

## **Az egész társadalmat átfogva kell foglalkozni a közlekedésbiztonsággal**

*Beszélgetés dr. Lányi Péterrel, a GKM osztályvezetőjével, a nemzetközi közlekedésbiztonsági konferencia szervezőjével*

**A huszadik század utolsó évében Biztonságos utakon a XXI. században címmel nemzetközi közlekedésbiztonsági konferenciát rendeztek Budapesten. Kedvező hazai és külföldi visszhangja adta az ötletet, hogy a 2000. évi eseményt tekintsék hagyományteremtőnek, és kétévenként újra meg újra adjanak számot egymásnak eredményeikről és teendőikről a hazai és külföldi szakemberek. Az újabb, közelmúltban létrehozott tanácskozáson ezúttal huszonegy ország kétszáz részvevője hat szekcióban összesen 52 előadást kísérelhetett figyelemmel. Milyen tapasztalatokat hozott és milyen feladatokkal szembesítette a konferencia a közlekedésbiztonság hazai felelőseit? Egyebek között erről beszélgettünk dr. Lányi Péterrel, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) osztályvezetőjével, a nemzetközi közlekedésbiztonsági tanácskozás egyik szervezőjével.**

Lányi Péter a konferencia célját abban jelölte meg, hogy a két esztendeje megkezdett munkát továbbfolytatva Európa nyugati és keleti felének szakemberei kicseréljék tapasztalataikat a közlekedéspolitika meghatározó elemei között számon tartott közlekedésbiztonságról. A kölcsönös informálódást különösen időszerűvé tette az Európai Uniónak a korábbi tanácskozás óta kiadott Fehér Könyve, illetve az a fontos körülmény, hogy mindinkább felértékelődik a közlekedésbiztonság szerepe a fejlett országokban. A cél nálunk sem lehet más, ráadásul Magyarországnak az e területen is felmutatható eredményei mellett komoly hátrányokat kell ledolgoznia. A szakember megfogalmazása szerint mindenképpen meg kell változtatni a magyarországi közlekedésbiztonsági helyzetet. Ez viszont kizárólag úgy lehetséges, ha az egész társadalmat átfogó módon foglalkoznak az illetékesek a kérdés megoldásával. Van mit tenni, szögezte le Lányi Péter, s mint mondta, különösen a szomszédos országokkal együttműködve lesz ajánlatos a közlekedésbiztonságban eredményesebb országok bevált formáit, technikáit, módszereit elsajátítani.

A feladatok részletezéséről szólva a GKM osztályvezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy a közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó valamennyi intézmény módszereit, hatáskörét és kapcsolatrendszerét felül kell vizsgálni az előrelépés érdekében. Ehhez több helyen hozzáálltak már, így a GKM-ben is, ahol e munka nyomán tartották fontosnak létrehozni a közlekedésbiztonsági osztályt. Szó van arról is, hogy a kicsit tárcaközi szervezetnek tekinthető Országos Baleset-megelőzési Bizottság működését is áttekintik, arra keresve a választ, hogyan tehető eredményesebbé a rendszer. A lényeg tehát az - fogalmazott Lányi Péter -, hogy ki-ki a saját területén kellő elemzés után megfogalmazza a szakterület rövid és hosszabb távú fejlesztését lehetővé tevő azon tennivalókat, amelyek reá hárulnak.

Arra a kérdésre, hogy megvan-e Magyarországon is a kellő politikai rangja a közlekedésbiztonságnak, Lányi Péter emlékeztetett rá, hogy ezt igazolandó a budapesti nemzetközi közlekedésbiztonsági konferenciának Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a szakma tekintélyes civil szerveződésének elnöke, Tombor Sándor voltak a fővédnökei. Az pedig a külföldi részvevők előtt is nagy sikert aratott, hogy a háromnapos konferencián Kazatsay Zoltán és dr. Ruppert László személyében mindvégig jelen volt a szaktárca két helyettes államtitkára is. Mindketten tartottak előadást, sőt Kazatsay Zoltán az egyik szekció elnökeként is kivette a részét a konferencia munkájából.

