

„Arra figyelünk kell, hogy több szempontú legyen a döntési modellünk”

Pásztor Zoltán: A SzabadHézag podcast vendége Berta Tamás, a Közlekedéstudományi Intézet közlekedés biztonságért felelős igazgató helyettese. Köszöntelek itt a műsorban.

Berta Tamás: Köszönöm szépen, hogy itt lehetek.

Pásztor Zoltán: Te közlekedésmérnök vagy, miért éppen ezt a szakmát választottad?

Berta Tamás: Melyik fiú nem választana ilyen szakmát? Nem volt ennyire tudatos, nyilvánvalóan a közlekedés egy vonzó terület volt, és miután nem voltam semmiben annyira elhivatott, hogy ezt az érzést felülírja, így el is indultam ezen az úton, nem is bántam meg.

Pásztor Zoltán: De mi volt az a végső döntés, hogy mégis a műegyetemet válaszd és ezt a szakot?

Berta Tamás: Ugye nehéz helyzetben van egy pályaválasztó, mert a mi időnkben, ha jól emlékszem, zöld könyvnek hívták azt a bizonyos irományt, amiből tájékozottunk, hogy milyen felsőoktatási lehetőségek vannak, és elolvastam a meteorológust, meg egy közlekedés mérnökét, sokkal vonzóbb volt. Annyit meg azért felfogtunk, hogy a Budapesti Műszaki Egyetemen mégiscsak ennek a felsőoktatásnak az egyik csúcshintézménye, és megpróbáltam, bejutottam, örültem neki, hogy egy ilyen helyen tanulhatok. Nem volt ebben se több, se kevesebb.

Pásztor Zoltán: És hogy kerültél a közlekedéstudományi intézetbe? Előtte hol dolgoztál, ha volt más munka ilyen?

Berta Tamás: Viszonylag kikövezett útnak tűnik, így visszanézve, mert egy tanárnőm, akinek sokat köszönhetek, felkarolta a diplomatémámat, és mint témavezető igazgatott, hogy milyen helyekre érdemes elmenni ebben a témában kutakodni, illetve beszélgetni, és így kerültem a közlekedéstudományi intézethez, és ő lett a külső konzulensem. Úgyhogy innentől kezdve már csak az ő személyisége miatt is, az ottani szakmaiság miatt is, ez magával ragadott ott egy ilyen fiatalembert, és akkor én beleszerettem ebbe a területbe. És aztán volt akkor a szerencsém, hogy az egyetem befejezése után hívtak oda dolgozni, akkor éppen a polgári légi közlekedési hatóságnál dolgoztam az egyetem mellett már.

Megmondom őszinte, hogy annyira sosem kedveltem meg a légi közlekedést, arra születni kell biztos, mint minden másra, hogy túl sokáig kellett volna gondolkoznom, hogy egy ilyen lehetőségre elcseréljem-e, és így visszatekintve is azt gondolom, hogy jobban jártam így.

Pásztor Zoltán: Ez azt jelenti, hogy már akkor évtizedes a szakmai múltad, a közlekedéstudomány területén. Van-e valamilyen filozófiád vagy célod, amit meg tudnál fogalmazni ezzel a munkával kapcsolatban?

Berta Tamás: Hát az, hogy célom meg filozófiám van-e, azt nem tudom, de egyről valamit nagyon korán megfogalmazom, és ezt igyekszem minél több kollégámnak is elmondani, hogy szerintem az egyik legszerencsésebb szakterület, a miénk. A közlekedésbiztonság azért izgalmas számomra, mert nem áll meg a mérnöki tudományoknál, vagy a mérnöki szakterületnél.

Annyira társadalmi kérdés és annyi szegmest érint, hogy ezért egy csomó kollégánk van a különböző szakterületekről. Van pszichológus, pedagógus, szociális munkás, nagyon sokféle, és persze mérnök kollégák, kutató kollégák, és én ezt mindig is nagyon élveztem. Beleláthattunk és részt vettünk olyan szegmensekbe, ahol a legtöbb mérnöki munkában talán kevésbé. A közneveléstől a közoktatásig, szociális szféráig a legkülönbözőbb területekig, és nehéz is néha megfogalmaznunk, hogy pontosan mi a mi feladatunk, mert általában projekteken dolgozunk.

