

75 éves a Közlekedéstudományi Egyesület

Fókuszban az utóbbi 25 év.
Jubileumi kiadvány

75 ÉVES
A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI
EGYESÜLET

Fókuszban az utóbbi 25 év.
Jubileumi kiadvány

Budapest
2024

Kiadja a
Közlekedéstudományi Egyesület



Felelős kiadó:
Dr. habil. Horváth Balázs főtítkár

Ügyvezető:
Orosz Balázs

Főszerkesztő:
Tóthné Temesi Kinga

Szerkesztő:
Somogyi Gábor

Tanácsadó:
Dr. Majdán János

Műszaki szerkesztő:
Vértesi Lázár

Szerkesztőbizottság tagjai:
Dr. Békési István, Eur. Ing. Bősze Sándor, Dr. Heinczinger Mária, Holnapy László,
Dr. habil. Horváth Balázs, Dr. Katona András, Dr. Lakatos András, Dr. Tóth János,
Tóthné Temesi Kinga, Dr. Weidinger Antal

Olvasószerkesztő:
Imre Lászlóné

Korrektor:
Firisz Andrea

Fotók:
Író Zoltán, valamint a KTE archívuma

ISBN 978-615-82294-3-2

Nyomdai munkák:
Kontraszt Plusz Kft.

Tartalom

Előszó	9
Ajánlás	11
A KTE küldetése	13
Régi idők nagy tanúi	15
Urbán Lajos: Jobban láthatóvá kellene tenni az Egyesületet!	16
Dr. Gyurkovics Sándor: Kiemelkedő az Egyesület hídszerepe	19
Kálnoki-Kis Sándor: Csak több szakterület együttes fellépése hozhat eredményeket	22
Dr. Katona András: A 16-os – mint szerencseszám	25
Kisteleki Mihály: Fiatal, aktív szakemberekre van szükség	28
Dr. Fónagy János: Erősíteni kell a szakmapolitikai érdekérvényesítő képességet! ...	31
Dr. Szakos Pál: Rendszeres a klubélet az Egyesületen belül	33
Dr. Ruppert László: Sokszínűség és komplexitás	35
Molnár László Árpád: A szakmai és a társadalmi felelősségről	38
Aba Botond: Nemzeti egységprogramra lenne szükség a közlekedésben	41
Eur.Ing. Bősze Sándor: Legfőbb értékünk a tudás és a gyakorlat teljessége	44
Dr. Heinczinger Mária: Vízió nélkül nincs jövő	47
Bíró József: Rengeteg csoda van a közlekedésben, és rengeteg érték az Egyesületben!	50
Heinczinger István: Az Egyesület mindig meg tud újulni	53
Dr. Mosóczi László: Egy szervezet, ahol mindenki véleménye számít	56
Dr. Tóth János: Fontos a tradíciók ápolása	59
Dr. Denke Zsolt: Nem célszerű ellenállni az „új szeleknek”	62
Dr. Bói Loránd: Egyes tervezett lépések hatásait kell bemutatni a politikának ...	65
Dr. Kerékgyártó János: Jó egy ilyen közösséghez tartozni	68
Dr. Horváth Balázs: Az Egyesület jövőképe	71
Az Egyesület szervezeti felépítése és részletes bemutatása a tagozatokról, a területi szervezetekről	73

Az Egyesület működése	74
Nemzetközi kapcsolatok	78
A területi szervezetek tevékenysége	82
Országjárás 2017.	84
A tagozatok és a szakosztályok tevékenysége	87
Általános Közlekedési Tagozat	87
Gépjárműközlekedési Tagozat	89
Hajózási Tagozat	89
Közlekedésbiztonsági Tagozat	90
Közlekedésképzési Tagozat	90
Légiközlekedési Tagozat	91
Vasúti Tagozat	92
Városi Közlekedési Tagozat	93
Bizottságok működése	94
Országos Titkári Tanácskozás (2005.05.20-ig) – Országos Intéző Bizottság ...	97
A KTE gazdálkodása	98
A KTE Titkárság működése	100
Konferenciaélet az 1999-2024 közötti időszakban	105
A magyar közlekedés helyzete az EU-ban	109
Regionális közlekedés aktuális kérdései	111
Közlekedésfejlesztési és beruházási Konferencia	113
A Közlekedési Kultúra Napja minden év május 11-én	115
Határok nélküli partnerség	117
Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia	119
A Városi Közlekedés aktuális kérdései – Cityrail	121
Közlekedési balesetek és a közlekedő ember. Tudományos ülés és workshop	124
Magyar Közlekedési Konferencia – Ütügyi Napok	126
A KTE Vasúti Tagozat konferenciatevékenysége az elmúlt 25 évben	129
Közlekedéstechnikai Napok	136
Új megoldások a közösségi közlekedésben	139
Szegedi Közlekedési Konferencia	141
25 év a KTE-ben (1999–2024) Emlékek, interjúk	143
Bács-Kiskun Vármegyei Területi Szervezet	144
Baranya Vármegyei Területi Szervezet	147
Békés Vármegyei Területi Szervezet	151
Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet	154

Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet	159
Fejér Vármegyei Területi Szervezet	161
Győr-Moson-Sopron Vármegyei Területi Szervezet	162
Sopron Városi Területi Szervezet	164
Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet	165
Heves Vármegyei Területi Szervezet	166
Jász-Nagykun-Szolnok Vármegyei Területi Szervezet	168
Komárom-Esztergom Vármegyei Területi Szervezet	171
Nógrád Vármegyei Területi Szervezet	174
Somogy Vármegyei Területi Szervezet	175
Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Területi Szervezet	177
Tolna Vármegyei Szervezet	179
Vas Vármegyei Területi Szervezet	182
Általános Közlekedési Tagozat	186
Közlekedéstörténeti Szakosztály	188
Fuvarozók és Szállítmányozók Tagozat	190
Gépjárműközlekedési Tagozat	193
Hajózási Tagozat	196
Közlekedésbiztonsági Tagozat	197
Légi Közlekedési Tagozat	200
Városi Közlekedési Tagozat	203
Vasúti Tagozat	204
Az Egyesület kiadványai	211
Közlekedéstudományi Szemle	212
Városi Közlekedés	215
Közúti és Mélyépítési Szemle	217
50 éves a Közlekedéstudományi Egyesület	219
Az egyesületi tudományos és társadalmi munka megbecsülése	221
Mellékletek	223
Az egyesület országos vezetősége	224
Jáky József díjjal kitüntetettek	225
Széchenyi István emlékplakettel kitüntetettek	227
Kerkápoly Endre díjjal kitüntetettek	231
Czére Béla díjjal kitüntetettek	233
Ifjúsági díjjal kitüntetettek	234
Közlekedési Egyesületért emlékplakettel kitüntetettek	237

Gárdai Gábor emléklappal kitüntetettek	240
Alapító tagok	242
Örökös tagok	244
Irodalmi díjjal kitüntetettek	247
Diplomamunka díj	250

Előszó

**Tisztelt Egyesületi Tagok,
Tisztelt Ünneplő Közösség!**

A fejlett közlekedés – beleértve az infrastruktúrát, a közlekedési közszolgáltatásokat és a közlekedési kultúrát is – nem csupán eredménye, de egyúttal forrása, előmozdítója a polgári fejlődésnek, egy-egy társadalom és nemzetgazdaság egymást erősítő gyarapodásának.

A haladásnak.

A magyar egyike azoknak a nemzeteknek, amely a 19. században az elsők között ismerte föl ezt az összefüggést, így a Kiegyezést követően meginduló hatalmas fejlődésben mindvégig kiemelt figyelem jutott a közlekedés ügyének.

Ennek is köszönhető, hogy itt hamar kiművelődtek azok az emberfők, akik készek és képesek is voltak arra, hogy a mobilitás ügyét előrébb mozdítsák, és valódi előnyt kínáló kapcsolatokat hozzanak létre munkavállaló és vállalkozó, nyersanyag és gyár, termény és piac, város és falu, ember és ember között.

Büszkéek lehetünk rá, hogy Magyarországon már másfél évszázada létrejött a társadalmi elitnek az a része, amely már nem csupán elkötelezett a nemzeti közlekedés ügye iránt, de magas szinten ért is hozzá, ráadásul hatása is van annak alakulására.

Az immár háromnegyed évszázados fennállását ünneplő Közlekedéstudományi Egyesület – megalapításától máig – ennek a gazdag örökségnek a letéteményese és gyarapítója.

Ennek a közlekedésszakmai elitnek az egyik legfontosabb közössége és intézménye.

A közlekedéspolitikai kormányzat vezetőjeként személyes tapasztalatot is szerezhettem arról, milyen felbecsülhetetlen értéket képvisel az az összetett elméleti és gyakorlati tudás, amely a KTE-ben összpontosul.

