

■ Beszélgetés **Barna Zsolt** közúti közlekedésért felelős államtitkárral

A műszaki kérdések mögött mindig látnunk kell az embert

Egy mérnök számára a hibák előbb-utóbb mindig láthatóvá válnak. Talán ezért sem véletlen, hogy Barna Zsolt közúti közlekedésért felelős államtitkár a közszolgálatban is ugyanazt a szemléletet szeretné képviselni, amit építőmérnökként vallott: gondos előkészítést, hosszú távú gondolkodást és emberközpontú döntéseket. Interjúnkban a mérnökök szerepéről, a beruházások tanulságairól és a közlekedés jövőjéről beszélgettünk.



Dubniczky
Miklós

– Mikor érezte először, hogy a klaszszikus mérnöki pálya mellett a közpolitika és az állami működés világa is érdekli?

– Nem tudom egyetlen konkrét pillanathoz kötni. Mindig érdekelt, hogy azok a döntések, amelyek meghatározzák, milyen beruházások és fejlesztések valósulnak meg, milyen előkészítő folyamatok eredményeként születnek. Az elmúlt húsz évben egyre kevésbé volt átlátható, hogy egy-egy projekt mögött milyen adatok, szakmai érvek és döntések állnak. Engem pedig egyre inkább foglalkoztatott ez a világ. Ezért váltam feladatokat a MAÚT-ban és a Magyar Mérnöki Kamarában is: szerettem volna jobban megérteni ezeket a folyamatokat, és építőmérnökként hatni rájuk. Amióta az eszemet tudom, kérdezek, és még mindig keresem a válaszokat.

– Mit hoz magával a mérnöki gondolkodásból az államigazgatásba?

– Az első és talán legfontosabb, hogy amennyire csak lehet, adatalapú döntéseket hozunk. Ismernünk kell a rendszereket, amelyekkel foglalkozunk: adatot kell gyűjteni, elemezni és a következtetéseket átlátható módon beépíteni a döntésekbe. Persze vannak helyzetek, amikor nem lehet kizárólag számokra hagyatkozni, de a





lehető legtovább el kell mennünk ezen az úton. A másik fontos szempont a rendszer-szemlélet. A közlekedésben és a közúthálózat fejlesztésében egy-egy döntés hatásai sokszor csak évekkel később jelentkeznek, legyen szó közlekedésbiztonságról vagy környezeti terhelésről. Ezeket az összefüggéseket mindig figyelembe kell vennünk. A harmadik pedig az emberi oldal. Mérnök-ként soha nem szabad elfelejtenünk, hogy a műszaki megoldások végső célja az emberek életminőségének javítása. A technika önmagáért nem cél, az értéke abban rejlik, hogy élhetőbbé teszi a világunkat.

– Egy mérnök fejében másképp áll össze egy probléma, mint egy politikuséban?

– Igen, a mérnökök általában rendszerekben gondolkodnak, és igyekeznek a hosszú távú következményeket is figyelembe venni. Egy létesítményt vagy egy infrastruktúra-fejlesztést nemcsak a megvalósítás pillanatában kell vizsgálni, hanem a teljes életciklusa során. A mérnöknek tud-

nia kell, hogy amit ma létrehoz, az nemcsak a jelenlegi igényeket szolgálja ki, hanem a jövő lehetőségeit és korlátait is alakítja. Ez különösen igaz a közlekedésre, ahol egy-egy döntés évtizedekre meghatározhatja egy település vagy akár egy egész térség működését. Éppen ezért fontosnak tartom, hogy ezt a szemléletet a szakpolitikai döntésekben is minél erősebben képviseljük.

– Hogyan találta meg ez a pozíció?

– Egy rövid Messenger-üzenettel kezdődött. Vitézy Dávid annyit írt: „Beszélünk kellené.” Korábban már számoltam azzal, hogy ha úgy alakul a választás eredménye, ahogy végül alakult, akkor valamilyen új feladat megtalálhat. Nem egy konkrét pozícióra készültem, és nem volt bennem olyan cél, hogy ezt vagy azt a tisztséget szeretném betölteni. Inkább volt néhány szakmai ügy és irány, amelyeket fontosnak tartottam képviselni, és úgy éreztem, erre többféle szerepben is lehetőség nyílhat. A felkérés végül több beszélgetés és egyeztetés után érkezett meg, én pedig megkaptam a bizalmat erre a fel-

adatra. Igyekszem megfelelni ennek a kihívásnak. Talán fellengzősen hangzik, de attól még igaz: ha az ország hív, arra nehéz mást mondani, mint hogy igen. Persze csak akkor, ha az ember úgy érzi, hogy van elképzelése, van víziója, amit el szeretne érni.

