

Dr. Lányi Péter Pál (1948-2026)



„Ha válaszolnod kell, ne kutass szavak után, míg a másik beszél, mert először is a figyelmedre van szüksége, s csak azután a szavaidra.”

/Michel Quoist/

Dr. Lányi Péter Pál 1948. június 24-én született Budapesten és 77 évesen 2026. január 1-én fejezte be földi útját. 1966-ban érettségizett a József Attila gimnáziumban Budapesten. 1971-ben végzett a Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán közlekedésépítő szakon. Dr. Bényei András és Dr. Koller Sándor voltak a tanárai, akiknek köszönhetően a forgalomtechnikai szakterület került az érdeklődése középpontjába. 1971-től a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézetben dolgozott, kezdetben a Városi közlekedési, majd a Forgalomtechnikai csoportban. 1974-től a Városi Közlekedési szakfolyóirat tudósítója lett a KÖTUKI részéről. 1975-ben szakmérnöki diplomát szerzett a BME Közúti közlekedési rendszertervező és forgalomtechnikai képzésen. Ekkor már témafelelősként irányította „A jelzőlámpás forgalomirányítással és forgalomszabályozással kapcsolatos tevékenység tudományos megalapozása” c. kutatást. Számos team-munkában is dolgozott, így pl. a fővárosi útbaigazító táblarendszer megtervezésében, 4 nigériai város forgalomfelvételi módszerekre készített irányelveinek kidolgozásában, a Velence-Csákvár-Tata összekötő út forgalomszabályozási tervében, a határátkelőhelyekhez vezető utak jelzésrendszerének elvi kidolgozásában. Városi forgalomszabályozási tervek készítésében is részt vett (Gyöngyös, Makurdi, Nigéria). 5-6 éven keresztül az NDK-ban működő országos közlekedési kutatóintézettel dolgoztak közösen jelzőlámpás csomópontok vizsgálatán¹. A BME Közlekedésmérnöki Karán 1982-ben megvédett doktori értekezésében a forgalomtól függő jelzőlámpás forgalomirányítás feltételeinek és többlet szolgáltatásainak módszertani alapjait dolgozta ki, amellyel hozzájárult a Magyarországon ekkor kezdődő forgalomirányító központok létesítéséhez. Már pályakezdő kutatóként kiemelkedett kiváló szakmai ismereteivel, széles látókörével, emberi magatartásával, példamutatásával.

Az 1980-as években a Minisztériumnak kutatási és vizsgálati anyagokat készített a 20/1984-es rendelet előkészítéséhez, majd annak rendszeres felülvizsgálatához. 1983-ban osztályvezető-helyettesi megbízást kapott, majd 1986-tól már a KTI Forgalomtechnikai Osztályának vezetőjeként ismerte fel, hogy ezek az előírások 5-10 évente elavulnak, karbantartásuk folyamatos munkát igényel. Ennek kapcsán jó szakmai kapcsolatot alakított ki Szalai Bélával, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Közúti főosztályának vezetőjével, aki 1990 augusztusában felkérte, hogy a szakminisztériumban folytassa a munkáját. Ezt a feladatot szakmai elkötelezettséggel vállalta el és 23 éven keresztül elhivatottan végezte.

A szakminisztériumban azt a munkát folytatta, amit a KTI-ben is végzett. Forgalomtechnikai előadó lett, később osztályvezető, majd főosztályvezető-helyettes. Ezekben az években egyszerre három nemzetközi szervezet (ENSZ EGB – ahol a nemzetközi KRESZ készült, az AIPCR/PIARC – az Útügyi Világszövetség és a CEMT – Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa) szakmai bizottsági munkájában vett részt nemzeti képviselőként, jól hasznosítva kiemelkedő nyelvtudását.

Péter katalizátora, szervezője volt a forgalomtechnikai- és közlekedésbiztonsági szakemberek folyamatos továbbképzésének. A hazai szakmai konferenciák állandó felkért előadója, szekció elnöke, 6 éven át egyik főszervezője volt a „Biztonságos Utakon a XXI. Században” című nemzetközi szakmai konferencia-sorozatnak. Az EU Bizottság által támogatott CONNECT euro-regionális projekt célkitűzése a transzeurópai úthálózaton az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) és szolgáltatások kialakításának

¹ <https://utugyilapok.hu/wp-content/uploads/2013/11/Lanyi.jpg>

ösztönzése volt. A projektben 8 ország működött együtt 2004 – 2009 között, Péter a kedvezményezett GKM (majd a jogutód KHEM) szakmai felelőse /nemzeti koordinátora volt ebben az időszakban.

