

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.

Molnár László Árpád, a FÖMTERV volt elnök-vezérigazgatója

A szakmai és a társadalmi felelősségről

A közlekedést érintő kihívások, a globalizáció, a klímavédelem, a technológiák digitális átállása gyors változásokkal és számos bizonytalansággal járnak. Korábban emberöltőnyire volt tervezhető a jövő, ma már évekre is csak kockázattal. E felgyorsult, a távlatosságot kevésbé toleráló, „most azonnal!” világban, a közlekedési szakmánknak van egy komoly konfliktusa a napi valósággal. Ez pedig az időtényező. Közlekedési koncepciók évtizedekre készülnek, a rendszerszintű közlekedésfejlesztés évtizedes, lego-szerű építkezést igényel és hatása több generációnyi, de egy-egy fejlesztés időigénye is évtizedes. Eközben a felgyorsult világban a társadalom gyors sikert vár, a politika pedig lokális akciókban érdekelt.

E környezeti bizonytalanságokat a fenntarthatóság keretei között kezelni, szakmát próbáló feladat. A mind nagyobb közlekedési igényre, megnövekedett távolságokra és elvárt nagyobb sebességre ugyanis, a káros hatásokra érzékeny környezetben kell fenntartható megoldásokat kínálni. Külön kihívás, hogy a hálózatosodás mai világában, amikor az országokat átszövő gyártási hálóktól, a globális pénzügyi hálókön át az internet kommunikációs hálójáig minden hálózati rendszerben működik, az alapvetően hálózati jellegű közlekedés is csak kooperatív hálózati rendszerekben tud hatékonyan szolgálatni. A küszöbön dörömbölő új szupertechnológiákat egy integráció-szegény közlekedési rendszerre, vagy egy kooperatív-szegény intézményi háttérre ráengedni, hatékonyságot nélkülöző jövőkép.

A közlekedés ráadásul nem csupán ágazati ügy, hanem a társadalomszerveződés integráns része. Az összekapcsoltsággal jellemezhető korunkban a közlekedés a társadalmi lét szinte valamennyi szegmensével kölcsönhatásba kerülő olyan interdiszciplináris ágazat, amely lényegesen hat az érintett térség, az érintett közösség társadalmi, gazdasági pozíciójára és napi életvitelére egyaránt. Ezért, a közlekedési szakma szintjén a közös érdekek is társadalmi szinten jelentkeznek. Ennek felismertetése, kommunikálása a KTE előtt álló egyik legnagyobb kihívás. Különösen a közlekedéspolitika meglehetősen gyakori változásának, illetve még

inkább a gyakorlattal való – szakmát elbizonytalanító – ellentmondásainak közegében. A társadalmi szintű fenntarthatóság alapja a következetes és arányos közlekedésfejlesztés. Amelyben valamennyi közlekedési ágazat megtalálja a maga szerepét, a közlekedés menedzsmentje pedig megtalálja az alágazatok együttműködésének optimális, a környezet eltartóképességével harmonizáló arányát. E célokban az összközlekedést képviselő KTE-nek, a kulcsfeladatok tematizálásával egyre fontosabb szerepe kell, hogy legyen.

Korunk fő gazdasági ereje a tudás és az innováció, tehát az emberi tudás – mint erőforrás – által megteremtett hozzáadott érték. A tudás és innováció alrendszerének létrejöttéhez, az emberek közötti személyes kapcsolatok, a fizikai térben létrejött interakciók nélkülözhetetlenek. E kontaktok megteremtésében a KTE eddig is kiválóan teljesített országos konferenciák és helyi szakmai rendezvények szervezésével. Fontos feladat e munka folytatása, vagy inkább erősítése. Célirányos konferenciák, szakmai fórumok és a döntéshozattal való párbeszéd menedzselésével éppúgy, mint a tagság látókörét szélesítő programok szervezésével. A KTE esetén az érdekérvényesítés nem a tagok, nem a szakmai szereplők, hanem a társadalmi szinten és távlatosan is hasznos közlekedésfejlesztés érdekében végzett munkát jelenti.

A KTE felelőssége így két párhuzamos feladatkörnek való megfelelés. Egyfelől, erősítenie, javítania kell tagjai szakmai alkalmasságát, másfelől az intézményesített legitimitációján keresztül javítania kell a tagjai szakmai működésének társadalmi feltételeit. Egy olyan környezet megteremtéséért, amely valós társadalmi hatékonysággal képes befogadni jelenünk és jövőnk technológiai innovációit.

Számomra rendkívül sokat jelentett, hogy egy remek közösségben, kiváló kollégákkal dolgozhattam együtt a szakmáért a KTE elnökségi tagjaként, illetve egy időben alelnökeként, bővítve szakmai látókörömet, erősítve a szakmai kohézió iránti igényemet. Ez utóbbiban külön lehetőséget adott, hogy párhuzamosan lehettem a KTE tisztségviselője, az MMK Közlekedési Tagozatának elnöke, valamint a MAÚT alelnöke, módot teremtve a három szervezet kooperativitásának erősítésére, közös programokkal és sok szakmai, emberi élménnyel.

A jövőt tekintve, a technológiai megújulásokra történő felkészülésen túl, a közlekedési szakma szemléletváltása is szükséges a felismeréshez, hogy átfogó területi- és gazdasági stratégiába ágyazott, tudatos és következetes közlekedési rendszerfejlesztés, valamint az ezt realizáló napi aprómunka nem pótolható aktualitásokra reagáló akciószerű fejlesztésekkel. Miként a mobilitást kiváltó igények a közlekedési szektoron kívül keletkeznek, úgy a mobilitás hatásainak

nagyobb része is a közlekedési szektoron túlmutatva érvényesül. A közlekedés tervezése és fejlesztése nem lehet csupán szűk ágazati ügy, hanem mindig kitekintő szimbiózisban kell éljen környezetével, tehát a területszerkezet, a gazdaság és az életminőség alakításával. Ezáltal lesz a közlekedés a társadalom szervezésének integráns része. A súlya az ország fejlődésében tehát nagy. Felelőssége is e súlyához mérhető.

Egy szakma presztízse általában egybeesik az adott szakma, társadalmi fontosságával. De, mivel a társadalom egy-egy szakma színvonalát az általa nyújtott szolgáltatások minőségén át érzékeli, a társadalom, egy-egy szakma presztízisének fel-vagy leértékelésekor, az adott szakma művelésének minőségét igazolja vissza.

(Ismeretlen szerző)