

KÖZLEKEDÉSI SZAKEMBER-KÉPZÉS A JÖVŐ MÉRNÖKEI

A BME Közlekedésmérnök Karának tanszékei 3. rész

A KÖZLEKEDÉSÜZEMI TANSZÉK

Egy ország életét, jövőjét jelentősen meghatározza az ott folyó oktatás és szakemberképzés színvonala, hiszen évtizedek múlva is szükség lesz jól felkészült orvosokra, jogászokra, közgazdászokra, mérnökökre. Hogyan folyik nálunk a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen a közlekedésmérnök-képzés? Hogyan működik egy tanszék? Mit tanulnak a hallgatók? Ezekre a kérdésekre keressük a válaszokat a Közlekedésmérnöki Kar tanszékeit bemutató cikksorozatunkban. A Közlekedésüzemi Tanszékot dr. Tóth János tanszékvezető mutatja be.



Dr. Tóth János
tanszékvezető

Visszatekintés

A BME Közlekedésmérnöki Karának jelenlegi, Közlekedésüzemi Tanszéke 1953-ban kezdte el működését Szolnokon, miután a két évvel korábban alapított Közlekedési Műszaki Egyetemet – a kar jogelődjét – első telephelyéről Szegedről ide helyezték. Az idő sürgetett, mert alig néhány hónap múlva a vasúti szak harmadik évfolyamán meg kellett kezdeni a szakmai profilt lényegesen meghatározó olyan szaktárgyak oktatását, amelyek korábban egyáltalán nem szerepeltek a hazai egyetemi oktatásban. Erre a nem mindennapi feladatra vállalkozott a tanszék megalapítója, majd közel negyedszázadon át első vezetője, dr. Turányi István. Tanszékvezető

egyetemi tanári kinevezése mellett az egykaros egyetem dékáni teendőinek ellátására is megbízást kapott. Így az új egyetem szolnoki elhelyezése-berendezése, a hazai felsőoktatásban feltűnt vasúti szak meggyökeresztetése, a tanszékek, köztük a Közlekedésüzemi Tanszék létrehozása, az újszerű tananyag kialakítása-összeállítása, majd hamarosan azok oktatása együtt még mai szemmel is hihetetlen vállalkozásnak számított. Később új tantárgyként lépett be az oktatásba a Tehergépkocsi-közlekedés üzemtana, illetve a mindkét szakot egyaránt érintő Rakodástechnika és az Anyagmozgatás című tantárgy. Végül a közlekedési komplex szemléletet mintaszerűen domborította ki a Személyközlekedési üzemtan. Fontos változást jelentett a tanszék életében is a szolnoki egyetemnek a budapesti Építőipari Műszaki Egyetemmel való egyesülése 1955-ben, még inkább pedig a Budapestre való költözés befejezése 1957 tavaszán. Bár kezdetben a tanszék a köz-

ponti épületben ugyanolyan szűkös volt elhelyezve, mint Szolnokon, ám hamarosan a pesti oldalon, a Kinizsi utcában, az időközben létszámailag is kiegészült tanszék már kényelmesebb körülmények közé került. A Budapestre költözéssel megszűnt az időt rabló, fáradságos vidéki utazgatás, oktatóink előtt megnyílt a műegyetemi telephely infrastruktúrája, de különösen a Központi könyvtár használatának lehetősége.

A hatvanas évek elején országosan, így a mi karunkon is felülvizsgálták a képzési létszámokat, át kellett dolgozni a képzési célkitűzéseket és a tanterveket. Az új tanterveket aztán 1964-ben vezették be. Az addigi két szak „közlekedésüzemi” néven egyesült, vasútiüzemi és gépjárműüzemi ágazattal, de a képzési célkitűzés tartalmilag nem változott.

A korábbi két műszaki egyetem 1967. évi egyesítése, majd az ezt követő profilrendezések eredményeként a gépjárműüzemi szakot négy tanszékkel együtt a Gépészmérnöki Karról a Közlekedésmérnöki Karhoz csatolták.

A hallgatói és az oktatói létszám tekintetében jelentősen bővült kar hozzálatott a szakok

és ágazatok, illetve a tanszékek profiljának az átrendezéséhez, a képzési célok és a tananyag összehangolásához és továbbfejlesztéséhez, a tantárgyak átalakításához. 1969-ben a karon három szak – a közlekedési, a járműgépész, valamint az építő- és anyagmozgatási gépész – kezdte el működését, szakonként két-két ágazattal. A kibővített kar kétféle – közlekedésmérnöki és gépészmérnöki – oklevél kiadására rendezkedett be. A tanszékek felerészben a budai telephelyen, felerészben a Kinizsi utcában helyezkedtek el. Az órák is körülbelül így oszlottak meg a Duna két oldalán.

