

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.

**Heinczinger István, a KTE egykori elnöke,
a MÁV Zrt. vezérigazgatója (2005-2009)**

Az Egyesület mindig meg tud újulni

A Covid egyik következménye volt, hogy megváltozott a munkavégzés, üzleti, tudományos kutatás, együttműködés kultúrája, kerete és rendszere. Ugyanakkor a környezetvédelemért küzdő szervezetek pozitívnak ítélték ezt a változást, hiszen kisebb lett a CO₂ kibocsátás, csökkent a közlekedési balesetek és dugók száma, valamint új kommunikációs – vagy addig kevésbé használt – csatornák kerültek a középpontba. Ezzel párhuzamosan felgyorsult a mesterséges intelligencia alkalmazása a közlekedési ágazatban is. Meggyőződésem szerint az emberi agyat semmi nem helyettesíti (az említett technológia is az emberi agy szüleménye), és ez így is marad. A közlekedés a nemzetgazdaság egyik legfontosabb ágazata, a zavartalanul működő „érrendszere”, az áruk, szolgáltatások szabad áramlását, az emberek mobilitását kell, hogy biztosítsa. A jövő közlekedéstudománya és művelői előtt óriási kihívás áll, hogy az egyre növekvő igényeket a leghatékonyabban tudja kiszolgálni a negatív környezeti, szociális hatások minimalizálásával, biztosítva a közlekedési infrastruktúra zavartalan működését. Ez óriási feladat, amelyet csupán komputer mögött ülve, izolált munkahelyeken, a valós környezettől elszakadva, távol, együttműködés nélkül nem lehet megoldani. Következésképpen a személyes kapcsolatokat, eszmecseréket, együtt gondolkodást nem válthatja fel semmilyen technológia, technika és módszertan. Bár a világ rohamosan változik körülöttünk, az „új szelek” nincsenek hatással a szervezetre, ha a célokat, a stratégiát helyesen határozza meg maga a szervezet és annak vezetése. Az „új szelekhez” történő alkalmazkodásban, átalakulásban segít a KTE, 75 év alatt felgyülemlett, gazdag tapasztalatával. A KTE a pozitív hagyományokra alapozva mindig meg tudott újulni. Az, hogy a jövőben is képes lesz erre, az csakis a szervezet tagjaitól, az alkotó emberi kapcsolatoktól függött és fog függeni az elkövetkező 75 évben is. Fel kell ismerni az előttünk álló nehézségeket, feladatokat, rizikófaktorokat, és meg kell találni ezekre – az emberi tudásra alapozott – helyes válaszokat. Minden szervezet,

gazdasági, politikai nonprofit, csak akkor tud tovább élni, ha az előállított produktum, eredmény a környezetére, tágabb értelemben a társadalomra és – szűkebb értelemben a KTE esetében – a tudományra is pozitív hatással van. Nincsenek kétségeim, afelől, hogy a KTE tagsága és vezetői előtt az a cél áll, hogy a közlekedési infrastruktúra összes eleme ne csak eszköz, de a változást elősegítő „motor” maradjon a jövőben is.

A KTE szerepe a magyar közlekedési infrastruktúra fejlesztésében kimagasló jelentőséggel bírt az elmúlt 75 évben és bírhat az elkövetkezendő évtizedek alatt is, ha képes mozgósítani mindazon erőket, akik a tudomány, a gyakorlati alkalmazás oldaláról – a közlekedési struktúrákat üzemeltetőket is beleértve – tenni akarnak a magyar közlekedés magas szinten való tartásáért. Mindenhez az egyik eszköz a közös gondolkodás, kommunikáció lehet. Az emberi és szervezeti tényezők adottak a KTE-ben, csak állandóan fenn kell tartani az igényt a fenti három szereplő együttműködésére.

Emberi kapcsolatok nélkül semmilyen szervezet nem tud hosszú távon fennmaradni. A jelenlegi technológiai és technikai fejlődés mellett csak az a kérdés, hogy ez a kapcsolat virtuális (online) vagy személyes (offline) marad-e. Megválaszolandó az, hogy mennyire fontosak a személyes (emberi) kapcsolatok és ezeket milyen módon, eszközökkel és motivációval lehet fenntartani. Egy dolog tűnik biztosnak. Csak személyes kapcsolatokon keresztül lehet a KTE-ben felhalmozott tudást, tapasztalatot a leghatékonyabban a közlekedés felhasználói számára (magyarul a társadalom számára) közvetíteni. (Lásd közlekedésbiztonsági akciók, tudományos konzultációk stb.) Az Egyesület legkiemelkedőbb érdeme, hogy 75 év után is működik és mozgósítja a tudományt, a közlekedést működtető és szabályozó szervezeteket a KTE-n belül és azon keresztül.

Az egyik legkardinálisabb kérdés az oktatás, a tudományos munka támogatása, hogy ne öregedjék ki a szakma, ne legyen kiszolgáltatva a rendelkezésre álló pénzügyi forrásoknak, maradjon mindig szakmailag független. Ami engem és a KTE kapcsolatát illeti, érdekes kérdés, hogy miért tartotta fontosnak a szervezet, hogy egy rövid ideig a KTE egyik vezetője legyek. Miért szavazta meg a tagság? Természetesen ez az elnöki feladat egy újabb kihívást jelentett az életemben, hiszen nem voltam és továbbra sem vagyok közlekedésmérnök, sőt még közlekedési közgazdász sem. Ennek ellenére szakmai pályafutásomban a közlekedés több mint 20 évet jelentett. Hogy milyen sikerrel,

azt majd az idő és az utókor fogja megítélni. De mindig legjobb tudásom és a rendelkezésre álló kapcsolati rendszerek bázisán próbáltam megfelelni – kisebb-nagyobb sikerrel – az előttem álló kihívásoknak.

A közlekedési szakmának a jövőben sem szabad feladni a minőségre való törekvést. Tudomásul kell venni, hogy közlekedési infrastruktúra fejlesztése, magas színvonalon való üzemeltetése nélkül a gazdaság fejlődése zsákutca. A közlekedéstudománynak, alkalmazott módszereinek meg kell felelnie a ma előttünk álló egyik legnagyobb kihívásnak, a klímaváltozás okozta, a közlekedésre gyakorolt kedvezőtlen környezeti hatások elhárításának. Mindezt úgy kell megvalósítani, hogy hatékony, mindenki számára elérhető közlekedési rendszerek álljanak a társadalmi szereplők rendelkezésére.