A hazai közlekedésbiztonsági és forgalomtechnikai szakmai civil szervezetek (Magyar Útügyi Társaság, Magyar Mérnöki Kamara, GRSP) elnökségi tagjaként, szakmai irányítójaként is évtizedekig tevékenykedett. 2008-2012 között a BME Út és Vasútépítési Tanszékén a Forgalomtechnika tantárgyat oktatta. Meghatározó szerepe volt a Forgalomtechnikai Bizottság létrehozásában, amelynek állásfoglalásait a mai napig szakmai iránymutatásként kezeljük.

A forgalomtechnikai- és közlekedésbiztonsági szakemberek számára évenként többször tartott rendezvényeket, munkamegbeszéléseket. Napi kapcsolatban volt a megyei és városi forgalomtechnikusokkal, valamint a szabvány alóli felmentések elbírálása kapcsán a tervezőkkel is. Munkáját kiemelkedő szakmai tudásának, rendkívül szerény, udvarias magatartásának köszönhetően igen magas színvonalon végezte. Mindenkivel szót értett, munkatársai szerették, megbecsülték. Különleges képessége volt az ún. jó kompromisszumok megtalálására, amely segítette a szakmai ügyek előmozdításában. A véleményeket meghallgatta, megfontolta és mindig adott visszajelzést a döntéseiről, az elutasítások kapcsán indoklással. Elvárta a szálakat, elrendezte a dolgokat. A KTI-ből hozott kutatói, erős mérés-vizsgálati gyakorlatára támaszkodva az általa minisztériumi megbízóként kezdeményezett forgalomtechnikai, forgalombiztonsági munkákra, kutatásokra, érdemi mérés-vizsgálatokra alapozta döntéseit.

Élre állt, segítette hazánkban a körforgalmú csomópontok elterjedését, megadta a szükséges szakmai támogatást a többsávos spirális és turbó körforgalmak létesítéséhez is. 1990-ben épült az első hazai körforgalom az 53-55 sz. főutak csomópontjában, Tompa közelében – Dr. Bényei Andrásnak köszönhetően a francia tervezési előírásokra alapozva (hazai előírások nem voltak). A 90-es években Péter segítségével volt lehetőség ún. kísérleti megoldások bevezetésére, „előtte-utána vizsgálatok” végzésére: a KTI mérés-vizsgálatokat végzett, hogy célszerű-e a körforgalmakat elterjeszteni, használható-e ez a csomóponti forma. A körforgalmak 35 éves történetét folyamatosan figyelemmel kísérte és az újszerű megoldások elterjedését is támogatta. Fontosnak tartotta az európai tapasztalatok megismerését és segített a nemzetközi szaktekintélyekkel (Franciaországban Bernard Guichet, Németországban Prof. Werner Brilon) való kapcsolat felvételében is.

Dr. Rigó Mihály kollégánknak – az első modern körforgalmú csomópont tervezője és sok további hazai körforgalomépítés kezdeményezőjének – Guichet úr kitüntetését szorgalmazó javaslatai nyomán 2025. novemberében Péter már a kórházból, betegen írta a következő támogató sorait: *„Rigó Mihály kollégánk javaslatát teljes mértékben támogatom. Guichet úr nagyot segített a hazai szakmai közvélemény megváltoztatásában, a körforgalom ma a legbiztonságosabb szintbeni csomópont, melyek számát indokolt lenne a közúthálózaton tovább növelni a közúti biztonság növelése érdekében.”* (2025. november 17.) Ez jól példázza, hogyan gondozta, követte nyomon az általa vitt és fontosnak tartott szakmai ügyeket.

