

Az IFFK-2008. Konferencia ajánlásai

Áttekintve az „*Innováció és fenntartható felszíni közlekedés*” – 2008. szeptember 3-4-5 Budapest konferencián elhangzottakat, a konferencia résztvevői a következőket ajánlják az érintett minisztériumok és országos hatáskörű szervek figyelmébe:

I. A műszaki fejlesztések területén:

Az egységes közúti és városi úthálózat fejlesztés érdekében szükség van a nagyméretű hálózatszintű irányítás előtérbe hozatalára, valamint a hálózatot és a forgalmat automatikusan felmérő és mérő rendszerek létrehozására. Ehhez rendelkezésre áll a magyar tudásbázis. A kérdés kormányzatszintű döntést igényel.

I.a. Hatékony hálózatközpontú és hálózatszintű kutatások kellenek az alábbi területeken:

1. Hálózat szintű optimális forgalomirányítás szükséges. A magyar közúthálózaton jelenleg nagyon korlátozott mértékben használnak komplex-algoritmusú forgalomszabályozást, pedig a motorizáció növekedési tendenciája és a torlódások rendszeres megjelenése előre vetíti ennek szükségességét. Bevezetésére az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások részeként kerülhetne sor.
2. Úthálózati adatokhoz kötött, komplex baleset ok-kutatás szükséges.
3. Egységes úthálózati nyilvántartás szükséges.
4. A kerékpáros forgalom hálózatát - nagy biztonság mellett - integrálni kell a közlekedési rendszerekbe. A kerékpáros közlekedés lehetőségét minden ésszerű viszonylatban meg kell teremteni és kínálati jellegűvé kell tenni.
5. Kiemelt figyelmet kell fordítani a közúti tervezésben a kistérségi, falvak közötti közlekedési kapcsolatok javítására.
6. Szükséges a stratégiai kezelése annak a problémának, hogy jelentős régiók fejlődését nem segíti elő a jelenlegi úthálózat.

I.b. A kommunikációs-információs technikák fejlesztése

1. A közlekedés biztonságát és lebonyolítását jelentős mértékben fejlesztené a járművek egymás közötti és az út mentén elhelyezett kommunikációs csomópontok közötti információcsere. Az EU 2008. nyarán lefoglalt egy frekvenciasávot erre a célra. Annak érdekében, hogy Magyarország a jármű-kommunikációs technológiák területén ne szakadjon le Európa többi részétől, fontos az e területen végzett kutatás-fejlesztés. Meg kell jegyezni, hogy az ad-hoc kommunikációs infrastruktúra alig észrevehetően növeli egy új út megépítésének, illetve felújításának költségeit.
2. A fenntartható fejlődést támogató intermodális szállításlógisztika versenyképességének javítása érdekében elő kell segíteni a közlekedési alágazatok közötti szabványosított információcserét, illetve az erre épülő információs rendszerek elterjedését. Ezt alkalmazva, a vállalati szféra egységes alapokon nyugvó információs megoldásokat fejleszthet ki saját igényei szerint.
3. Minőségi változás szükséges a tömegközlekedés utas-tájékoztató rendszerei terén. Egy hazai programszervező cég képviselője külföldi utas-tájékoztató és infrastruktúra-fejlesztési példákat sorolt fel és elkeserítőnek tartja a hazai állapotokat. Magyarországot korszerűtlen állapotú megállók, váróhelyiségek és az idegen nyelvű tájékoztatás súlyos hiánya jellemzi. Menetrendek nem láthatók, hiányoznak a kijelzők, hogy hol járnak a járművek, stb. Ez éles kontrasztban van azzal, hogy Budapest adott helyet annak az UNESCO konferenciának, amely a tudás, etika és felelősség fontosságát hangsúlyozta.

II. A közigazgatás fejlesztése területén:

II.a. A hatékony működés érdekében szükség van a közlekedéssel kapcsolatos igazgatási és fenntartási rendszer átalakítására.

II.b. Történjen meg a közúti igazgatás, a közút üzemeltetés folyamatainak átfogó hazai elemzése és értékelése. Pótolni kell a múlt elmaradásait, elvégezni a jelen feladatait és előkészíteni a jövő tennivalóit.