A forgalomtechnikai tervezéstől egészen a tansegédletek készítéséig, a közlekedésbiztonság minden szereplőjével kapcsolatban állunk, és számomra ez mindig is motiváló volt, sőt azt mondom, hogy felüdülés.

Ráadásul olyan a hivatásunk, aminek van egy olyan alapja, ami nekem szintén rendkívül motiváló, hogy mégiscsak a sor végén, - és ezt szerintem a legtöbben hisszük is, - valahol az emberéletek megmentése, vagy a közlekedők segítése áll. Egy a szokásosnál is magasabb célt tud adni ezeknek a feladatoknak. Akinek ez lebeg a szeme előtt, szerintem nagyon sok negatívumon át tud lépni, ami szintén vele jár egy ilyen munkavégzésnél.

Pásztor Zoltán: Korábban a sorozatunkban volt már egy rész, ami közlekedésbiztonsággal, és a közlekedés sebességével, gyorshajtásával foglalkozott. Te hogy gondolod, ezekben a közlekedésbiztonsági kérdéseknek a nagy körében mekkora súlya van a sebességnek, vagy ha úgy közelítjük meg a gyorshajtásnak?

Berta Tamás: Nyilván alapvető fizikai tanulmányokból levezethető, hogy a sebességnek alapvető jelentősége van, ez kár is lenne vitatni. De szerintem, ha egy olyan modellt állítunk föl, amiben egyetlen paraméter túlságosan kiemelünk, akkor az a modell elbillen. És egy kicsit ezt érzem a sebességgel is, hogy a sebességet eleve baleseti oknak tekintjük, így is van kódolva, és nálam sokkal komolyabb tudományos szakemberek is felhívtak a figyelmet, hogy a sebesség önmagában nem is baleseti ok.

Persze a magas sebesség és a sebesség növekedése az kockázatonövekedést jelent, - főleg a kimenetelre nézve, - de a másik oldalon önmagában a sebességet, mint baleseti okot azonosítani, az elferdíti a valóságot, hiszen az nem magától érthető, hogy egy magasabb sebesség mellett egyből be kell következzen egy baleset.

Az más kérdés, hogyha bekövetkezik ugyanaz a baleset különböző sebességszinteknél, akkor az viszont a kimenetelre jelentős hatást fog gyakorolni. És igazából a közlekedésbiztonság szépsége mellett én azt is szem előtt igyekszem tartani. Túl könnyű abba az irányba elmenni, hogy mi egy olyan erkölcsi magasságból nézzük az ügyeket, ahol kirekeszthetünk más véleményeket, hiszen mi védjük az emberi életeket, ami meg azt mondatja velünk, hogyha nagyon szélsőségesen gondolkozunk, hogy a sebességnek nullának kell lenni, mert akkor nem történik baleset.

Én azt gondolom, hogy arra figyelniünk kell tudatosan, hogy több szempontú legyen a döntési modellünk, és mérlegeljünk egyéb körülményeket is. Például a szabálykövetési hajlandóságot, az emberi döntésnek mechanizmusát, a mobilitási igényeket. Tehát sok szereplős ez a játék.

Most nem is megyek bele, hogy a közlekedépszichológia is alkalmazza, illetve ismeri a kockázatvállalás kiegyenlítődésének elméletét. Tehát alapvetően sebességet is úgy választanak az emberek, hogy mindenki, - ez az egyik elmélet, - egy hasonló kockázati szintre próbálja belőni a saját érzéseit. Van, akinél ez 30-nál jelentkezik, van, akinél 130-nál. Most sarkítok természetesen.

És ez szorosan kapcsolatban áll a sebességválasztási szokásainkkal. Van, aki a 30-as tempónál ugyanazt a frusztrációt, azt a kis félelmet érzi, vagy bizsergést, amit más 130-nál.