Önök, négyezren jelentik a magyar közlekedéspolitika szellemi háterszágát, egyik legfőbb tanácsadó testületét.

Ez a lehetőség különösen felértékelődik most, egy olyan időszakban, amelyben Magyarország tudatosan törekszik a régiós kulcsállami szerepre, amelyben a tágan értelmezett polgári mobilitás – a közlekedési infrastruktúra és azokra épülő szolgáltatások, a logisztikai szektor, illetve a gépjárműgyártás – mellett újra alapvetővé váltak a katonai mobilitással kapcsolatos kérdések is.

A KTE 75. évfordulója alkalmából minden jót: eredményes munkát, alkotókedvet és jó egészséget kívánok mindannyiuknak!

Üdvözlettel,

Lázár János
építési és közlekedési miniszter

Ajánlás

Jelen kiadvány a Közlekedéstudományi Egyesület fennállásának 75. évfordulója alkalmából készült, amelyet szeretettel ajánlok a tisztelt Olvasó figyelmébe.

Az Egyesület jelentős szakmai tudást, értéket képvisel, nagy számú, közel négyezer fős tagságával Magyarország legnagyobb szakmai szervezete. Ez a kötet minden bizonnyal egyedülálló az évfordulós kiadványok sorában, hiszen a történeti, történelmi eseményeket nem kronologikusan veszi számba, hanem a közösen megélt események tanúját, az embert állítja a középpontba. Rábízza az emlékezést, a számára fontos összefüggések bemutatását.

A kötetben megszólaltatott személyek – az egyéni bemutatkozás mellett – saját „szemüvegükön” keresztül láttatják az Egyesület történetét, tevékenységét, munkáját. Elmondják, hogyan élték meg ők a múlt eseményeit, így néha olyan részletekre derül fény, amelyek különben a feledés homályába vesznének. Tolmácsolják elképzeléseiket a jövőről, beszámolnak a szakma sajátosságairól. Rámutatnak az együttműködés erejére, a műszaki értelmiség fontos szerepére, valamint arra, hogy van még teendő a szakma érdekérvényesítésének terén. Ezt a célt is szolgálja az Egyesület tevékenysége.

Képet kapunk továbbá az Egyesület szervezeti egységeinek, tagozatainak és a területi szervezeteinek szemszögéből, az Egyesület sokszínűségéről. Ez a kiadvány tehát az olvasmányosság mellett nem kevés tanulással is szolgál. Őszintén remélem, hogy a kötet elnyeri az érdeklődők tetszését, betekintést adva egy nagy jelentőségű egyesület életébe.

Mint az Egyesület elnökének, nekem jutott az a megtiszteltetés, hogy megköszönjem tagjainknak, választott vezetőinknek, tisztségviselőinknek, partnereinknek, továbbá az együttműködő intézményeknek, hatóságoknak, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület sikeres működéséhez segítő tevékenységükkel hozzájárultak. A köszönet mellett szeretnék hangsúlyt adni annak a kívánságomnak, amelyben kérem valamennyiük további támogatását.

Javaslom, hogy a mindennapi élet sodrában álljunk meg egy rövid időre, olvassuk el ezt a kötetet. Segít megérteni és értékelni az Egyesület tevékenységét, munkáját, az eddig elért eredményeket, és jövőbeli céljait. Ehhez kívánok lankadatlan tudásvágyat, jó egészséget, kollegiális együttműködést!

Dr. Fónagy János
elnök
Közlekedéstudományi Egyesület

A KTE küldetése

”A tudomány pedig hasonló egy hegyhez, amelyre többen különböző oldalról felmennek. Minél magasabbra hágnak, annál nagyobb, tágasabb látókört nyernek, de annál inkább közelednek is egymáshoz, és amikor felérnek, együtt vannak és kezet nyújtanak egymásnak”

Eötvös József

A társadalmi szervezetek megléte és működése mindig jó hatást gyakorol az adott állam belső szerkezetére, az ott élők hangulatára, a közösségi tevékenységek szervezésére. Ennek tudatában és ennek érdekében alakult meg hetvenöt éve a Közlekedéstudományi Egyesület.

