. Érdemes lenne erre egy-két napot rászánni, kevésbé kötött keretek között, adott esetben olyan külső „szem” bevonásával, aki képes egy kicsit távolabbról tekinteni az egyesületi életre.

Fontos volna még, hogy ne csak a felsőoktatási intézményekre fókuszáljunk: akár már az általános- és középiskolások számára érdekessé kellene tenni a szakmát. Erre a KRESZ és a közlekedésbiztonság iránti érdeklődés fenntartása kiváló eszköz, ezért is vagyunk ott kormányzati szinten az általános iskolában, az óvodában, a középszintű oktatásban és a felsőoktatásban, de még nem vagyunk mindenhol jelen a KTE szerepvállalásával. Az Egyesületen belül van egy nagyon komoly tudás- és adatbázis, ami azonban elszórtan működik. Ha ebből egy strukturált, egységesített tudásbázist lehetne létrehozni, ami mindenki számára hozzáférhető, az minden közlekedésben résztvevő számára nagyon komoly értéket jelentene és előnyt adna.

Érdemes lenne olyan gyakorlatiasabb kérdéseket is megvizsgálni és feldolgozni, amelyek nem kutatási szempontból, hanem a napi működés oldaláról lehetnek érdekesek. Az ilyen eredmények, ismeretanyagok és információk a KTE kommunikációs bázisán közzétéve széles közönséghez el tudnának jutni, növelve az Egyesület ismertségét és vonzerejét.

Tudom, hogy szakmai berkekben is különböző nézetek vannak arra vonatkozóan, hogy milyen kapcsolata legyen az Egyesületnek a politikával.

Szerintem ebben a kérdésben nem szabad struccpolitikát folytatni. A politikával, és itt hangsúlyozom: nem a párt, hanem a szakpolitikával a KTE-nek kapcsolatot kell tartania. Együtt kell működnie, vagy adott esetben meg kell győznie a döntéshozókat a saját álláspontjáról. Enélkül lemond annak a lehetőségéről, hogy a szakterület fejlesztésében, vagy a felmerült problémák megoldásában részt vegyen. A közlekedés az egyik legösszetettebb ágazat, amelyben a társadalmi, gazdasági, műszaki, környezetvédelmi, vagy akár a településszerkezeti változások előbb utóbb leképeződnek. A kormány számos olyan intézkedést hoz, amely hatást gyakorol az ágazatra, és akkor még nem is beszéltünk az uniós döntéshozókról, ahol néha a hazaival nehezen összeegyeztethető elgondolások jelennek meg. A KTE-nek, mint hiteles, komoly szakmai tudással és tapasztalattal rendelkező szervezetnek részt kell vennie a szabályok alakításában, ha úgy tetszik: örködni kell afelett, hogy a változó hazai és uniós jogalkotás közepette mindig a megfelelő irányba menjenek a dolgok. Nyugodtan mondhatom, hogy megéri a fáradozás: az ÉKM mindig nyitott a szakma álláspontjára.