Azt gondolom, hogy az nem megkérdőjelezhető, hogy azért mindenki az emberéletekben gondolkodik, és azt tekinti a fő értéknek. A tervező, a jármű tervező, az út tervező, a forgalomtechnika kialakítói, és így tovább.

Azért az nem árt, hogyha életszerűek ezek az elképzelések, és a szabályozási rendszerünk is az. Abban van talán véleménykülönbség köztem és néhány más közlekedésbiztonsági szakember között, hogy nem állnék meg ott, hogy a sebességnek alacsonynak kell lennie, hanem azt gondolom, hogy elsősorban a szabálykövetési hajlandóságnak kell sokat javulnia ahhoz, hogy sokkal jobb legyen a hazai közlekedési morál, érzés, és egyébként a közlekedésbiztonsági helyzet is.

Ugyanis hiába hozunk drákói szigorúságú szabályokat, hogyha azokat nem tartják be, vagy akár még mi sem tartatjuk be. Történetesen néha úgy tűnik, hogy komolyan sem veszi még a jogalkotó sem ezeket az általa propagált szabályokat, és innentől kezdve tulajdonképpen az egész jogrendnek az alapját ássuk alá, hiszen romlik a presztízse a szabályozási rendszerünknek, a jogszabályoknak.

Mérlegelni kell egy ilyen rendszerbe, ahol optimumot keresünk, hogy hol húzzuk meg ezeket a határokat, pusztán egy közlekedésbiztonsági megfontolásnál, nagyon alacsony sebességhatároknál, vagy az élethez jobban igazodó, könnyebben elfogadható határokat keressük, azzal, hogy akkor azokat viszont komolyan is vesszük és betartatjuk. Itt van egy ilyen felfogásbéli különbség.

De nem is tudunk ebben igazságot tenni, én biztos nem, hogy melyik a jó irány. Amiben másképp gondolkodom, az az, hogy ezt viszont fel kell tenni az asztalra, és nem PC-módon próbálni beszélni róla, hanem meghallgatni minden véleményt, mérlegelni minden körülményt, és adott esetben elfogadni azt, hogy igen, azt gondolom, hogy majd valahol, mikor ott fogunk járni, hogy akár egy autópályán is felvethető, hogy lehet, hogy a 110 a megengedhető sebesség, hiszen ott tudjuk fizikailag megvédeni az életet, de jelen pillanatban semmi értelme ilyen szabályozásba gondolkodni, mert nem itt tartunk. Tehát a saját körülményeinkhez, elvárásainkhoz, céljainkhoz megválasztani egy szabályozási környezetet, amit utána mindenki komolyan tud venni, meg be is tudjuk tartatni.

Pásztor Zoltán: Beszéltél arról, hogy az autósok sebességválasztásában szerepet játszik a kockázatvállalási hajlandóság, de vajon egy átlag képességekkel rendelkező gépjárművezető föl tudja mérni azt, hogy az ő bátor döntése mennyire növeli akárcsak a baleset bekövetkeztének kockázatát, vagy a baleset kimenetelének, súlyosságának kockázatát? Ezt egy átlag járművezető föl tudja mérni? Szerintem nem így közlekednek az emberek.

Berta Tamás: Az biztos, hogy nem. Nem egy ilyen mérlegelés van. Szerintem nem tudja.

Itt ugye maga ez a közlekedés-pszichológiai tétel azt mondja, hogy egy adott körülmény milyen izgalmi fokot jelent nekem, és ugye ezt akarom megélni, ide lövöm be a komfort szintemet. Van, akinél egy alacsonyabb sebességnél bekövetkezik ugyanabban a szituációban. Van, aki magasabb sebesség mellett jut el ide.

Ez nem tudatos döntés. Amellett viszont, hogy ki hogy tudja megítélni azt, hogy mi a biztonságos, ez megint feszegeti a sebességmenedzsment kérdését is, mert kettő út van. Vagy azt mondom, hogy meg tudja ítélni, és akkor rábízom.

Vagy azt mondom, hogy ő nem tudja megítélni, beszabályozom és megmondom neki minden körülmények között. És akkor a két véglet között gondolkozunk. Valószínűleg a véglet sosem jó megoldás.