Az Egyesület célja

Az előkészületek során, majd a megalakuláskor, az alapszabályzat érvénybe lépésekor fő célkitűzések voltak:

- a közlekedés és mélyépítés területén működő műszaki és tudományos szakemberek tömörítése,
- a szakemberek műszaki és tudományos képzettségének fejlesztésében való részvétel,
- a magyar közlekedési, mélyépítési és a kapcsolatos tudományok előbbre vitele,
- tudományos és műszaki előadások, értekezletek megszervezése,
- az ipar termelési kérdéseinek tudományos és műszaki kimunkálása társadalmi vonalon,
- a különböző tárgykörökhöz tartozó szakirodalom magas fokra való kifejlesztése és terjesztése,
- a műszaki és tudományos szakemberek társadalomtudományi és általános műveltségi színvonalának emelése,
- külföldi műszaki és tudományos kapcsolatok ápolása.

Az időközben lezajlott műszaki, gazdasági, tudásrendi változásokat az Egyesület vezetői és tagjai érzékelték, s az esedékes küldöttgyűléseken a kor igényeihez igazítottan

bővítették és alakították a munkák háttérét biztosító alapszabályzatot, illetve a gyakorlati tevékenység kereteit.

A korábbiak megtartása mellett bővített feladatokként bekerült az Egyesület fő céljai közé (1973):

- „Magyarország közlekedéshez kapcsolódó forgalmi, műszaki, gazdasági és jogi szakterületeihez,
- a közlekedési jellegű építéstudományi munkálatokhoz,
- a hírközlés,
- az idegenforgalom közlekedési szakterületeihez tartozó feladatok társadalmi úton történő tudományos művelése, fejlesztése és javaslatok tétele."

Az Egyesület egyre nagyobb hangsúlyt fektetett a szakmai véleményezésekre, s ennek folyamányaként nőtt a konferenciák száma, az ott elhangzottak írásos, majd egyéb képi és különféle rögzítések módszerével közreadott elemzések, megoldási javaslatok közreadása. A konferenciák többsége ajánlások megtételével zárult.

A rendszerváltás óta eltelt évtizedekben újabb elemekkel bővült a tevékenység:

- az európai közösséghez tartozás előkészítése, majd az EU tagság során megnőtt a korábban csak gyéren meglévő nemzetközi szakemberekkel történő szakmai kapcsolatok sora,
- a nemzetközi hálózatok tagjaiként a hazai tervek, előkészítések, megvalósítások mellett a tagság bekapcsolódott az európai véleményezőik sorába,
- megindult a témakörök történeti feltárása,
- a társadalmasítás során eredményes nyitás történt más egyesületek, nem állami szervek felé,
- az ernyőt (is) képező MTESZ megszűnte után a KTE megerősítette önállóságát és tevékenységét, közhasznú társasággá alakult az Egyesület (1999. július 1.),
- nyitás történt a felsőoktatásban lévők irányában, s ezzel megindult a fiatalok munkába kapcsolása,
- új pályázati lehetőségek szerveződtek,
- megkezdődött az informatikai rendszerek adta új megjelenések kihasználása,
- a korábban meglévő elismerések köre bővült,
- A Közlekedési Kultúra Napja országos eseménysorozat korábban nem tapasztalt aktivitást hozott Egyesületen belül hidat teremtve az Egyesület és a társadalom között.

Az eltelt hét és fél évtized alatt sikerült a változó kor elvárásaihoz az alapszabályt hozzáigazítani, a gyakorlati munka egyre sokszínűbb, összetettebb és nemzetközileg ismertebbé vált.

Régi idők nagy tanúi

Hetvenöt esztendő nagy idő egy ember életében, szerencsére mégis élnek még közöttünk olyanok, akik ha nem is pont a kezdetektől, de a Közlekedéstudományi Egyesület „kamaszkorától” egyengethették a szervezet fejlődését. Azóta persze jó néhány generáció képviselője tette le a névjegyét az Egyesületben, és munkájával járult hozzá ahhoz, hogy a KTE-n ma egyáltalán nem látszanak az évek, sőt egyes vélekedések szerint fiatalabb, modernebb, mint valaha volt.

A KTE életre hívásának 75. évfordulója alkalmából készült ünnepi kiadványunkban igyekeztünk megszólaltatni azokat a szakembereket, akik több generációt is képviselnek az Egyesületben, és tanúi voltak a szervezet fejlődésének. Nagy örömünkre szolgált, és egyben az Egyesületre jellemző hangulatot is tükrözi, hogy kérdéseinket – egykori és mai tudományos munkatárstól kezdve exállamtitkárokon keresztül egészen korábbi miniszterig – kivétel nélkül mindenki megtiszteltetésnek véve lelkesen és nagy nyitottsággal fogadta.

