

Gondolatok a Közlekedéstudományi Szemle megjelenésének 70. évfordulóján

Dr. Timár András

okl. építőmérnök, a közlekedéstudomány doktora
professor emeritus (PTE-MIK)

Az 1951-ben – címlapján egy gőzmozdonnyal – útjára indult szakmai folyóirat címében egy olyan időszakban jelent meg a „közlekedéstudomány” kifejezés, amikor ez az alkalmazott tudomány még szinte nem is létezett. Hosszú időbe telt, amíg úttörő művelőinek és pártolóinak sikerült elfogadtatniuk a „hagyományos”, tudományágak művelőivel és az őket tömörítő, képviselő szervezetekkel, valamint a közigazgatás hivatalnokaival és a politikusokkal, hogy (bár a közlekedéshez általános vélemény szerint mindenki ért, hiszen közlekedik), ez az alkalmazott műszaki tudományoknak egy jól megkülönböztethető, elkülöníthető területe, amelynek művelése megfelelő, sajátos szaktudást, elhivatottságot, odaadást és elköteleződést igényel. Különösen azért, mert a közlekedési rendszer alkotóelemeivel (a pálya, a jármű, az ember és szervezetei) kapcsolatos tudományos kutatás, fejlesztés és innováció (K+F+I) eredményei nagyon gyakran támaszkodnak mások (pl. építőmérnökök, gépészmérnökök, vegyészek, matematikusok, statisztikusok, közgazdászok, orvosok, pszichológusok, jogászok, stb.) saját tudományágukban már elért eredményeire, amelyek alkotó módon, sikeresen használhatók a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati problémáinak megoldásához is.

A folyóirat megjelenésének első évtizedeiben a kiadó Közlekedéstudományi Egyesületnek és a tagjaiból alakult szerkesztő bizottságoknak komoly nehézséget jelentett annak eldöntése is, milyen mértékben és arányban szolgáljon a folyóirat a szakmai (bár tudományosnak nevezett) ismeretterjesztés céljára és mennyiben

a valóban tudományos teljesítmény mérésére is alkalmas (azaz valóban új eredményre vezető elméleti kutatásokat és/vagy gyakorlati megoldásokat bemutató) eszközként és hivatkozási alapul. Ez utóbbi szerep jelentősége és fontossága az idők folyamán egyre növekedett, mivel egyrészt a tudományos fokozatok megszerzésének egyik alapkövetelményeként előírt publikációs és idézettségi adatok előállítására is elismerten használható, a közlekedéssel kapcsolatos hazai tudományos kutatási és fejlesztési eredmények, innovációk magyar nyelven való közzétételére hivatott szakmai folyóiratok fokozatosan megszűntek, így ez mára szinte kizárólag a Közlekedéstudományi Szemle feladata maradt. Jelentősen megnövekedett tehát a szerkesztő bizottság tagjainak és a lektoroknak a felelőssége is, hiszen nekik kell elbírálniuk, vajon a közlésre benyújtott kéziratok megmaradnak-e az ismeretterjesztés szintjén, vagy azt meghaladva valóban tudományos eredményeket is tartalmaznak-e.

Ennek a felelősségnek a súlyát megsokszorozza az a tény, hogy a számítógépek és az informatika fejlődésével, az internet és a mobiltelefon megjelenésével a XXI. század elejére az alkalmazott tudományokkal foglalkozó értelmiség már-már hagyományosnak tekintett társadalmi szerepe, hivatása (megfigyelés, tényfeltárás, elemzés, vélemény-alkotás, javaslatok kidolgozása és esetleg tanácsadás) alaposan átértékelődött. Egyrészt a sürgős intézkedéseket követelő, valós, vagy vélt gazdasági és politikai válsághelyzetekben a döntéshozók ritkán kérik ki a szakemberek és szervezeteik