Tehát ez is egy nagyon fontos szakmai kérdés, hogy hova pozicionáljuk a magyar társadalmat, magyar közlekedőket. Van-e önrendelkezésük és felelősségtudatuk? Meg tudjuk-e ítélni? Felnőtt emberekről van szó, vagy gyerekekről, akiknek mindig megmondjuk, hogy ez a szabály, ezt kell betartanod. De akkor nagyon jó szabályokat kell hoznunk, és mindig be kell tartatnunk őket.

Pásztor Zoltán: Igen, az előbb már említetted a szabálykövetési hajlandóságot, és hogy ez alacsony nálunk a közlekedésben. Van-e erre valamilyen nemzetközi összevetés, vagy vizsgálat? Hogyan lehet ezt mérni, vagy meghatározni, hogy ennek milyen a mérték, vagy ez egy tapasztalati érték?

Berta Tamás: Több paramétert is vizsgálunk. Ugye vannak eleve közlekedés-biztonsági teljesítmény mutatók, ilyen a biztonsági öv használati arány, gyermekülés használati aránya, meg még volt, aminek egyre kisebb jelentősége van, a nappali menetfény használati aránya.

Ezek olyan teljesítmény mutatók, amik nem kitettek a környezeti körülményeknek, ez fejbe dől el, ezért érdekes, és ez jól mutatja a biztonságtudatosságát a közlekedőknek. Emellett mi elkezdtünk a KTI-ben még sok egyéb paramétert is mérni, akár az elsőbbségadási hajlandóságot, a kijelölt gyalogátkelőhelyek esetében, és így tovább, és így tovább. Ebből levezethető, hogy hol tartunk, és ilyen paraméter a sebességválasztás maga is, ahol vannak arra nézve adatok, hogy például az autópályákon a 130-as határt, milyen arányban lépik túl a gépjárművezetők, és ezek egészen megdöbbent arányok tudnak lenni, nem homogén, tehát ez egyértelmű, hogy azért egy M6-os, M7-es különböző időszakokban eltéréseket mutat, de hát amikor van olyan, hogy 60% fölött van ennek az aránya úgy, hogy benne vannak a tehergépjárművek is, - ami azt jelenti, hogy a személygépkocsik esetében jóval magasabb azok aránya, akik átlépik a 130-as sebességhatárt, - akkor azért mégiscsak fel te kell tenni azt a kérdést, hogy most akkor a gépjárművezetőkkel van baj, az infrastruktúrával van baj, a szabályozással van baj, vagy az ellenőrzési rendszerrel? Vagy ezzel minden baj van, és mit lehetne tenni?

Pásztor Zoltán: És szerinted mivel van baj?

Berta Tamás: Azért nem mernék állást foglalni, mert szerintem ez nem mérnöki terület, de még csak nem is a közlekedésnek a területe. A szabálykövetési hajlandóságunk nem csak a

közlekedésben ilyen, hanem sok egy más területen, adózásban is például. Erre nézve is utána jártunk egy-két ilyen adatnak.

Tehát valamiért van egy ilyen nemzeti sajátosságunk, amivel nem vagyunk egyedül a világban, erre a régióra ez azért jellemző. A poszt-kommunista régióba vannak ilyen mintázatok, amik hasonlóak. És én azt gondolom, hogy ez egy társadalmi kérdés.

Meg kell találni alapvető társadalmi normákat ahhoz, amit mindenki elfogad, és utána betartatni ahhoz, hogy egy jó és hatékony szabályozási rendszer legyen, és jó szabálykövetési hajlandóság. Én magamtól arra jutottam, - botcsinálta szociológusként, - hogy ez hiányzik nálunk.

Sokan azt gondolják, hogy a közlekedésbiztonság az, ami nemzeti minimumként, egy társadalmi alapnormaként mindenki által elfogadott, és erre építve fel lehet korlátozó szabályokat is húzni.

