

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. Tóth János egyetemi docens, tanszékvezető, a KTE társelnöke

Fontos a tradíciók ápolása

A mai világ felgyorsult technikai, technológiai fejlődésének a kedvező hatásait kell megtalálni a hagyományosan emberi tevékenységekre alapuló munkafolyamatok felváltására. Most még nem látjuk, hogy a mesterséges intelligencia milyen hatással lesz a közlekedés rendszerére. A közösségi közlekedés rendszerében jelenhetnek meg elsőként a széleskörben alkalmazott autonóm járművek. Kérdés, hogy a forgalomszervezés, -irányítás, járműkarbantartás vonatkozásában milyen gyorsan tudnak az új technológiai megoldások széleskörűen alkalmazottá válni. Úgy érzem, ez egy hosszabb folyamat, ezért van jelentősége a hagyományos működés folyamatainak is a rendszeres korszerűsítésére.

A kommunikációs lehetőségek bővülése, amit a Covid járvány kényszerített ránk, már bizonyította létjogosultságát az egyesületi életben is. Bár továbbra is rendkívül fontosak a személyes jelenléttel megtartott rendezvények, konferenciák, az információátadás online módon is jól működik. Azonban a szűkebb körben lebonyolított beszélgetések, eszmecserék a nagy virtuális térben lévő publikum előtt nem megvalósíthatók. A KTE-ben fontos, hogy kihasználjuk az online rendezvények lehetőségét, de a nagy rendezvények, konferenciák esetében a személyes találkozások adják az igazi értéket.

Fontos a tradíciók ápolása, ami mellett a fiatalok megszólítása, egyesületi életbe integrálása mindig kihívást jelent. 27 éve lettem az Egyesület ifjúsági felelőse – akkor még nem volt 50 éves a KTE –, amikor dr. Gyurkovics Sándor elnök úrtól és dr. Katona András főtitkár úrtól azt a feladatot kaptam, hogy találjam ki, mitől lesz több fiatal az Egyesületben. Bevezettünk a fiatalok számára több vonzó lehetőséget, aminek hatására – ha nem is látványosan, de – nőtt az ifjúság részaránya. Most talán a digitális területen kellene előrelépni ennek érdekében. A 100. születésnap eléréséhez arra is szükség van, hogy a közlekedési szakma vezetői (állami és magán cégek) érezzék és tudják, hogy az Egyesület tevékenysége milyen értéket képvisel. Szakmailag és finanszírozási szempontból is fontos ez.

A KTE a lehetőséget tudja biztosítani workshopok, ankétok, illetve konferenciák szervezésével az együtt gondolkodáshoz. Ez egy jól bevált gyakorlat, amit folytatni kell. Idén újra indultak a Makadám klubban a rendszeres szakmai találkozók a Magyar Mérnöki Kamara, a MAÚT és a Főmterv Zrt-vel közösen. A területi szervezeteknél látok még potenciált ebben előrelépni.

Együtt lehet és kell gondolkozni, de mindig lesznek olyan közlekedésszakmai kérdések, amelyekre a KTE tagok nem tudnak egységes választ adni. Erre jó példa a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) véleményezése, amelynek során a KTE tagoktól egymásnak ellentmondó észrevételek is érkeztek.

A konferenciákon viszont azt is tapasztaljuk, hogy szakmai szempontból a kávészünetek, gálavacsorák legalább olyan értékesek, mint az előadások, kerekasztal beszélgetések.

A KTE olyan platformot biztosít, ahol a szakmai mellett az emberi kapcsolatok is megjelennek. A tagozatok, a területi szervezetek saját közösségformáló szereppel tudnak értéket adni a tagoknak. Szakmai programok, rendezvények, kirándulások, bálók biztosítják annak a lehetőségét, hogy a hétköznapi szakmai kapcsolatai is elmélyüljenek, illetve más szakterületi kollégákkal akár szakmai és legfőképp emberi kapcsolatok, barátságok alakuljanak ki. A KTE tagság nem kötelező, mindenki saját belátása szerint dönti el, hogy szerény éves díj ellenében részese akar-e lenni ennek a közösségnek. Azt gondolom, hogy jó érzés olyan jó ügyeket szolgálni, mint A Közlekedési Kultúra Napja, amely fontos társadalmi szerepvállalása az Egyesületnek.

Talán nem túlzás azt kijelenteni, hogy a KTE presztízse jelenleg is magas. Ezt meg kell tartani és előremutató módon kell a jól bevált gyakorlatokat folytatni. Értem ezalatt a tradicionális konferenciaszervezés folytatását. Ugyanakkor azt látni kell, hogy a társadalmi munka elismertsége csökken, a kollégák a munkahelyi elfoglaltságok mellett egyre nehezebben tudnak időt szakítani KTE feladatokra. Jó lenne, ha a cégeknél ez a fajta tevékenység is elismertté válna.

A KTE-ben a vezetői beosztásom az ifjúsági felelős tisztséggel indult, majd főtitkárhelyettes, később főtitkár lettem, jelenleg társelnök vagyok. A BME-n tanszéki kollégám Dr. Prezenszky József, aki 1997-ben főtitkárhelyettes volt, keresett meg, hogy vállalnám-e az ifjúsági felelős feladatát. Egy rövid beszélgetés során kiderült, hogy a fiatalok felé a kommunikáció erősítése a cél. Ezt követte a már említett találkozó Gyurkovics elnök úrral és Katona főtitkár úrral, amelynek során szabad kezet kaptam, én tehettem javaslatokat a fiatalok intenzívebb bevonására az egyesületi életbe. A bizalom, amit kaptam a vezetéstől, elnökségtől, titkároktól meghatározó volt. Nem gondoltam volna, hogy a későbbiekben vezető tisztséget fogok betölteni az Egyesületben. A 12 év

főtitkárság nehéz, mozgalmas időszak volt, de olyan szakmai és emberi kapcsolatokat adott, ami örökre hatalmas érték marad az életemben.

Szerencsés, ha a politika és a szakma megtalálja a közös hangot. A közlekedéspolitikai döntések jellemzően a szakma bevonásával születnek, de még mindig nem minden esetben. Szakmai kérdésekben nagyobb önállóságra lenne szükség a javaslatokban, amivel a politikai döntések megalapozhatók.