A kutatási eredmények, illetve a számítógépek tömeges elterjedésének kilátásai teremtették meg az alapját annak, hogy a tanszék 1970-ben beindíthatta az első posztgraduális tanfolyamát, a közlekedéskibernetikai szakmérnöki szakot.

A Közlekedésüzemi Tanszéken a tananyag-korszerűsítés egyre inkább támaszkodhatott a mind rendszeresebben végzett tudományos kutató és szakértő tevékenységre, köztük is kiemelten a hatvanas évek elején szerveződött tanszéki kutatócsoport működésére. A nagy közlekedési rendszerek viselkedésének tanulmá-

NÉVJEGY

Dr. Tóth János

Végzettség: okleveles közlekedésmérnök, BME 1991.

Tudományos fokozatok:

- műszaki doktor, BME 1991
- PhD., BME, 2004

Nyelvismeret:

- orosz alapfok
- angol középfok

Főfoglalkozás

munkahely, beosztás:

- BME Közlekedésüzemi Tanszék
- egyetemi tanársegéd 1992–96
 - egyetemi adjunktus 1997–2005
 - egyetemi docens 2005–
 - tanszékvezető 2007–
- Oktatási tevékenység:**
- Oktatott főbb tantárgyak
- a) az egyetemi alapképzésben
 - Közlekedési hálózattervezés 1998–
 - Közúti információs rendszerek és tervezésük 1998–
 - Áruszállítási rendszerek 2000–
 - Közlekedési infrastruktúrák és szabályozó rendszerek 2000–
 - Intelligens közlekedési rendsze-

rek és járműrendszer-technika 1999–

- Intelligens közlekedési rendszerek, térinformatika 2000–b) a doktorandusz (PhD) képzésben
 - Közúti információs rendszerek és tervezésük 1998–
 - Közlekedési telematikai rendszerek 2004–
- Egyéb oktatási tevékenység
- diplomatervek témavezetése
 - tudományos diákköri dolgozatok témavezetése

● részvétel az egyetemi angol nyelvű BSC képzésben

Szakmai közéleti tevékenység:

- a Közlekedéstudományi Egyesület Ifjúsági felelőse 1997–2007
 - a Közlekedéstudományi Egyesület elnökségének tagja 2003–
 - a Közlekedéstudományi Egyesületek Európai Platformjának keretében létrehozott Young Forum Europe elnökhelyettese 2003–
 - Bolyai-ösztöndíjas 2004–2007
 - a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkárhelyettese 2007–
- Publikációs tevékenység:** összesen 37 (könyv, újságcikk stb.)



A KÖZLEKEDÉSI TANSZÉK KÜLSŐ MEGBÍZÁSAI 2007–2008 (részlet)

Megbízó	Téma
Nemzeti Kutatási és Fejlesztési Programok	Haszonjármű forgalomirányítása fedélzeti és távinformáció felhasználásával
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium	Az EU-csatlakozást elősegítő közlekedési egyetemi szakirodalmi művek elkészítése
BKSZ Előkészítő Iroda	MÁV és Volán forgalomszámlálás Budapesten belül
COWI Magyarország Kft.	EU-tagállamok városi közlekedéspolitikai eredményeinek alkalmazási lehetőségei Magyarországon
Volán Elektronika Rt.	Integrált gazdálkodási rendszerre alapozott közúti járműirányítás korszerű technológiáját alkalmazó GPS alapú navigációs rendszer kifejlesztése
Közlekedéstudományi Intézet Kht.	Országos közúti forgalomszámlálás ellenőrzésének megszervezése
Érd Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal	Érd Megyei Jogú Város közúthálózatának és közforgalmú közlekedési rendszerének vizsgálata a kedvező forgalomlebonnyolódás érdekében
Százhalombatta Város Önkormányzata Polgármesteri Hivatal	Százhalombatta város helyi közlekedésének felülvizsgálata

nyozásában, az ilyen rendszerek irányítási, tervezési és fejlesztési módszereinek feltárásában figyelemre méltó eredmények születtek. E kutatásokat nem kis mértékben ösztönözte az a körülmény is, hogy abban az időben világszerte erőteljesen, de hazánkban is egyre észrevehetőbben kezdtek elterjedni a nagy rendszerek megismerését-tervezését-irányítását segítő, nagy teljesítményű elektronikus számítógépek az élet minden területén, így a közlekedésben is.

A hetvenes évek közepén – központi irányelvek alapján – újból átdolgozták a Közlekedésmérnöki Kar tantervét is. A fő feladat akkor az volt, hogy a műszaki főiskolai és az egyetemi mérnök-képzés célkitűzései és tantervei szakonként összhangba kerüljenek.