Én meg azt gondolom most már, hogy sajnos nem, mert ha megkérdezem, hogy a biztonság fontos-e, akkor ezzel mindenki egyetért. De ha megnézem a fizetési hajlandóságot a biztonság mögött, akkor rájövünk, hogy nem áldoznak rá az emberek - fejevédisak, különböző védőfelszerelések megvásárlása - közgazdasági értelemben alacsony a fizetési hajlandóság mögötte.

Ez azt jelenti számomra, hogy ez egy annyira látens igény, ami csak akkor válik valósá, hogyha elveszítjük. Akkor ez nem alapnorma. És ezt kéne megtalálnunk, hogy mi az az alapnormánk, amire ezt a szabályozási rendszert fel lehet építeni.

Ez hosszú volt, de nem tudom, rövidebben.

Pásztor Zoltán: Ez teljesen jó volt így, Sőt, én tovább is kérdezném, hogy van-e javaslatod, vagy látsz-e olyat a magyar társadalomban, - még akkor is, ha te nem szociológus vagy, - olyan normát, amire lehetne esetleg építeni.

Berta Tamás: A norma az az lenne, hogy - szerintem, és nem tudom egy kifejezéssel leírni, - ha én elhiszem, hogy a szabályozás értem van, az érdekeimet szolgálja, ha elhiszem, hogy az állam úgy működik értem, hogy megvéd, hogy jót akar alapvetően.

És sajnos ezen a gondolatmeneten mégiscsak oda jutok, hogy lazítanék a szabályrendszeren. Még lehet, hogy a sebességhatárokat is meggondolnám, de mondom, ez egy nagyon hirtelen, és tulajdonképpen felelőtlen kijelentés lenne, ha azt mondanám, hogy így kell tenni, mert a közlekedésbiztonsági szemléletem, nekem is tiltakozik ez ellen. De nincs kipróbálva, mindig azt hallom ellenérvként, hogy de a magyar társadalom erre nem alkalmas, a magyar ember ilyen olyan, amolyan.

De hát, melyik az a tapasztalat, ami ezt mondatja velünk? Ezek érzések, elképzelések. Nincs kipróbálva, hogy egy sokkal szabadabb szabályozás mellett vajon szabálykövetőbbé válnánk-e, mert elhiszük, hogy ez a szabályozás, ez életszerű, ez jó nekünk is, és ezért érdemes betartani. Szerintem az adózásban voltak ilyen próbálkozások, és én úgy emlékszem, hogy amikor ilyen jellegű szabályozás felé mentek, akkor megdöbbenve tapasztalták, hogy megnöttek az adóbevételek.

Hogy ebből miért vettünk vissza, azt nem tudom, tehát én nem vagyok pénzügyi szakember, hogy ezt ésszel felfogjam, de valójában egy-két olyan tapasztalatunk is van, hogy amikor nem ilyen poszt-kommunista a jogszabályrendszer, meg az egésznek a filozófiája, hogy a nagyon erős tiltásra építünk, akkor vannak kedvező jelek. Lehet, hogy könnyebben követi a társadalom ezeket a szabályokat és jobban elfogadja, és szabálykövetőbbé válik.

Egy ismerősöm mondta, hogy ő neki az a különbség, mondjuk Ausztria, vagy Németország, vagy Magyarország között, hogy ott elment a folyó partjára, és az volt kiírva, hogy ezen a szakaszon erős a sodrás, veszélyes fürdeni. Magyarországon az van, hogy a folyóban fürdeni tilos.

Az egyik az mérlegelést ad és nem tilt, a másik elmondja, hogy ez veszélyes és mérlegelj, a másik meg eleve megtiltja. És szerintem ebben van valami. Ezt érdemes lenne átgondolni, hogy vajon nem vagyunk elég érettek, vagyis alkalmasak vagyunk arra, hogy a saját biztonságunkról adott esetben döntsünk?

Pásztor Zoltán: Ezt úgy is össze szokták foglalni, hogy esetleg nézzük felnőttnek a társadalmat, és akkor lehet, hogy felnőttként is fog viselkedni. Szerintem érdekes kísérlet lenne. Nem tudom, hogy melyik a közlekedésnek az a szegmense, ahol el merném kezdeni ezt a próbát.