A közút-vasúti átjárók tömegszerencsétlenségei mindig fokozott figyelmet kaptak a sajtóban. 1992-ben a KTI vezetésével szakmai bizottságot hozott létre a vasúti átjárók veszélyességi rangsorának kidolgozására, majd 15 éven keresztül (1993-2008), újra és újra a szükséges forrás biztosítását is sikerült kijáratnia, hogy évente elkészüljön a rangsor, támogatva a döntéshozókat, mely átjárók esetén célszerű beavatkozni. A közlekedési ágazatok közötti együttműködés megteremtéséért, az alapadatok rendelkezésre állása érdekében nagyon hatékonyan tárgyalt minden érintett szervezettel. Lobbizott, hogy ne akadjon el az összehangolást igénylő munkafolyamat, pontosan meghatározva az egyes szervezetek szerepét, adatszolgáltatását. Hangsúlyozta a hálózati szemléletmód fontosságát, közúton is a lokális megoldások helyett a vonali, hálózati megoldásokat támogatta. Tudta, hogy a közlekedési

hálózatot nem szabad elemeire bontani, hanem komplex rendszerként kell kezelni a kölcsönhatásokat figyelembe véve. 2012-ben a Minisztériumból nyugdíjba vonult, de 2014-2016 között részt vett a „Vasúti Átjárók Akadálymentesítésének Szabályozása” KÖZOP projektben², illetve a Magyar Útügyi Társaságnál ennek munkabizottsági vezetője is volt.

2009-2011 között a KTI által létrehozott munkabizottság keretében KRESZ-tervezet készült, ahol az volt az elgondolás, hogy tudományos közlekedésbiztonsági alapelveken, összefüggéseken alapuljon a tervezet³. Ez a védtelenek fokozott sérülékenységének figyelembevételét, a sebességszintek csökkentését, ezzel együtt a sebességeloszlás homogenizálását, az elsőbbségi szabályok egyértelművé tételét, jobb gyakorlati alkalmazását és a jelzések egyszerűsítését jelentette. Mérnökök, jogászok és egy pszichológus kolléga közös gondolkodásaként Péter részvételével született meg a tervezet, amiben diplomáciai érzéke, csapatjátékos karaktere, az üzemeltetésben is szerzett szaktudása hatalmas értéket jelentett. Számos rejtett összefüggésre világított rá, mintegy figyelmeztetésként a munkabizottság tagjai felé. Az Ő irányításával ezt megelőzően már számos KRESZ módosítás készült (pl. az évenként több, mint 100 életet megmentő 50 km/órás lakott területi szabályozás).

Komplex gondolkodásmódja és a közúti infrastruktúra biztonsági kérdéseivel való foglalkozás hatására a KTI Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozat éveken keresztül módszeresen kereste a balesetveszélyes helyszíneket a Magyar Közút hálózatán és vizsgálta az átalakítással, átépítéssel elérhető eredményeket. Péter kiterjedt nemzetközi kapcsolatai vezették a „Közúti Biztonsági Audit” módszertanának megismeréséhez, annak hazai bevezetésében jelentős szerepet vállalt. A 90-es években jelent meg Európa néhány országában (Egyesült Királyság, Hollandia, Dánia) az a felvetés, hogy a szabványok és műszaki előírások alkalmazása nem feltétlenül vezet el a konkrét esetben a legbiztonságosabb megoldáshoz. Ezért kidolgozták a „Közúti Biztonsági Audit” módszerét. Ennek hazai megismertetése, oktatása a 2000-es években külföldi szakemberek meghívásával az ő nevéhez fűződik⁴. Az EU idevonatkozó 2008-as irányelvének hazai honosítása, a 176/2011-es rendelet megjelenése is Dr. Lányi Péter nevéhez köthető.

Péternek nagy szerepe volt – Gál Máriával együtt – abban is, hogy 1994-95-ben beindultak az Önkormányzatok kerékpáros-fejlesztési pályázatai. A pályázatoknál a szakmaiság biztosítása, a pályázatok egységes elbírálása érdekében szorgalmazta annak az anyagnak az elkészítését, ami 1995-ben Útügyi műszaki ajánlasként a MAÚT első szabályozási kiadványa lett: Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelzésrendszere. Ennek az időszaknak az egyik fontos mérföldköve volt az 1996-ban kialakított Andrassy úti kerékpársáv egy korát meghaladó, progresszív megoldásként. 2021-ben lelkes motorja volt 10 megyei jogú városban végzett munkának⁵, amely azt vizsgálta, hogy a kerékpárforgalmi hálózati tervek (KfHT) készítésével javult-e a kerékpározás biztonsága.