II.c. Szükség van az innovációra a közigazgatás szervezeti felépítésében és működésében.

1. Felülvizsgálandó és korrigálandó a közigazgatás működési struktúrája. Az új rendszernek tartalmaznia kell a ma hiányzó operatív, középszintű szakmai irányításra és érdekérvényesítésre alkalmas szervezeteket is.
2. A szervezetek működési hierarchiájában a politikamentes szakmai folyamatoknak kell megjelennie, ez a szint ne legyen alárendelve és kiszolgáltatva a politikának.
3. Az ötletszerű rögtönzések és változtatások helyett, stabil alapokra helyezett döntés előkészítés rendszerét kell megvalósítani! Pl. egy-egy országos rendszer bevezetése előtt, a kutatás-fejlesztési eredményekre alapozott, helyi modellkísérletek szolgáljanak alapul.

II.d. Készüljön egységes, a közigazgatási, területfejlesztési, üzemeltetési feladatok számára kötelezően vezetendő infrastruktúra nyilvántartás. Ennek az alábbi célokat kell szolgálnia:

1. Szolgálja a korrekt szakmai döntés-előkészítést.
2. Szolgálja az ellenőrzést a pályázatok elbírálásában.
3. Szolgálja az átláthatóságot és követhetőséget a területi elemzéseknél és összehasonlításoknál.
4. Szolgálja a gazdaságos és szakszerű végrehajtást.

III. A források felhasználása területén:

Szükség van a közlekedés fejlesztésére szánt összegek felhasználásának összehangolására és optimalására.

1. Az állami pénzfedezettel végrehajtott adatgyűjtések hozzáférhetőek és felhasználhatók legyenek mindenki számára.
2. A sokmilliárdos útberuházások mellől ne hiányozzanak azok a 10 milliós tervezési-kutatási munkák, amelyek a helyi forgalmat segítik.
3. A közlekedés fejlesztések sorrendjét ne politikai szempontok vezéreljék.

IV. A balesetek megelőzése területén:

1. A közlekedési baleset-megelőzés ne csak kampányelemekre épüljön.
2. Kérüljön kialakításra egy olyan rendszer, amely az objektív baleseti elemzések eredményeit visszacsatolja a napi irányítás számára.

V. A KRESZ területén:

Új KRESZ létrehozására van szükség, amely többek között tartalmazza az új közlekedésszervezési elemeket is (Pl.: az Európában már alkalmazott burkolati jeleket, turbó körforgalmú csomópontot, stb.).

VI. A kutatásosok módszertana területén:

A közlekedés területén a szak-kutatásokat a többszakmás kutatások irányába kell továbbfejleszteni, és ezeket komplex munkacsoportoknak kell elvégeznie.

1. A közlekedés fejlesztése átfogó szemléletváltoztatás nélkül nem képzelhető el. Új típusú műszaki-, közgazdasági-, szervezési-, és humanitárius alapelvek megfogalmazása, valamint szaktudományos kutatások szükségesek, de önmagukban ezek nem elégségesek: az eredményeit át kell ültetni a gyakorlatba is.
2. A személyiségvizsgálatok tanulságait is alkalmazni kell a kutatásokban és a járművezetői szakoktatásban.
3. A műszaki gondolkodásban és mérlegelésekben állandó teret kell biztosítani a társadalmi gazdasági-piaci tényezőknek.

VII. A tudatformálás területén indokolt a kedvező jellegű tudatformálás elvégzése

1. Meg kell erősödni a civil gondolkodásnak.
2. Már az általános iskolai oktatási rendszerben jelenjen meg kötelező tananyagként a közlekedési ismereteket tanítása.
3. A közlekedéssel kapcsolatos új elemek megismertetéséhez a médiát is segítségül kell hívni.

Egyúttal, fel kívánjuk ajánlani személyes és szakmai, közéleti együttműködésünket, támogatásunkat; igényelve álláspontunk figyelembevételét, szakmai szervezetünknek az eddigieknél is kreatívabb bevonását az adott tevékenységi körbe.

Budapest, 2008-09-05

A konferencia résztvevői