

Az emberiség közlekedési (helyváltoztatási) evolúciójának „össejtje”.

Javaslat a „közlekedési kultúra”, és „A Közlekedési Kultúra Napja” fogalmak definiálására, „A Közlekedési Kultúra Világnapjának” kezdeményezésére

DOI 10.24228/KTSZ.2018.4.1

Bíró József

építőmérnök, forgalomtechnikai szakmérnök, szakközgazda
a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozat elnöke
Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály vezetője
email: birojo24@gmail.com



Megpróbálom az időt és a teret átívelve újszerűen, egy ábrában megjeleníteni az emberiség több ezer éves közlekedési, helyváltoztatási evolúciójának rendszertanát, kiinduló pontként, hazai és nemzetközi vitairatként definiálni a közlekedés kultúrájának és a Közlekedési Kultúra Napja című eseménynek a fogalmát, és mindezek eredőjeként javaslatot tenni arra, hogy május 11-e legyen a kulturált, biztonságos közlekedés ünnepe, és váljon a Közlekedési Kultúra Világnapjává valamennyi földrészen, úton, vízen, sínen, levegőben egyaránt.

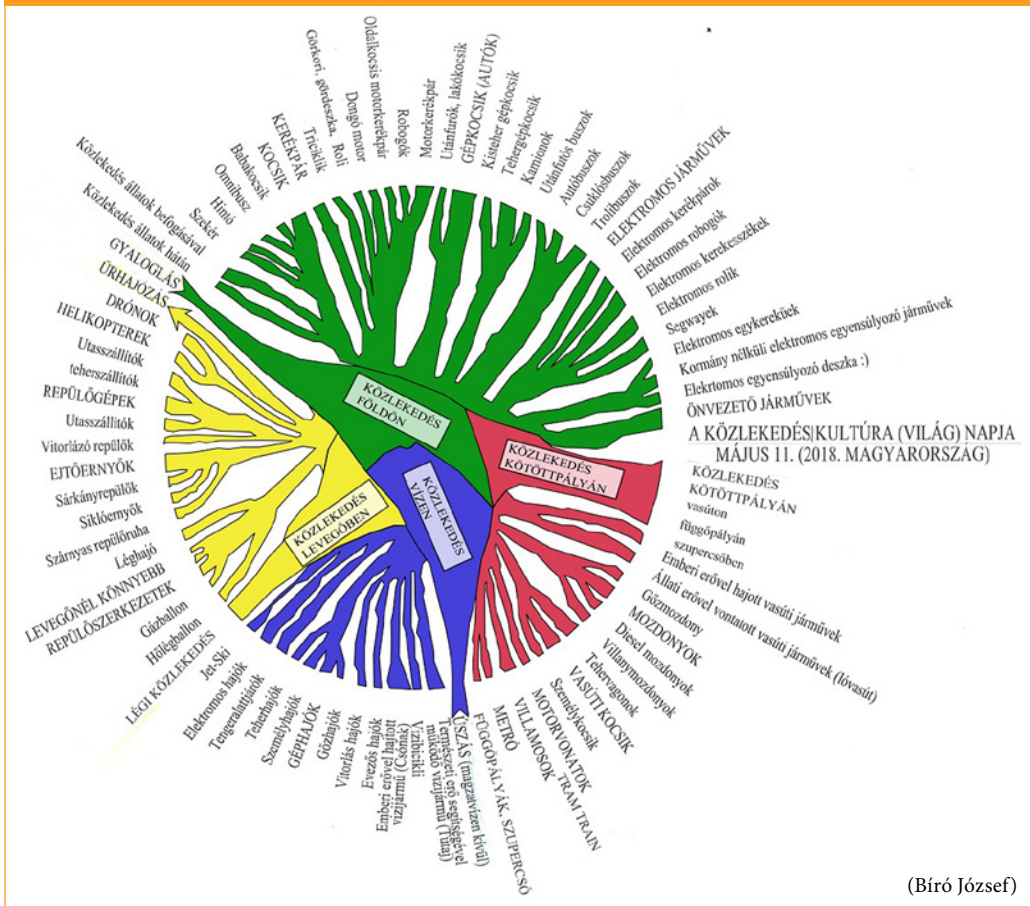
AZ EMBERISÉG KÖZLEKEDÉSI (HELYVÁLTOZTATÁSI) MÓDJAINAK EVOLÚCIÓJA, DARWIN UTÁN SZABADON. AZ „ÖSSEJT”

A közlekedés nem egzakt fogalom, önmagában sem egyszerű meghatározni, hogy mit értünk e szó alatt csak magyar nyelven belül is, és ennél még bonyolultabb a kérdés más nyelvetterületeken való megfeleltetés során.