Csupán zárójelben jegyezzük meg, és ezt vélhetően olvasóink is érezni fogják, hogy valamennyi interjúalanyunknak ugyanazokat a kérdéseket tettük fel, így aztán jól láthatóvá vált, hogy vannak olyan területek a KTE életében, amelyeket az egykori és mai illetékesek, korábbi szakmai, illetve egyesületi vezetők azonosan látnak, és persze olyanok is, amelyeket különbözőképpen.

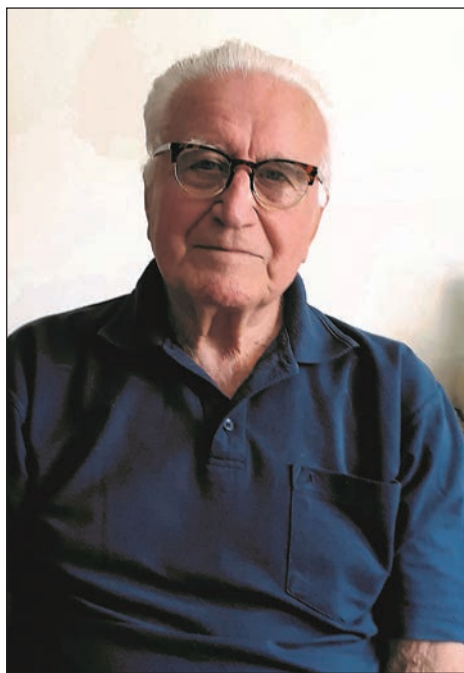
Mindenesetre a válaszokból jól kirajzolódik a KTE egyik erőssége, a sokszínűség és a közlekedési szakma szeretete, de az is, hogy nem ördögtől való egy-egy témát más megvilágításban látni. S hogy mi se okozunk semmiféle feszültséget, interjúalanyainkat az udvariasság szabályai szerint soroltuk be, tehát mondandójukat az életkoruk alapján tettük sorrendbe.

Reméljük, hogy beszélgetőpartnereinken keresztül olvasóinknak is olyan élményt jelent majd a régi és a mai idők felidézése, mint amilyet nekünk jelentett az anyagok készítése során.

Urbán Lajos

közlekedési miniszter, államtitkár
és MÁV vezérigazgató két ízben, 1970-1990 között

Jobban láthatóvá kellene tenni az Egyesületet!



1957-ben végeztem az egyetemen. A KTE alapításában értelemszerűen nem vehettem még részt, de gyakorlatilag elmondható, hogy a kezdetektől aktívan tevékenykedtem, később pedig – amikor már a magasabb beosztásaim engedték – szervezőként és anyagi támogatóként is segítettem az Egyesület munkáját. Ez az egyesület szerencsére mindig emberbarát volt, magyarul nem a politika határozta meg a tagság egymáshoz való viszonyát, hanem az esetlegesen más világnézetű szakemberek is nagyon jól megfértek egymás mellett.

Ez a politikamentesség tette lehetővé, hogy mindig is szakemberek vezették, irányították vagy közülük választottak vezetőket. Az Egyesület már akkoriban is a közlekedés egészét képviselte, és nincs ez

másként napjainkban sem. Szerintem ez a szervezeti modell ma is megállja a helyét. Az Egyesület tartalma azonban megítélésem szerint megváltozott. Feltételezem, hogy nem a mostani vezetőkben van a hiba, ismerem őket, tisztában vagyok a képességeikkel, a többségük a munkatársam volt. Inkább az a gond, hogy talán egy kicsit „eltudományosodott” a munka, és ez olykor elfedi a közlekedésfejlesztési eredményeket. Akik

most a közlekedés fejlesztésének az egészében szerepet kapnak, nem egy-egy konkrét szakma kiemelkedő képviselői. Talán ez az oka annak, hogy az Egyesület nem képes kellően láttatni magát a döntéshozók előtt. Pedig olyan óriási fejlesztések szerepelnek a tervekben, mint a fővárost elkerülő vasúti körgyűrű építése. Ebben például nem igazán látom a KTE szerepét, megjelenését, pedig ahogy mondani szokták, igény lenne rá.