véleményét (tudván, hogy jól megalapozott és felelősséggel vállalható vélemény és javaslatok kialakításához legtöbbször hosszan tartó adatgyűjtés, elemző és értékelő munka, széles körű szakmai egyeztetés is szükséges). Másrészt az ismeretekhez való könnyű és gyors, kényelmes hozzáférés lehetővé válásával (pl. internetes adatforrások, Wikipédia) egyre csökken a valós tudományos eredmények eléréséhez alapul szolgáló, részletekig hatoló tudás megszerzéséhez (és az ezzel összefüggő siker élvezetéhez) szükséges áldozatos erőfeszítések (tanulás, szorgalom, kitartás, időráfordítás) vonzereje, azaz széles körű társadalmi elismerése és tisztelete, anyagi megbecsülése. Harmadrészt ennek a tudásnak a tartalma és megszerzésének módja is alaposan és folyamatosan változik, hiszen a számítógépes algoritmusok alkalmazásának elterjedésével máris teljesen átalakultak a közlekedési rendszerben alkalmazott tervezési és kivitelezési (pl. CAD, BIM), adatelőállítás, adattárolási és adatfeldolgozó (pl. DataBank, BIG DATA), üzemeltetési és menedzselési eljárások (pl. PMS, RMS, stb.). Ilyen körülmények között rendkívül bonyolulttá és időigényessé vált a közlekedési rendszer egyes alkotóelemeinek jövőben várható állapotváltozásaira, feladataira, teljesítményének és eredményességének mérési módszereire vonatkozó megbízható előrejelzések, fejlesztési stratégiák és taktikák kidolgozása, azokkal kapcsolatos valószínűségi eloszlások előállítása. Egyelőre még nem is igen lehet megbecsülni az elektromos és hibrid hajtású, autonóm járművek széles körű elterjedésének időbeli lefolyását és ennek várható gazdasági és társadalmi hatásait.

A magam részéről szép emlékeket őrzök arról a négy évről (1984-1988), amikor fiatal korom dacára az a megtisztelő feladat hárult rám, hogy a Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőbizottságának vezetője, főszerkesztője lehetttem. A múlt század nyolcvanas éveiben a folyóirat még havonta jelent meg (természetesen csak nyomtatásban, hiszen a digitális közzététel még ismeretlen volt), lapszámonként mintegy 50 oldal terjedelemben, ezért komoly szervező munkát igényelt az egy-egy lapszámban megjelenő 5-7 szakcikk/közlemény biztosítása. Mivel abban az időben a magyar szakemberek külföldi utazásainak, nemzetközi tudományos

konferenciákon való részvételüknek, kutatási eredményeik nagy tekintélyű, idegen nyelvű tudományos folyóiratokban való közzétételének lehetőségei finoman szólva is rendkívül korlátozottak voltak, a lap hiánypótló szerepet játszott a közlekedéstudomány külföldi eredményeinek hazai megismertetésében. Kutatási és fejlesztési eredményeik közzétételével ugyanakkor eredményesen segítette hozzá céljuk eléréséhez a közlekedés- és járműtudomány területén tudományos fokozat megszerzésére pályázó egyetemi oktatókat és kutatókat is.

A Magyar Tudományos Akadémia VI. Műszaki Osztályának keretében működő Közlekedés- és Járműtudományi Bizottság jelenlegi elnökeként hálás vagyok a Közlekedéstudományi Szemle főszerkesztőjének, hogy a folyóirat az utóbbi két évben rendszeresen közzétette a bizottságunk ülésein elhangzott előadások rövid tartalmi ismertetését, 2019. februári számában pedig megjelentette a Magyar Tudomány Ünnepe rendezvénysorozat keretében 2018 novemberében megtartott „Mobilitás, mint szolgáltatás” tárgyú ülésünk előadásainak teljes anyagát, ezzel is elősegítve munkánk meg- és elismertetését.

Bízom abban, hogy a Közlekedéstudományi Szemle még hosszú-hosszú évekig fog lehetőséget nyújtani a közlekedés- és járműtudományt szolgáló kutatásokkal, fejlesztésekkel és innovációval foglalkozó magyar szakemberek magas színvonalú eredményeinek megismertetésére hazánkban és határainkon túl is. Ehhez kívánok a folyóirat megjelenésének 70. évfordulóján a leendő szerzőknek és a tudományos közleményeik megjelentetését elősegítő, szervező és biztosító szerkesztőknek, lektoroknak, a lap minden tisztelt munkatársának jó egészséget, sok sikert!



THOUGHTS ON THE 70TH
ANNIVERSARY OF THE
TRANSPORT SCIENCE REVIEW



GEDANKEN ZUM 70. JAHRESTAG
DER ERSTVERÖFFENTLICHUNG
DER VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHEN
RUNDSCHAU