Az egyik definíció szerint például a közlekedés: személyek és áruk szállítását különböző műszaki eszközökkel végző, gazdasági, szolgáltató tevékenység (Wikipédia).

Nos első olvasatra is érzékelhető, hogy ez a megfogalmazás – bár sok mindent lefed – de meglehetősen pontatlan. Helyből kimarad belőle ugyanis például a gyalogló ember, aki nem vesz ehhez műszaki eszközöket igénybe, és adott esetben nem is gazdasági szolgáltató tevékenységet végez. Az sem mindegy hol gyalogol. Ha például a kertemben sétálok, – gyalogolok – az helyváltoztatás, de nem közlekedés. Közlekedéssé szerintem akkor válik, ha kinyitom a kertkaput és kilépek rajta a közterületre, hiszen onnantól már a másik emberre is figyelemmel lévő, kötött magatartásformák, közlekedési szabályok vonatkoznak rám. Ha sikerülne csak ezt az egy alaptételt általánoson elterjeszteni, hogy minden embernek minden alkalommal, amikor kilép vagy kerékpárral, motorral, gépkocsival kihajt a háza, lakása, kertje ajtaján, kapuján, bevillanjon az agyába a felkiáltójel: vigyázat, innentől „közlekedő üzemmódban” vagyok, aki önmaga testi épségéért és mások életéért is felel; nagyságrendekkel lehetne csökkenteni a közlekedési balesetek számát. Ez a felkiáltójel a biztonságtudatos magatartásformák előtérbe helyezésével, az emberek közlekedéshez kötődő viselkedési mintáinak, kultúrájának formálásával hívható szerintem

1. ábra: Az emberiség közlekedési, (helyváltoztatási) evolúciójának „összejte”
(I think: Darwin után szabadon)



elő valamennyi közlekedési módban, hisz, ugyanez a feladat, ha motorcsónakkal vízre szállunk, vagy éppen hőléggalonnal, sárkányrepülővel, siklóernyővel a nagy gépek által is használt közös légtérben járunk.

Hiszem tehát, hogy a közlekedés nem csupán emberek és rakományok mozgása, hanem az emberiség egyik legnagyobb innovációja, legnagyobb vívmánya. Meggyőződésem szerint az emberi társadalom működése szintjén a föld, a víz és a levegő után a közlekedés a negyedik legfontosabb lételem. De mivel naponta részesei vagyunk, zömében felesleges időtöltésnek tartjuk, nem ismerjük kellően, így nem is becsljük eléggé.

Az 1. ábra alapvető célja bemutatni a közlekedés komplexitását, megmutatni a 21. század emberének, hogy a több évezredes fejlődési lánc ma élő tagjaként neki milyen elképesztő, mérhetetlenül sokszínű és szép közlekedési, helyváltoztatási szabadságok jut az életében.

Az 1. ábra lényegében az emberi közlekedés, helyváltoztatás életfája felülről nézve, amelyhez némi magyarázat feltétlenül tartozik. A közlekedési összejt középpontjában az ember, az emberiség áll. A közlekedési módok belépőpontjai a gyaloglás és úszás, a kilépőpontjai pedig az úrhajózás. Az evolúciós fejlődés kezdetekor az ember gyalogolni és legfeljebb (talán) valamelyest úszni, tutajozni tudott. Ezért

a közlekedés összejtjének „gerincét” a közlekedés földön (úton) és a közlekedés vízen adja. Több ezer év után sikerült neki a vasúti, kötött pályás közlekedést tömegessé tenni, és ugyancsak sok ezer, sok száz évig (lásd: Ikarosz, Leonardo Da Vinci) áhítozott a repülés iránt. Mivel a 19., 20. és 21. század emberének e két új közlekedési mód az életére már igen jelentős hatást gyakorol, így jogosnak vélem, hogy ha nem is közvetlenül az összejt több ezer éves belső magjához, de gerincéhez mindenképp erőteljesen kapcsolni kell.