Berta Tamás: Ez viszont hozzá tartozik. Azért te is óvatos lennék ebben a dologban. Hát ebben azért óvatosnak kell lenni.

Pásztor Zoltán: Említetted az előbb azt is, hogy ellentmondás van a szabályozás, illetve a bírságolási gyakorlat között. Ezen tulajdonképpen viszonylag könnyedén lehetne változtatni, de vajon mi az oka ennek az ellentmondásnak?

Berta Tamás: Nem megyek bele ebbe a találgatásba, nem az én asztam, de az állampolgár vagy a közlekedő szeméből nézzük végig, hogy mire gondolok. Elfogadom, hogy van egy közútkezelő, aki tudja, hogy nekem mi a jó, van egy szabályozó, mert valójában a KRESZ-ben normatív szabályként szerepel, hogy 130 a megengedett maximális sebesség.

Megmondták nekem, hogy ennyivel mehetek, ha ennél többel megyek az veszélyes. Oké, azt is elmondták, hogy 130 fölött én szabályt sértek, büntetés jár érte. Majd van egy másik jogszabály, ami a büntetést 150-nél kezdi.

Tehát két jogszabályban le van számszerűen írva két különböző dolog, és persze árnyalhatjuk, belemertünk, hogy de van szabálysértés. Tehát mindenki szerintem, aki a szakmában vagy a közlekedésben megfordult érti, hogy miről van szó. És innentől kezdve azt mondom, hogy a szabályrendszerben az egyik szabályt egy kicsit szembe köpjük egy másikkal, mert ebből könnyen következtethet arra egy átlagos közlekedő vagy állampolgár, hogy tulajdonképpen még a jogalkotás sem veszi igazán komolyan ezt a 130-at, hiszen elenged engem. Tehát ha elhisszük, hogy a 130 azért kell, mert az a biztonsági és felette veszélyes, akkor viszont komolyan kell venni, be kell tartatni.

Ha azt gondoljuk, hogy 148-al is lehet biztonságosan menni, akkor megkérdőjelezem, hogy miért húztunk 130-nál sebességhatást. Ez kérdésfeltevés, nem megállapítás, hanem kérdésfeltevés.

Pásztor Zoltán: Azt is említetted, hogy nehéz erről szakmai körben beszélni.

Berta Tamás: Hát nehéz, mert nagyon képzett és nagyon érzékeny kutatókkal körülvéve, - akik ráadásul közlekedésbiztonsággal foglalkoznak - és nagyon helyesen ők megengedhetik maguknak, hogy egy szempontból közelítsenek egy témát, amit említettem, hogy könnyű odáig eljutni, hogy akkor nulla sebesség kell legyen, mert akkor biztos, hogy megmentettünk mindenkit. És nyilván miután emberéletek is szóba kerülnek egy ilyen beszélgetésnél, előbb-utóbb érzelmi síkra terelődik ez a dolog, és nagyon sokan szerintem így is érvelnek. És hát ezzel az erkölcsi magassággal meg nem tudok és nem is illik vitatkozni, hiszen ha ő áll az emberélet megmentése mellett, akkor hogy jön ehhez egy másik vélemény, amit szembe lehet ezzel állítani, miközben szó nincs ilyenről.

Ez szerintem egy nagyon konstruktív vita vagy párbeszéd tud lenni, amiben mérlegelünk különböző szempontokat, álláspontokat, lehetőségeket, és ki kell alakítani egy optimumot. De én azt látom, hogy nem ennyire hideg fejjel és racionálisan vívjuk meg ezeket a csatákat, és megmondom őszintén, hogy ilyen szempontból ezt egy nagyon nehéz témának érzem én is, mert meggyőződése, hogy ezekről nyíltan kell meg lehet beszélni, nyugodtan meg lehet hallgatni a legszélsőségesebb véleményeket. És sokfélig vagyunk. Érdekes módon mindenkinek van valami igazsága, tehát ő is alá tudja támasztani a saját nézőpontját.