– Volt olyan szakmai tapasztalata, amely később meghatározta a közszolgálathoz való viszonyát?

– Korábban nem dolgoztam a közigazgatásban. Hét évet töltöttem a Műegyetemen doktoranduszként és tanársegédként, majd hét évet dolgoztam európai uniós támogatásokkal egy közreműködő szervezetnél, ezt követően pedig tizenkét évet a piaci szférában, egy tervező és tanácsadó cégnél. Ezek a különböző szerepek sokféle tapasztalatot adtak, és alapvetően meghatározták azt is, hogyan gondolkodom a közszféráról.

– Például?

– Fontos számomra az adatalapú működés, az átláthatóság és a folyamatos szakmai

párbeszéd. Ha pedig egyetlen átfogó célt kellene megfogalmaznom, akkor azt mondanám: egy emberségesen működő Magyarország. Azt gondolom, ennek a szemléletnek a közigazgatás minden szintjén jelen kell lennie.

– Mit jelentett az ön számára a mérnökkamarai közeg? Szakmai hálózatot, szemléletet vagy inkább felelősségkultúrát?

– A kamarát és a mérnöktársadalmat két különböző nézőpontból érdemes szemlélteni. Az egyik maga a mérnöki hivatás, amelynek Magyarországon komoly hagyományai vannak, és amely mindig jelentős szerepet játszott az ország fejlődésében. Ez a szerep ma is megvan, ugyanakkor úgy érzem, hogy a mérnöktársadalom súlya és hangja az elmúlt évtizedekben megkopott. Ezzel kezdenünk kell valamit. Meg kell érkeznünk a 21. századba, és meg kell találnunk azokat a csatornákat a döntéshozók és a társadalom felé, amelyeken keresztül a mérnökök tudása és tapasztalata hatékonyabban hasznosulhat az ország javára. A másik oldal maga a kamara, mint szakmai köztestület. Sok mérnökkel beszélgetve azt látom, hogy a kamarai rendszert is lehet és érdemes alakítani, fejleszteni. Fontos lenne, hogy minél több szakmagyakorló, különösen minél több fiatal mérnök érezze a sajátjának a kamarát, és aktívan részt vegyen a szakmai közéletben.

– A mérnöki szakma rendszerint hosszú távban gondolkodik, a politika viszont sokszor rövid ciklusokban. Hogyan lehet ezt a két logikát összeegyeztetni?

– A megoldás szerintem az, hogy legyenek közös értékválasztásaink és ezekre épülő, hosszú távon is vállalható stratégiáink. Ha sikerül a közös alapokat lefektetni, akkor a rövid és hosszú távú szempontok között már nem lesznek feloldhatatlan ellentétek. Ha például a közúthálózat üzemeltetése minden szereplő számára közös ügy lenne, akkor a rövid távú döntések sem írhatnák felül olyan könnyen a hosszú távú szakmai szempontokat. Ugyanez igaz a közlekedésbiztonságra is. Magyarországon ma is évente közel ötszáz halálos áldozata van a közúti baleseteknek. Ha közösen kimondjuk, hogy ezen érdemben változtatni akarunk, akkor minden döntésnél ehhez az értékválasztáshoz tudunk

visszanyúlni. A legnagyobb kihívás talán éppen az, hogy ezek a közös célok világosan megfogalmazódjanak, mert így a napi döntések is következetesebbé válhatnak.

– A mérnöki tudás ma elég korán kerül be a döntés-előkészítésbe?

– A közelmúltban biztosan nem elég korán, nem elégszer és nem elég mélyen. Azt minden döntéshozónak látnia kell, hogy a mérnök szerepe nem merülhet ki abban, hogy megtervez valamit. Előrébb kell lépünk, és olyan szakmai együttműködést kell kialakítanunk a mérnöktársadalommal, amely valódi közös gondolkodást teremt a mérnökség és a szakpolitika között. Azt is fontosnak tartom, hogy a mérnöki közösségnek legyen egyfajta kritikai, ellenőrző szerepe. Régen természetesebb volt, hogy a mérnökök markáns szakmai véleményekkel jelentek meg a nyilvánosságban. Jó lenne, ha ez a jövőben ismét erősebben jelen lenne.