S ha már így megkapta a közlekedés négy alágazata a megfelelő szegmensét, akkor jöhet a további osztályozás. A szárazföldön a gyaloglást a régmúlt időkben – összes eddigi tudásunk szerint – döntő valószínűséggel a „közlekedés állatok hátán” közlekedési mód követte. Nyargalászott lóháton, tevén, elefánton, lámán, számaron, öszvéren, struccon, kinek mi jutott. Utána sorsfordító dolog történt a kerék feltalálásával és ennek segítségével a kocsis megalkotásával. A kocsival egy rendkívül erős faág jött létre, amely az állatok befogási lehetőségének felismerésével olyan új hajtásokat hozott, mint a szekér, a hintó, a konflis stb. Hasonló elv alapján igyekeznek az 1. ábra – mintegy faágakkal szimbolizálva – szemléltetve a vasúti, vízi és légi közlekedés helyváltoztatási eszközeinek fejlődését bemutatni, osztályozni, amit területi okokból ebben az írásban nem részletezek, de akit érdekel az e mentén a fonal mentén végig követheti a folyamatot.

(Az érdeklődők további – a biológiai osztályozással kapcsolatos – ihletet meríthetnek, ismereteket szerezhetnek Podani János¹: „Fában gondolkodás a biológiában, avagy nem minden fa, ami annak látszik” című cikkéből és annak 2010-es előzményéből, amely igazi intellektuális csemege lehet a közlekedés evolúciójával összefüggésben is.)

Ha valakinek e kísérlet láttán Darwinnak „A fajok eredete” című műve jut eszébe, már megtisztel vele. Az 1. ábrával a másik cél és

szándék valóban az, hogy – Darwin után szabadon – nevezzük meg összközlekedési szemlélettel a közlekedési eszközök arzenálját, próbáljuk kikövetkeztetni fejlődésük történetét, összefüggéseit, evolúcióját. S hogy mire jó mindez? Egyrészt pallérozzuk az elmét, s „Gutenberg utolsó gyermekeiként” valamelyest rendszerezett tudást hagyjunk az információs forradalomban már csak célirányosan kereső új generációkra, másrészt az összejt, az életfa segít a további fejlődés fő ágainak meglátásában is.

Egy gyakorlati példa: ha rendszertanilag valamelyest helyesen felállítjuk az összejt (az életfát) akkor könnyebb lesz beazonosítani a közlekedésre gyakorolt hatását a görkocsolyának, a gördeszkának, az elektromos rolinak, a szegwaynek, az elektromos egykerekeknek, a szupercsónak, az elektromos hajóknak, a drónoknak stb.

Míg a roller hajdan egyensúlyozni tanuló kisgyermek játékja volt, most a városi közlekedésben összehajtható, könnyű szerkezetes, elektromos kivitelben komoly felnőtt közlekedési eszközként is helyet követelhet a jövőben magának. Az összejt faágiból tisztán látszik, ha megtanulja az ember – ami már sokáig nem várat magára – az elektromos energiát gyorsan, kicsire, hosszan tartóan összesűríteni, az a rolikkal, az elektromos kerékpárokkal, a vízi taxikkal, a drónokkal teljesen átrajzolhatja a városi egyéni közlekedés egyes szegmenseit.

Az „Össejt” tehát:

- lehetőséget nyújt a helyváltoztatási, közlekedési módok rendszerezésére, evolúciójának, rendszertanának felismerésére;
- ha az egyes alágazatokhoz idődimenziót és valós történelmi, műszaki információkat, képeket kapcsolunk, kiválóan használható oktatási célokra;
- alkalmat ad alapfogalmak tisztázására, mint például mi minősül helyváltoztatásnak és mi közlekedésnek, hol van és hol lesz a határ a közlekedési eszközök, vagy a sport és a szabadidős eszközök között.