Nyilván egy szakterület képviselőinek van olyan felelősség, hogy ő úgy érveljen adatokra és kutatási eredményekre alapozva, hogy azzal meggyőzhető legyen más, vagy akár a saját meggyőződése ellenére is képviselni tudja vele szembe ezt a véleményt. De nem ott kell indítani, hogy aki mást vet fel, az meg akarja gyilkolni az úton lévőket. És ezért látom ezt egy nehéz témára.

Pásztor Zoltán: Van esetleg tapasztalatod, javaslatod arra, hogy egy ilyen párbeszédet hogy lehet elkezdeni?

Berta Tamás: Volt egy ilyen konkrét tapasztalatom, amikor egy ilyen szakmai beszélgetésben egy asztal körül nagyon elharapóztak az indulatok, és pusztán a felvetéstől, hogy felmerült annak a gondolata, hogy a sebességhatár felülvizsgálatát vegyük napirendre. Ettől ilyen nagyon szélsőségesen felcsattantak kollégák, és mondtam, hogy rendben van, csak akkor tegye fel az a kezét, aki még sosem fékezett a véda kapu előtt. Nem lendültek a kezek a magasban, amiből én lehet, hogy tévesen, de azt a következtetést szűrtem le, hogy tulajdonképpen a képviselt álláspont és a valós gyakorlat még egy adott szakembernél sem biztos, hogy teljes fedésben van.

Tehát emberek vagyunk, nyilván, ha megengedi a környezet, még azt is mondom, hogy talán kockázat nélkül bizonyos esetekben, lehet, hogy a legszigorúbb közlekedésbiztonsági szemlélet mellett is adott esetben túllépjük ezt a sebességhatárt.

Ez ettől nem helyes, nem is a helytelenségét akarom hangsúlyozni, csak azt, hogy ezek szerint ez egy nagyon emberi reakció egy szituációra, és ha így van, akkor pláne ne álljunk be

egy olyan álláspontba egy vitánál, egy konstruktív vitánál, hogy én képviselem az igazságot, és a másik oldalon pedig másoknak ártó szándéka lehet csak. Hanem akkor nézünk szembe azzal a ténnyel, hogy valamiért még azokkal is megtörténik, hogy túllépik ezt a sebességhatárt, akik egyébként hiszik, vallják, sőt tudják is, hogy ezt be kell tartani, mert az a biztonságosabb megoldás.

És onnan kell elkezdni a gondolkodást, hogy akkor mi a valós emberi természet, mi a valós szituáció, és onnan milyen irányba akarjuk ezt elmozdítani, és erre milyen eszközeink vannak.

Pásztor Zoltán Hát nagyon érdekes gondolatok, amiket mondasz, és azért is érdekes, mert tényleg túltekint azon a konkrét problémán, hogy most éppen mi a sebességkorlátozás, és azt hogyan ellenőrizzük, hanem ennél tényleg egy szélesebb társadalmi, társadalomlélektani képet mutat be erről, ami megjelenik akár a mindennapok közlekedőjében, akár a döntéshozók fejében is, hiszen ők is a társadalomnak részesei valamiképpen. De ez az egész sebesség, sebességtúllépés, gyorshajítás kérdéskör, ez csak egy kis szelete a közlekedésbiztonságnak.

Milyen témákkal foglalkoztok még a KTI-ben?

Berta Tamás: A KTI-n belül is több szakterület, több központ foglalkozik közlekedésbiztonsági ügyek hál Istennek, mert a mobilitási kutatóközpont, a járműműszaki területtel, a közlekedésbiztonsági kutatóközpont a képzéssel, és a forgalombiztonsággal, illetve egy közlekedésbiztonsági projektközpont, ami a szabályozástól kezdve a különböző, akár egyedi biztonságnövelő projektekig öleli fel ezt a területet. Nem akarom megkerülni a kérdést, egyszerűen felsorolni is nehéz.

Itt valóban arról van szó, hogy a biztonságos közlekedésre felkészítés témakörében az óvodásoktól a gépjárművezetőképzésbe jelentkező emberekig foglalkozunk a közlekedésbiztonsági aspektusokkal. Ezt konkrétan úgy kell elképzelni, hogy óvodai programokon veszünk részt, rendezvényeken gyerekekkel is foglalkozunk. Akár úgy, hogy ehhez a pedagógusoknak a közúti szakterület oldaláról szakértői anyagokat meg tansegédleteket dolgozunk ki.