– Hol látja a legnagyobb veszteséget az állami beruházási rendszerben: az előkészítésben, a koordinációban vagy az üzemeltetésben?

– A legnagyobb veszteség szerintem mindig a társadalomnál jelentkezik. Mindannyian láttunk már félrecsúszott beruházásokat, amelyek végül pénzben és egyéb társadalmi hatásokban is sokba kerültek. Ezek okait fel kell tárunk, és a tapasztalatok alapján legtöbbször a nem megfelelő döntéselőkészítésig jutunk vissza. Ezen a területen nagyon sokat lehet előrelépni, és a szükséges mérnöki tudás rendelkezésre is áll ahhoz, hogy elkerüljük az előkészítés hiányosságaiból fakadó problémákat. A másik fontos kérdés az üzemeltetés. El kell gondolkodnunk azon, hogyan viszonyulunk az elkészült létesítmények fenntartásához, és biztosítunk-e elegendő forrást erre a célra. Sokszor úgy tűnt, hogy amikor lehetőség nyílt rá, szívesen építettünk új fejlesztéseket, de azok hosszú távú működtetését már kevésbé gondoltuk végig rendszerszinten. A magyar mérnökök tudnak jól tervezni és építeni. A feladat most az, hogy a döntések megalapozottságában és az elkészült létesítmények hosszú távú fenntartásában is előrelépjünk.

– A jövőben nagyobb hangsúlyt kaphatnak a kötelező műszaki, fenntart-

hatósági és üzemeltetési hatásvizsgálatok?

– Fontosnak tartom, hogy a projektek előkészítését hatásvizsgálatokkal is erősítsük, és olyan szempontokat is bevonjunk, amelyek korábban kisebb hangsúlyt kaptak. Az országos közúthálózat fejlesztése során például régóta és megalapozott módon vizsgáljuk a forgalom átrendeződését vagy a hálózatbővítés következményeit, de hasonló szemléletre lenne szükség a településeken belüli közlekedési fejlesztéseknél is. Ide tartozik a közlekedésbiztonság, a közterek elérhetősége vagy éppen az a kérdés, hogy egy-egy fejlesztés miként alakítja egy település működését és mindennapi életét. Ezeket a hatásokat komolyabban kell figyelembe vennünk, mert csak így születhetnek valóban megalapozott döntések. A közbeszerzések során pedig a műszaki szempontoknak, a tapasztalatnak és a szakmai tudásnak is határozottabb szerepet kell kapniuk.

– Az elmúlt években az előző szaktarca újrírta csaknem a teljes hazai építésügyi és beruházási joganyagot. – Igen, újrírták.

– Lázár János azt mondta: a jogászok után eljött a mérnökök kora. Most akkor eljött, vagy nem jött?

– Sosem fogok olyan jól beszélni, mint Lázár János, és sosem fogok akkorát ígérni, mint ő. Az azonban biztos, hogy korábban a mérnökök súlya jóval nagyobb volt az ország életében, a jogi szabályozás egyre összetettebbé válása pedig megnehezítette a műszaki szempontok érvényesítését. Erősíteniünk kell a mérnöki terület szerepét, hogy a szakmai tudás nagyobb hangsúlyt kapjon a döntések előkészítésében és meghozatalában. Ugyanilyen fontos, hogy a mérnöki és a jogi szemlélet megtalálja az egyensúlyt. Minden szereplőnek tudnia kell, mi a feladata és a felelőssége. A végső cél ugyanis nem maga a szerződés, nem a közbeszerzési eljárás és nem is az elkészült létesítmény, hanem hogy egy élhetőbb, jobb világot hozunk létre az emberek számára.

– Milyen állami beruházási kultúrát szeretnének kialakítani?

– Olyan beruházási kultúrát, amely nem csupán projektekben, hanem teljes életciklusokban gondolkodik, és amelynek egyik

alapja a kiszámíthatóság. Nagyon fontos lenne, hogy a tervezői és kivitelezői piac számára is világos, hosszú távon követhető stratégiák mentén haladjunk, és egyenletesebb terhelést biztosítsunk a szereplők számára. Ez nemcsak a szakma, hanem a beruházások minősége és hatékonysága szempontjából is fontos.

– A személyes mobilitási szokásait hogyan változtatja meg az államtitkári pozíció?