Az 1. ábra biztosan nem hibátlan és jelentősen hiányos is, de hiszem, hogy előremutató és jó szándékú. Előremutató, mert a közlekedés

1 Podani János az MTA rendes tagja, egyetemi tanár, Eötvös Lóránd Tudományegyetem Természettudományi Kar Biológiai Intézet, Magyar Tudomány 2017.2, Magyar Tudományos Akadémia folyóirata

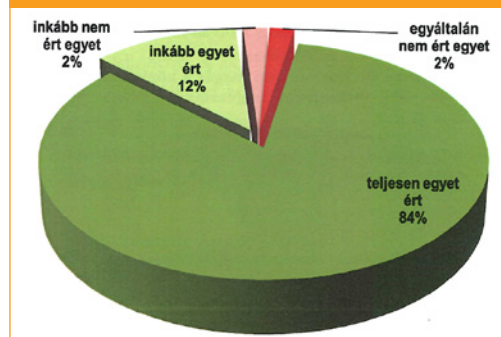
(helyváltoztatás) megannyi módját és annak fejlődéstörténetét valamelyest hiteles módon egy ábrában törekszik bemutatni, összefoglalni; jó szándékú, mert „Gutenberg utolsó gyermekei” egyikeként igyekszik az alapvetően könyvekből és saját tapasztalatokból, intuíciókból összerakott tudást, látásmódot átadni azoknak, akiket érdekel, tovább gondolás céljából.

Nagyságrendekkel színesíti ugyanis a képet még a különböző földrészek, országok eltérő fejlettségi szintje, kultúrája is.

Míg például a lovaglás vagy a fogathajtás a fejlett motorizációjú országokban mára szabadidő és sport tevékenységgé vált, addig más országokban még napi, nélkülözhetetlen közlekedési módként van jelen.

A kérdés tehát az: hogy képes közlekedni 7,3 milliárd ember a több milliárd közlekedési eszközzel, különböző sebességgel nap, mint nap biztonságosan? Csak úgy, ha ezt kulturáltan teszi. A közlekedési kultúra tehát a záloga a közlekedésbiztonságnak, amelyet Magyarországon megerősít egy a KTE által 2017-ben készített országos, reprezentatív közvéleménykutatási adat is, amelyet a 2. ábra mutat be.

2. ábra: Mennyire ért egyet az állítással, hogy ha a közlekedés résztvevői figyelmesebben, kulturáltabban viselkednek egymással, az biztonságosabbá teszi a közlekedést? (százalékos megosztás)



Abból, hogy a megkérdezettek 84%-a teljesen egyetért azzal az állítással, hogy ha a közlekedés résztvevői figyelmesebben, kulturáltabban viselkednek egymással, az egy-

üttal biztonságosabbá teszi a közlekedést, egyértelműen levonható az a következtetés, hogy a közlekedési kultúra és a közlekedésbiztonság a magyar társadalom tudatában egybeforrt. Ily módon, ha a közlekedési kultúrát formáljuk, alakítjuk, az egyszersmind a közlekedésbiztonságra is jelentős, pozitív hatást gyakorolhat.

JAVASLAT A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA FOGALMÁNAK MEGHATÁROZÁSÁRA ÉS EGYETEMLEGES BEVEZETÉSÉRE

Ahogy a közlekedésre, úgy a kultúrára sincs teljesen egzakt, a világon egyetemesen elfogadott definíció.

Hozzám az a meghatározás áll a legközelebb, mely szerint a kultúra: „Az emberiség által létrehozott anyagi és szellemi értékek összessége” (Magyar Értelmező Kéziszótár 1975). Javaslom e megközelítés nemzetközi szintű megfontolását.

Ha ezt elfogadjuk kiindulási alapként, akkor vajon hogy van (volt) definiálva a közlekedési kultúra? Van-e egyáltalán ilyen? Szent meggyőződésem, hogy van. Kell, hogy legyen! Hiszen értelmes módon ki állíthatja, hogy az emberiség által létrehozott utak, vasutak, pályaudvarok, kikötők és repülőterek, a kerékpárok, motorok, az autók, a vonatok, a hajók és repülőek nem jelentős, sok szempontból meghatározó részei az emberiség által létrehozott anyagi javaknak, és ki vitathatja, hogy az elmúlt évezredekben az emberiség a közlekedéssel összefüggésben ahhoz szervesen tartozó szellemi, kulturális elemeket, magatartásformákat, viselkedésmintákat alakított ki, és műszaki kreativitásának nem az az egyik legjelentősebb területe a közlekedését segítő eszközök elképesztő innovációja, szakadatlan fejlesztése?