Egészen az időkig, a szemléletformáló feladattömegbe nagyon sok minden belefér. És bár megmondom őszintén, hogy sok évvel ezelőtt még én is kicsit furcsán néztem erre, mint mérnök, hogy ez valóban egy szükséges terület-e? Időközben rájöttem, hogy ez az egyik legfontosabb tevékenység, vagy a tevékenységünk egyik legfontosabbika.

Tehát nyilvánvalóan ez áll legtávolabb a mérnöki feladatokról. Alapvetően ugye a közlekedésbiztonság a KTI-ben is a forgalomtechnikából nőtte ki magát, tehát az alapja mégiscsak a forgalmi rend és a forgalomtechnikai megoldások. Ilyen módon ezzel nyilván érdemben foglalkozunk, akár a tervezési paraméterek, a biztonsági filozófiák, önmagát magyarázó utak esete, és ehhez a megalapozó tanulmányok, illetve döntést támogató szakmai anyagok elkészítése az egyik fő feladatunk.

De nagyon fontosnak érzem azt a monitoring tevékenységet, hogy meglévő hálózati elemeken, vagy meglévő szituációkban legyen érdemi, és komolyan vehető vizsgálat arra

nézve, hogy ezek mennyire hatékony megoldások mennyire működnek. Illetve talán kissé elhanyagolt terület a konfliktus, technika konfliktusoknak a feltárása, minden nagyon idő és energia igényes, nyilván ezért van rá kevesebb lehetőség. De megismerni a valódi okokat, az egy fontos dolog. Aztán mindenféle jogszabályalkotás, nemzetközi benchmark, konkrétan most már eljutottunk oda, hogy majdnem csak a kodifikációig viszünk el jogszabályokat, mint a közlekedési tárcsa háttérintézménye, úgyhogy nagyon széles a paletta, és szerintem aki nálunk dolgozik és szívesen jár be a munkahelyére, pontosan ezt szereti benne.

Pásztor Zoltán: Köszönöm, hogy mindezt elmondtad, még egy kérdés van a végére, amit mindenkitől megkérdeznék, aki ebben a sorozatban szerepel. Hogyha egy dolgot változtathatnál a szakmánkban, mi lenne az?

Berta Tamás: Párbeszéd, párbeszéd, párbeszéd. Az, hogy ne sajnáljuk az időt az egyeztetésre, a kibeszélésre, és ne akarjunk öt perc alatt letudni egy szakmai kérdést, csak azért, hogy gyors megoldás szülessen, és másfél órányi közös gondolkodás után ne azzal álljunk föl, hogy atya úr Isten mennyi idő ment el, hanem szeretném, hogyha mindenki értékelné azt, hogyha okos, értelmes emberek közösen gondolkoznak egy témáról. Annak így is úgy is óriási ereje van, akkor is, ha látszólag ez egy meddő vita volt.

Formáljuk egymás gondolkodását, és ez nagyon jól tesz, hogyha nem burkolódzunk be a saját kis gondolatvilágunkba. Úgyhogy ennek a szakterületnek én leginkább ezt kívánom, nagyon jó fórumok alakultak már erre, szerintem ebbe is egyre jobb irányba megyünk. Tehát ez egy szakterület kell legyen, úgy kell magáról gondolkodjon, teremtsen meg a fórumait, és merjen gondolkodni, és ne csak adaptálni, hanem kitalálni is dolgokat.

Pásztor Zoltán: Itt a SzabadHézag Podcast-ban az egyik célunk az, hogy legyen fórum az ilyen párbeszédre.

Nagyon örülök, hogy itt voltál, Berta Tamás, a Közlekedéstudományi Intézet igazgatóhelyettese volt a mai vendégünk, köszönjük, hogy elfogadtad a meghívásunkat.

Berta Tamás: köszönöm szépen a lehetőséget.