– Szeretnék ugyanaz maradni, aki eddig voltam. Persze az időnyomás miatt valószínűleg többször ülök majd autóba, és a városban is kevesebbet kerékpározom. Az első két hétben egyébként minden munkanapon tömegközlekedéssel jártam be a minisztériumba, bár sejtem, hogy ezt hosszú távon nehéz lesz megtartani. A legfontosabb mégis az, hogy legyen valódi választási lehetőség a közlekedési módok között. Ne azért válasszunk autót, kerékpárt vagy közösségi közlekedést, mert a többi nem elérhető, nem biztonságos vagy nem megfelelő színvonalú, hanem azért, mert az adott helyzetben az a legjobb megoldás. A településeinknek ezt a szabadságot kellene biztosítani.

– A mérnöki szakmában a hibák előbb-utóbb mindig láthatóvá válnak. Ez mennyire alakítja az ön államigazgatási szemléletét?

– Ezért vagyunk mérnökök. Kétféle hiba létezik. Az egyik azonnal látható: ezt észrevesszük és korrigáljuk. Az igazán veszélyesek azonban azok a hibák, amelyek csak hosszabb idő alatt fejtik ki a hatásukat. Egy rossz helyre épített közúti kapcsolat, egy szabványos, de a használók szempontjából rosszul kialakított csomópont vagy egy indokolatlanul nagy kapacitású útszakasz olyan döntések lehetnek, amelyek következményeit évek múlva érezzük meg, és amelyeket sokkal nehezebb korrigálni. Éppen ezért mérnökként különösen fontosnak tartom, hogy a hosszú távon ható döntéseink a lehető legmegalapozottabbak legyenek, és lehetőség szerint elkerüljük az ilyen hibákat.

– Hogyan lehet egyszerre gyors és szakmailag megalapozott állami döntéseket hozni?

– Fontos a szubsidiaritás elve. Sok olyan fejlesztés és feladat van, amelyről a dönté-



”Egy-egy döntés évtizedekre meghatározhatja egy település vagy akár egy egész térség működését.

seket alacsonyabb szinten, megfelelő felöltséggel és mozgástérrel kell meghozni. Helyben sokszor pontosabban látják a valós igényeket és a megvalósítás lehetőségeit, ezért nem szabad mindent egyetlen központból irányítani. Ehhez azonban világos értékvalasztásokra és hosszú távú stratégiákra is szükség van. Ha tudjuk, milyen célok felé haladunk, akkor nem kell minden egyes projektnél újra meg újra alapvető kérdéseket eldöntenünk, és a szakmailag megalapozott döntések gyorsabban is megszülehetnek.

– Melyik az a három terület, ahol Magyarországnak a következő tíz évben mérnöki szemléletű fordulatra lenne szüksége?

– Az egyik biztosan a közlekedésbiztonság. Magyarországon a közúti veszélyek és a biztonságérzet jelentősen befolyásolják, hogyan élünk egy városban, hogyan használjuk a köztérünket és milyen közlekedési döntéseket hozunk. A másik a tudatos erőforrás-felhasználás. Ez az építési technológiáktól az üzemeltetésen át az egész mérnöki piac működéséig számos területet érint. És ide kapcsolódik az üzemeltetés kérdése is. Rendszerszerű szemléletváltásra van szükség ahhoz, hogy a

közúthálózat fenntartásában és fejlesztésében hosszú távon is érdemi előrelépést tudjunk elérni.

– Mit szeretne, hogyan emlékezzenek majd erre az államtitkári időszakra a szakmai szereplők?

– A céljaim nem arról szólnak, hogy rólam emlékezzenek. Ez a történet nem rólam szól. Talán az lenne a legjobb, ha egyszer majd azt mondhatnák: elindult valami jó, és sikerült egy kiszámíthatóbb, átláthatóbb és emberközpontúbb szemlélet felé lépünk.

– Mit vár ma az állam a mérnöki kamarától: adminisztratív közreműködést, vagy valódi szakmai partnerséget?

– Mérnökként azt gondolom, hogy a kamara legfontosabb feladata a mérnöki közösség összefogása és a szakma sokszínű véleményének képviselete. Fontos, hogy a mérnökség tapasztalatai és javaslatai eljussanak a szakpolitikai döntéshozatalhoz. A mérnöki énem akkor lenne igazán elégedett, ha a kamara felől érkező különböző szakmai álláspontokról érdemi, építő vitákat tudnánk folytatni, és ezek alapján közösen dolgozhatnánk egy működőkésebb Magyarorszáért. ■