A közlekedési kultúra fogalmára ezzel együtt sem leltem definíciót sem az Értelmező Kéziszótárban, sem az Új Magyar Lexikonban, sem a Műszaki Lexikonban, sem a Google-on, sem a wikipedia.hu-n, ezért úgy döntöttem, hogy azt – hazai és nemzetközi vitairatként – az alábbiak szerint definiálom:

KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA²

A közlekedési kultúra az emberiség kultúrájának közlekedéssel összefüggő része. Szűkebb értelemben a közlekedési kultúra a biztonságot előtérbe helyező, udvarias, partnerségre törekvő, környezettudatos, toleráns közlekedési magatartásformák, viselkedési minták és attitűdök összessége. Tágabb értelemben pedig a közlekedési építmények (utak, vasutak, hidak, buszpályaudvarok, vasútállomások, kikötők, repülőterek), a közlekedési járművek, folyamatok és jelzésrendszerek műszaki, technikai vívmányait és kulturális értékeit is magába foglalja.

A közlekedési kultúra részének tekinthető továbbá a közlekedéstörténet, a közlekedés különböző művészeti ágakban (közlekedésről szóló filmek, könyvek, rajzok, festmények stb.) való megjelenítése és a közlekedési kutatások is.

Ez a közlekedési kultúra fogalmának Bíró féle definíciója, amely a wikipedia.hu-n is megjelenítésre került, és jelenleg a Google sem talál jobbat.

Természetesen nem gondolom, hogy a bölcsek kövével a zsebemben megtaláltam az egyedül üdvözítő meghatározást, de arról meg vagyok győződve, hogy alapjaiban helyes, szándéka nemes, iránya jó, amely vitairatként új fonalat adhat a közlekedésről, a biztonságtudatos közlekedési magatartásról érték mentén gondolkodók kezébe, amennyiben az különböző nyelvekre lefordításra kerül. Ezen az új fonalon világviszonylatban is egy új láncszem, egy új fényesen csillogó ékkő lehet „A Közlekedési Kultúra Napja”.

JAVASLAT „A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA” CÍMŰ ESEMÉNY FOGALOM MEGHATÁROZÁSÁRA

A Közlekedési Kultúra Napja című esemény magyar találmány, magyar emberek hozzájárulása az emberiség közlekedésének fejlődéstörténetéhez.

2 wikipedia.hu – szócikk, szerző és szerkesztő: Bíró József

Kiindulópontja, hogy 2013-ban az NFM és a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata, valamint a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara ötletpályázatot írt ki a hazai közlekedésbiztonság javítására. Az első díjas pályamű³ mindjárt három javaslattal állt elő: a fiatalok meggyőzése a biztonságtudatos közlekedés fontosságáról, a települési önkormányzatok bevonása a közlekedési balesetek megelőzési tevékenységébe, és „A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA” című esemény meghirdetése, a teljes közlekedő társadalom megszólítására. A gondolatot tettek követték, és 2015. május 11-én a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Közlekedéstudományi Intézet, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara a Közlekedéstudományi Egyesület, mint eseménykoordinátor együttműködésével összesen 15, a közlekedésbiztonság ügye iránt elkötelezett szervezet az országban 11 rendezvényen hívta fel a figyelmet az óvodásoktól a szépkorúakig, a kerékpárosoktól, motorosoktól kezdve az autósokig, kamionosokig a toleráns, biztonságtudatos közlekedési magatartás szépségére és fontosságára.

2016-ban az eseményhez a nagy sikerre való tekintettel már több mint 40, 2017-ben már több mint 50, 2018-ban már mintegy 60 szervezet csatlakozott. (További részletes információ:

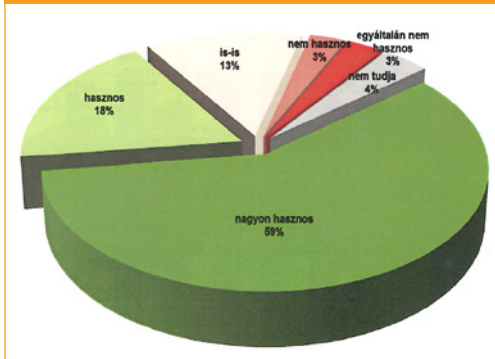
Az esemény tudományos megalapozottságának növelése és a közlekedés megismerése érdekében országos reprezentatív közvélemény-kutatást⁴ készítettünk 2017-ben az eseménysorozat előtti tteghónappal és május 11 után három héttel. Arra a kérdésre, hogy „Mennyire tartja hasznosnak, hogy minden évben egy napon kiemelten foglalkozzanak a közlekedési kultúrával Magyarországon? 2017 májusában a megkérdezettek 80%-a hasznos, illetve nagyon hasznos véleménykategóriával válaszolt.