Az eredetileg ötben meghatározott szekciószám menet közben eggyel gyarapodott, tekintve, hogy a felgyülemlett anyag nem fért bele az eredeti keretbe. A szekcióban folyó munkákat ismertetve Lányi Péter elmondta, hogy a legelsőben kivétel nélkül valamennyi előadás azt erősítette meg, hogy a közlekedésbiztonság a közlekedéspolitika egyik nagyon fontos, ha nem a legfontosabb kérdése. Számos országban szondázták meg a közlekedés részvevőit, arra keresve a választ, hogy közlekedéssel összefüggő rangsorukban mit preferálnak a leginkább. Nos, gyakorlatilag minden vizsgálat azonos eredménnyel zárult, az érintettek a magasabb

biztonsági fokot helyezték kívánságlistájuk élére. Ez a felmérés is fényes bizonyítéka annak, hogy az emberi élet és egészség világszerte mindinkább felértékelődik, amit a közlekedéspolitikai döntéshozóknak sem szabad figyelmen kívül hagyniuk.

A második szekcióban elhangzott előadások igen széles szakmai palettát fogtak át az autópályáktól a "Tempó 30" övezetekig, illetve a forgalomcsillapításig, valamint a nehéz-tehergépjárművektől a kerékpározásig. Ugyanott kiemelt helyet kaptak a munkában a közúti-vasúti szintbeni kereszteződések, a forgalomcsillapítás széles eszköztára, a körforgalmú csomópontok és az elkerülő utak. A harmadik szekció előadásai ráirányították a figyelmet arra, hogy a problémák közösek, és annak ellenére, hogy nem alkalmazhatóak és nem másolhatóak le egy az egyben a különféle megoldások, a tapasztalatok megosztásának rendkívül kedvező a költség-haszon mutatója. A negyedik szekcióban több olyan előadás is elhangzott, amelyek anyaga nemzetközi együttműködés keretében készült, így ezekre különösen igaz az állítás, miszerint átfogó gondolkodásmódot tükröztek a globális problémák megoldására. Az ötödikkal bővült a szekciók köre, miután a témához beküldött sok-sok előadás-vázlat, szükségessé tette az önálló szekciót. Itt az "adat" volt a kulcsszó (adatgyűjtés, adatelemzés modellek segítségével stb.). Végül Lányi Péter tájékoztatása szerint a hatodik szekció arra mutatott be több példát is, hogy mind a nagyobb döntések (pl. hálózatfejlesztés), mind a kisebb részletek (pl. a burkolat szerkezete, jellemzői) miként befolyásolják a közlekedésbiztonságot.

Az ember, jármű, út hármast tekintve közismert szakmai állítás szerint az emberi tényezőre vezethető vissza a balesetek 90-95 százaléka. Itt van tehát a legtöbb tennivaló, mondta Lányi Péter, hiszen idetartozik a gyermek és ifjúsági korosztályok felkészítése a közlekedésre, aztán a képzés, a továbbképzés, a rendőri ellenőrzések és hatásuk és további számos feltétel. Mint az osztályvezető kifejtette: a szaktárca közúti főosztályának - már az elnevezés is utal rá - a leginkább az úttal kapcsolatban vannak feladatai. Itt vetődött fel, hogy az is fontos feladat, hogy megfelelő szakmai érvekkel segítsék elő a politikai döntéseket, hiszen meg kell találni a hálózatfejlesztés és -fenntartás optimális arányait, szögezte le a GKM osztályvezetője.

Az egyik előadásban elhangzott, hogy Magyarországnak tíz éven belül utol kellene érnie az Európai Uniót közlekedésbiztonság dolgában. Az elképzelés több mint kívánatos, ha összevetjük a magunk statisztikáit az unióban rögzítettekkel. S hogy mit gondoltak minderről a külföldi vendégek, nem tudjuk. A vendéglátók mindenesetre gondoskodtak róla, hogy legyenek személyes tapasztalataik. Ennek jegyében is tekintették meg az akkor még épülő M7-est, néztek körül az M0 alakuló forgalomirányító központjában, és szereztek fővárosi benyomásokat is, hiszen valamennyien bent laktak a Belvárosban. Egyikük így foglalta össze a látottakat: Budapest - világváros, annak minden közlekedési problémájával. Itt is kellene hidak, metró és gyűrű a belvárosi forgalom tehermentesítésére. Az illető szinte megismételte Csordás Mihálynak, a főváros főpolgármesteri hivatala ügyosztályvezetőjének a nyitónapi plenáris ülésen elhangzott szavait.