Az intézeten belüli átszervezések, az ide-oda költözések után 1983-ban a végleges elhelyezés a budai oldalon a „Z” épületben konszolidáltabb viszonyokat teremtett a tanszék számára. Ekkorra már kialakult a tanszéken az új, egyre önállóbb oktató-kutató nemzedék, amely nagyobb lélegzetű feladatokat is tűzhetett maga elé. Az átalakított és az új tárgyaknak új jegyzetei, majd tankönyvei jelentek meg, melyek közül többet

nívódíjjal tüntettek ki. Három-négy évenként újabb tanszéki szakmérnöki szakokat hirdettek meg. A tanszék több munkatársa bekapcsolódott az idegen nyelvi képzésbe. Közben pedig aktívan működtek közre különböző kari és egyetemi testületekben, illetve vállaltak vezetői megbízásokat.

1991-ben a kar új tantervet vezetett be, amely 1993-ban a kredit rendszerű képzés koncepciójával egészült ki.

A tanszék tervszerűen csatlakozott több országos, például OMF, illetve tárca szintű – KPM, IM, ÉVM – kutatási programhoz. A közvetlen kutatómunka mellett a tanszék néhány munkatársa részt vett az egyes programbizottságok munkájában is. Általában a tanszék tagjai nagy számban és rendszeresen működtek közre a hazai szakmai tudományos közéletben.

Nemzeti és hazai külső kapcsolataink már évtizedekkel ezelőtt is és ma is széles körűek és eredményesek.

A jelen

Napjainkban a Közlekedésszüemi tanszék 13 oktatóval, 2 doktorandusszal és 2 adminisztratív munkatárssal dolgozik, és hozzávetőleg 45-50 tantárgyat tanítunk. Azért hozzávetőleg, mert

az úgynevezett „bolognai” oktatási rendszerre való átállás kellemős közepén vagyunk, egyes tantárgyak megszűnnek, mások átalakulnak, illetve újakat alkotunk. Ez nem kevés munkát ró mostanában az egész Közlekedésmérnöki karra, így ránk is. Egyébként a régebbi gyakorlattól eltérően ma már nincs külön egyetemi oktató és egyetemi kutató, hanem aki oktat, az részt vesz a kutatásban is, aki inkább kutatónak vallja magát, annak oktatnia is kell.

A létfenntartásunk már nem abból áll, hogy az állami költségvetés fedezi a tanszék valamennyi kiadását. Az onnan jövő pénz legfeljebb a bérek nagyobb részére elég, a többi nekünk kell előteremtenünk. Márpedig fizetnünk kell a külsős munkatársainkat, a mindennapos működéshez szükséges eszközöket, anyagokat is be kell szereznünk. Éppen ezért részt veszünk különböző pályázatokon.

Partnereink voltak ebben az MTA SZTAKI és a HM Elektronikai Igazgatósága. Ez utóbbival közösen a műholdas járműkövetés városi tömegközlekedési alkalmazási lehetőségeit dolgoztuk ki. Bevételeink származnak külső kutatási munkákból is, amelyet különböző megbízók részre végzünk. Most például Budapest környéki városok közlekedési rendszereinek felmérését végzük, amelyet egy javaslati tanulmány fog követni. Azt már látjuk, hogy a ma divatos regionális szemléletmód még akadózva jelenik meg a városok helyi és helyközi kapcsolatainak kialakításában. A fő profilunk a közlekedési folyamatok, logisztikai rendszerek vizsgálata, irányítása és optimalizálása a közlekedés minden alágazatában.

Még a fenntartásunknál maradván, nekünk is nagy gond, hogy 2008. január 1-jétől már nem kaphatunk gazdálkodó szervezetől közvetlenül szakképzési hozzájárulást. A korábbi években az eszközpótlásunkat ebből a forrásból tudtuk elvégezni, ezt a problémát is meg kell oldanunk.

A jövő

Szerencsés ember vagyok, hiszen itt a tanszéken kezdtem a pályámat, tehát mindent és mindenkit ismertem, amikor 2007-ben Kövesné Dr. Gilicze Éva professzor asszonytól, a Közlekedésmérnöki Kar korábbi dékánjától átvettem a tanszék vezetését. Már az is szerencse, hogy kedves elődöm a mai napig is velünk dolgozik. Ez egy jól szervezett, összeszokott, jó munkahangulatú csapat, ahol öröm dolgozni, mert mindenki jól akarja végezni a feladatát.

Nekem elsősorban a tanszék gazdasági stabilitásának a folyamatos biztosítása a legfőbb célom. Ezenkívül figyelniem kell az időben elvégzett generációváltásra, hogy elkerüljük az esetleges zökkenőket, miközben az oktatás színvonala egy jótányit sem csökkenhet.

Be kell fejeznünk a „bolognai”, kétlépcsős oktatási rendszerre való átállást, ez most a legfontosabb feladatunk. A Budapesti Műszaki Egyetemet rövidesen új rektor fogja irányítani, aki bizonyára változásokat is fog hozni az egyetem életébe, de ezzel még nem foglalkozunk. Tesszük a dolgunkat, szolgáljuk a közlekedési szakmát azon a területen, ahol a legtöbbet tudjuk tenni.

Tóth I. Gábor