3 Bíró József: Javaslatok a közlekedésbiztonsági tevékenység társadalmi szintű kibontakoztatására.

4 Közlekedésbiztonság, közlekedési kultúra Magyarországon 2017. március, Készítette a KTE megbízásából a Decilis Társadalomkutató Központ (Dr. Szabó Andrea)

A vélemények alakulását az 3. ábra mutatja.

3. ábra: Mennyire tartja fontosnak, hogy minden évben egy napon kiemelten foglalkozzanak a közlekedés kultúrával Magyarországon (százalékos megosztás)



Az esemény közvélekedés formálására gyakorolt hatását a 4. ábra szemlélteti.

Az ábrából jól látszik, hogy míg 2017 márciusában a teljes magyar felnőtt lakosság 27%-a hallott "A Közlekedési Kultúra Napjára"-ról, addig május végére az esemény ismertsége 34%-ra emelkedett. Mivel a közvéleményku-

tatás statisztikai hibahatára $\pm 3,2\%$ volt, így a 7%-os emelkedés – több mint ötszázezer fő növekmény – jól mutatja, hogy az esemény hatékony eszköz a közlekedők eléréséhez, megszólításához.

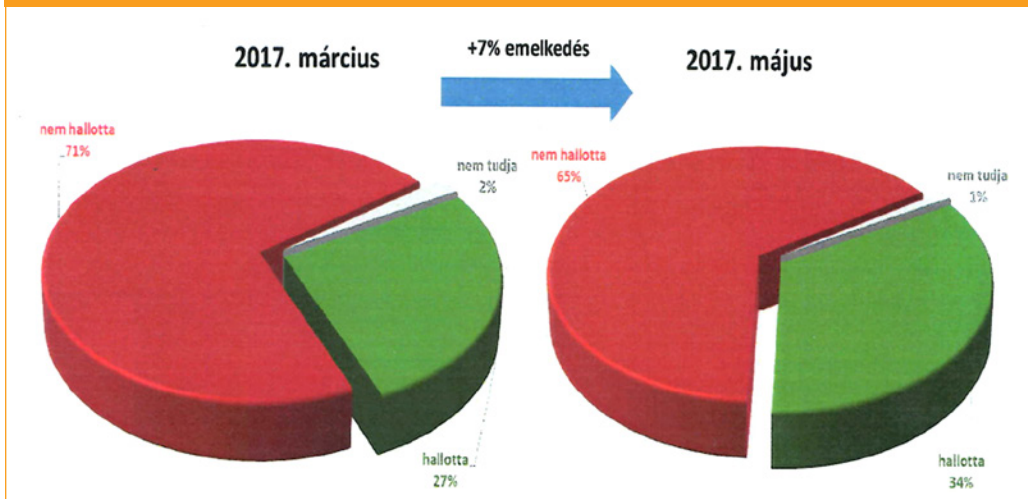
A Közlekedési Kultúra Napja című holisztikus, teljességre törekvő esemény bizonyította létjogosultságát, így definíciójára az alábbi javaslatot teszem:

A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA

A Közlekedési Kultúra Napja az évnek az a napja, amelyen különböző rendezvényekkel, aktivitásokkal – előadásokkal, közösségi közlekedési hangos bemondásokkal, vizuális feliratokkal, sajtómegjelenésekkel, helyszíni bemutatókkal, akciókkal stb. – ráirányítjuk a közfigyelmet a közlekedés sokszínűségére, szépségére, technikai vívmányaira, a biztonság tudatos, toleráns, egymásra odafigyelő közlekedési magatartás fontosságára a közúti, a vasúti, a vízi és a légi közlekedés területén egyaránt.

A Közlekedési Kultúra Napjának megszervezését a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával a Magyar Mérnöki Kamara

4. ábra: Hallott-e Ön arról, hogy 2017. május 11-én, immár 3. alkalommal tartották meg Magyarországon 'A Közlekedés Kultúra Napja' elnevezésű programsorozatot? (százalék, 2017)



által 2013-ban kiírt közlekedésbiztonsági ötletpályázat I. díjat nyert pályaműve indítványozta.