Az általa kezdeményezett kutatások eredményeinek többsége gyakorlati megvalósításra is került. Munkáját alaposan, a részletekbe menően végezte és ezt adta tovább. A fiatalabbak mentora, segítője volt, és azt tanította, hogy annak a kutatásnak, mérés-vizsgálatnak van értelme, értéke, ami a

² Magyar Útügyi Társaság – Vasúti Átjárók Akadálymentesítésének Szabályozása. KÖZOP-2.5.0-09-11-2012-0009 PROJEKT. MAÚT 1510/2012 msz. ZÁRÓJELENTÉS.

³ A KRESZ-tervezet legfontosabb alapelvei a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében; In: Füredi, Mihály (szerk.) KTI Évkönyv 2010-2011; Budapest, Magyarország: Közlekedéstudományi Intézet (KTI) (2012) 109 p. pp. 89-100., 12 p.

⁴ Lányi Péter A közúti infrastruktúra biztonsági kezelésének szabályozása, In: Koren, Cs (szerk.) Biztonságosabb közúti infrastruktúra, Győr, Magyarország: Universitas-Győr Nonprofit Kft. (2015) 418 p. pp. 9-18, 10 p.

⁵ <https://utugyilapok.hu/cikkek/kerekparosok-biztonsaganak-elemzese-10-megyei-jogu-varosban-kulonostekintettel-a-varos-es-tersege-biztonsagi-helyzetere-es-a-kerekparos-letesitmenyek-tipusara/>

gyakorlatban is hasznosítható. Mindig törekedett a külföldi jó gyakorlatok meghonosítására, nem mechanikus átvételére, hanem adaptálására. Ezért a felmerült problémák, szakmai kérdések megválaszolásában módszeresen, kitartóan haladt, következetesen ragaszkodott az irodalomkutatáshoz, az előnyök-hátrányok megvizsgálásához, értékeléséhez. Szubjektív döntések helyett vizsgálati eredményeken alapuló megoldások kidolgozását támogatta.

Alkotó, értékkeremtő ember volt, aki nem törtetett, finoman háttérbe húzódott, mégis igazi motorja volt a forgalomtechnikai, forgalombiztonsági területnek. Jó érzékkel megtalálta az aktuális szakmai problémákat, megkereste a megoldáshoz szükséges embereket, forrásokat és körültekintően hozott döntéseket. Valódi csapatjátékos volt, tisztelte a kollégákat, ahogy őt is tisztelték, szerették. Mindenkit meghallgatott, jó diplomáciai érzékkel gyűjtötte össze, majd szintetizálta, megszűrte az információkat és előremutató döntéseket hozott. 1990-ben Jakab Tibor, Dr. Szilháti Sándor és több szakember, kolléga "noszogatta, bátorította", hogy vállalja el a felkérést a minisztériumi munkára, döntését mégis nehezen hozta meg.

A szakma számos díjjal és kitüntetéssel ismerte el érdemeit, többek között a közúti forgalomszabályozási és irányítási előírások, szabályzatok korszerűsítése, a közlekedésbiztonság országosan fontos feladattá emelése és az ügyet meghatározó döntések előkészítése és gyakorlati megvalósítása területén végzett elhivatott munkásságáért: Kiváló Dolgozó (KTI, 1980); Baross Gábor díj (KöViM, 1999); Dr. Vársárhelyi Boldizsár-díj (MAUT, 1999); Aranyérföldkő díj (MAUT, 2008); Miniszteri elismerés (NFM 2011); az Év Forgalmásza (2016). Szakmai tudását hasznosítva az oktatásba is bekapcsolódott, a BME az Út és Vasútépítési Tanszéken végzett kiemelkedő oktatási munkájáért címzetes egyetemi docens kitüntető címet adományozott neki.

Dr. Csorja Zsuzsa tömör mondata jól foglalja össze 45 éves (1971-2016) szakmai munkásságát, egészen különleges intelligenciájú, finom lényét:

„Igazi Koller tanítvány volt, nagy tudású, korrekt, egyenes, őszinte, becsületes.”

Szerencsések vagyunk, hogy együtt dolgozhattunk, gondolkodhattunk veled Péter, találkozunk az örökkévalóságban!

Budapest, 2026. január 7.

Hóz Erzsébet, Dr. Mocsári Tibor, Ajtay Szilárd,