Magyarországon megrendezésére 2015 óta minden év május 11-én kerül sor az ENSZ Cselekvések Évtizede a Közúti Közlekedésbiztonság Területén Akcióprogram 2011. május 11-ei elindításának – az emberiség első közlekedésbiztonsági összefogásának – emlékére a Közlekedéstudományi Egyesület szakmai koordinációjával és egyre több partnerszervezet összefogásával.

A Közlekedési Kultúra Napjának célja, hogy minden nap a biztonságos, kulturált közlekedés napja legyen.⁵

Óriási öröm, hogy 2018-ban már nemzetközi partnerekre is találtunk a lengyel Szczecini Egyetem, valamint a macedón St. Kliment Ohridski University, Faculty of Technical Sciences – Bitola személyében.

A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA CÍMŰ ESEMÉNY MAGYARORSZÁGI ÉRTÉKTÁRA

„A Közlekedési Kultúra Napja” című esemény megrendezésének és hagyománnyá tételének alapvető célja a közlekedési balesetek megelőzése, a közúti, a vasúti a vízi és a légi közlekedés aktuális kérdéseire a társadalmi közbeszéd és közfigyelem ráirányítása a pozitív példák fókuszba állítása, a közlekedés különböző szereplőinek a társadalmi párbeszédbe való bevonása.

A 2015 óta megrendezésre kerülő esemény szakmai koordinációját a Közlekedéstudományi Egyesület látja el. "A Közlekedési Kultúra Napja" kifogyhatatlan tárháza a tenni akarásnak, kreativitásnak, a partnerszervezetek önkéntes, a lakosságot és a szakmai közösséget széles körben elérő aktivitásának.

Az esemény által életre hívott értékek sokszínűségét az 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat

A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA című esemény magyarországi értéktára 2015-2018	
	A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA által életre hívott értékek csoportosítása
1.	Tudatformáló rendezvények a különböző korosztályú, különböző módon közlekedők bevonásával május 11-én, A Közlekedési Kultúra Napján
	1.1 Általános szemléletformáló rendezvények
	1.2 Rendezvények gyermekeknek
	1.3 Rendezvények kerékpárosoknak
	1.4 Rendezvények motorosoknak
	1.5 Rendezvények autósoknak
	1.6 Rendezvények székporúaknak
2.	Kapcsolódó szemléletformáló rendezvények más napon, más napokon
3.	Szakmai konferenciák, fórumok, kerekasztal megbeszélések
4.	Szemléletformáló aktivitások
	4.1 Hangos bemondások villamoson, vonatokon, buszokon, autóbusz állomásokon és vasúti pályaudvarokon.
	4.2 Vizuális megjelenések út menti közlekedésbiztonsági reklámtáblákon a gyorsforgalmi utak változtatható jelzéseképű tábláin, autóbuszok, vonatok, vasútállomások kijelzőin
5.	A közlekedésbiztonsággal, közlekedési kultúrával foglalkozó reklámspotok, reklámfilmek
6.	A közlekedésbiztonsággal, közlekedési kultúrával foglalkozó kiadványok
7.	A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJA alkalmából történt média megjelenések
8.	A közlekedésbiztonsággal, közlekedési kultúrával foglalkozó tudományos vizsgálatok, kutatások
9.	A közlekedésbiztonságot javító konkrét, megvalósult karitatív szakmai felajánlások
10.	További értékek, (pl. fényképek) multiplikátor hatások (pl. A közlekedési kultúránk értékei programcsomag sikeres pályázata)
11.	Kapcsolódó nemzetközi rendezvények

A közlejövő feladata az elmúlt négy év több száz aktivitásának, sajtómegjelenésének az értéktárban történő számszerűsíthető elhelyezése.

Az eseményt az igen kedvező tapasztalatok alapján jó szívvel ajánljuk a legszélesebb körű nemzetközi hasznosításra.

5 wikipedia.hu – szócikk, szerző és szerkesztő: Biró József

JAVASLAT MÁJUS 11-ÉNEK A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA VILÁGNAPJÁVÁ NYILVÁNÍTÁSÁRA

Az ENSZ közgyűlés 2010 márciusában több mint 90 ország – köztük Magyarország – kiemelt támogatásával elfogadta a „Decade of Action for Road Safety 2011-2020” (UN Resolution A/64/255) programot, amely a Föld valamennyi kontinensén 2011. május 11-én vette kezdetét. Ily módon ez a nap tekinthető az emberiség története első világméretű közlekedésbiztonsági összefogásának. A program időközi áttekintése során megállapításra került, hogy a „Cselekvések évtizede” program jelentős eredményeket ért el, de továbbra is ösztönözni szükséges a tagállamokat és a nemzetközi közösséget a holisztikus, a teljességre, az egészre törekvő integrált megközelítésre a közlekedésbiztonság és a fenntartható közlekedés területén. A Magyarországon 2018-ban – immár 4. alkalommal – egyre növekvő sikerrel megrendezett „A Közlekedési Kultúra Napja” című esemény egyértelműen igazolta életképességét, nevezetesen, hogy dedikált napot tud adni a közlekedésbiztonság, közlekedési kultúra fókuszba állításának a közúti, a vasúti, a vízi és a légi közlekedés területén egyaránt.

A tapasztalatok alapján javaslom Magyarország kezdeményezze az ENSZ-nél május 11-ét nyilvánítsa „A Közlekedési Kultúra Világnapjává”.

A felvetés időszerű lehet a program 2020. évi befejezése előtt és iránymutatásul szolgálhat a következő évtized célkitűzéseinek meghatározásában. Magyarország részéről a felvetés autentikus, hiszen:

- az eseménnyel kapcsolatban igen jó gyakorlati tapasztalataink vannak;
- Magyarországon földrajzi fekvése miatt jelentős a közúti, vasúti, vízi, légi közlekedési tranzitforgalom, így a kultúrák egyben a közlekedési kultúrák egyik metszéspontja is;
- és Magyarország sokat tesz a közlekedési balesetek megelőzése terén is, amelynek egyik szép példája, hogy a „Cselekvések évtizede” program időszakában 2012-ben elnyerte Európában az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács PIN díját.

Fentiekre tekintettel Magyarország ezzel az építőkövel járulna hozzá az egyetemes közlekedési kultúra továbbfejlesztéséhez, a biztonság tudatos, környezettudatos közlekedés társadalmi igényének széles körű, nemzetközi elterjesztéséhez „A Közlekedési Kultúra Világnapjának” ENSZ által történő nevesítéséhez.

ÖSSZEFOGLALÁS

- A közlekedés az emberi társadalom egyik legfontosabb lételeme.
- A közlekedési módok és eszközök szakadatlan fejlesztése az emberiség sajátja, az egyik legnagyobb innovációja.
- Az emberiség közlekedési, (helyváltoztatási) össejtjének nevezett „fa ábrázolás” – Darwin: A fajok eredete című művéből ihletve – egy ábrán igyekszik bemutatni a közlekedés evolúcióját, amely alkalmas rendszerezésre, szemléltetésre, oktatásra egyaránt.
- Mivel meggyőződésem szerint a közlekedési kultúra és a közlekedésbiztonság között rendkívül szoros összefüggés van, vitaindító céllal javaslatot tettem a közlekedési kultúra fogalmának átfogó, új szemléletű definiálására, hazai és nemzetközi megvitatására.
- Magyarországon 2015 óta hagyománnyá vált, hogy május 11-én a szaktárca és a közlekedésbiztonság ügye iránt elkötelezett szakmai és partnerszervezetek – a KTE szakmai koordinációjával – „A Közlekedési Kultúra Napja” címmel országos eseményt szerveznek egyre nagyobb sikerrel, a közlekedők egyre szélesebb rétegének megszólításával.
- Az elmúlt évek tapasztalatai alapján lehetővé vált, illetve indokolt volt „A Közlekedési Kultúra Napja” című esemény konkrét, önálló fogalomként történő definiálása is.
- A hazai, igen kedvező tapasztalatok alapján jó szívvel ajánlható az esemény know-how-jának, nemzetközi szinten történő átadása, valamint javasolható, hogy Magyarország kezdeményezze az ENSZ-nél, hogy május 11-ét nyilvánítsa „A Közlekedési Kultúra Világnapjává”.

A Közlekedési Kultúra Napjának és Világnapjának a célja, hogy minden nap a biztonságos, kulturált közlekedés napja legyen idehaza és a nagyvilágban egyaránt.