Mindent összegezve az Egyesülettől azt várom, hogy a tagságot képviselő szakembereink az eddigieknél jobban láttassák magukat, legyen szó szakmai cikkekről, tudományos folyóiratokról, televíziós műsorokról. Jó lenne, ha rajtuk keresztül vagy inkább az ő segítségével eljutna az átlagemberekhez is, hogy mi szükség van egy-egy közlekedési fejlesztésre, miért támogatják azt, vagy éppen miért nincs rá szükség. Azt gondolom, hogy erőteljesebb fellépésre lenne szükség az Egyesület részéről országos szinten is, de a fővárosban pláne. Jól ismerem a fővárosi közlekedés belső tartalmát, és mondhatom, hogy nem nagyon látok igazi szakembereket. Nem tartom jónak, hogy például a vasút vezetésében másfél évenként váltunk új szereplőket, mert ennyi idő alatt meg sem tudják mutatni, hogy mit tudnak. De az is lehet, hogy ez már a felgyorsult élet velejárója, amelyen már nem lehet vagy nagyon nehéz változtatni.

Jómagam egykor nagyon sokat szerepeltem – akár a KTE színeiben is – a legkülönbözőbb fórumokon, a szakemberek döntő többségét személyesen ismertem. Azok a viták, amelyek egymás között zajlottak, nagyon értékesek voltak. Tanultunk egymástól. Mostanában nagyon ritkán látom a közéletben az Egyesület megjelenését. Valahogy a különböző szakmai ágazatok kamaráihoz hasonlóan kellene működni, amelyekben „ütik-verik” egymást, de valami történik, valamit mondanak. Meggyőződése, hogy az Egyesületben bőven van szellemi kapacitás ahhoz, hogy szakemberei megvívják a szakmai vitákat.

Lehúztam majdnem 70 évet a közlekedésben, ebből 20 évet a felső szintű irányításban. Most is azt mondom: nagyon jó volt csinálni, pedig nagyon nehéz volt. Szerencsére nem bántottak bennünket, adtak egy lehetőséget, egy keretet, egy perspektívát, akármilyen kicsit is, de attól kezdve már csinálhattunk mindent a legjobb szakmai belátásunk szerint. A szakmába kevésbé volt beleszólása a politikának. A gazdaságpolitikai bizottságban végig ott ültünk, és amit szakmai érvekkel alá tudtunk támasztani, azt a politika nem bántotta, azt meg lehetett csinálni. Ilyen volt például a vasúti teherkocsi beszerzés teljes rekonstrukciója, a vontatójárműpark teljes megújulása. Ezzel szemben most veszünk néhány darabot innen, veszünk onnan, és ez – szerintem legalábbis – nem a legjobb koncepció.

Ahhoz, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület – szerintem az országban egyedülálló módon – megérje a 100. életévét, nem kell alapvetően megújulnia. A tapasztalatok,

az új lehetőségek iránti fogékonyság kiválóan ötvöződik az új nemzedékben. Kitűnő szakembereink vannak a tagságban, engedni kell, hogy összefogva megmutassák magukat, mert önmagukban már kevesek lesznek, mert néha bizony harcolni kell. Foggal-körömmel védeni kell – akár a politikával szemben is – egy-egy szakmai álláspontot. De elősorban arra kell törekedni, hogy a döntéshozók megértsék a szakmai érveket, el kell mondani, hogy mi miért jó vagy miért nem érdemes megvalósítani. Ha ma nem mondunk ki valamit, később már kár lesz azon siránkozni, hogy szólni kellett volna. Számomra megtiszteltetés, hogy a KTE tagja lehettem és lehetek, hiszen az egész életemet a közlekedésben töltöttem. Csak az a baj, hogy így 90 éves koromra eltűntek a barátaim, eltűntek az aktív időszakom munkatársai. Ez nagyon szomorú, de ez az élet rendje.

Dr. Gyurkovics Sándor

a KTE tiszteletbeli elnöke,
a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
közigazgatási államtitkára (1990-1999), ügyvéd

Kiemelkedő az Egyesület hídszerepe

A Közlekedéstudományi Egyesület megalakítása – az akkori kor sajátosságainak talán megfelelően, de mai szemmel meglehetősen furcsának tekinthető módon – az akkor létező „Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete” elnevezésű társadalmi szervezet Kongresszusának 1948-ban meghozott döntésére vezethető vissza.

A szakszervezet kongresszusán született meg egy olyan döntés, amely szerint létesüljön egy olyan szövetség, amely a magyar tudományos életben már működő, valamint az – elsősorban a tudomány és a szakterületek fejlesztése érdekében – később megalakuló műszaki és természettudományos egyesületeket összefogja és munkájukat irányítja, „koordinálja”.

Így jött létre a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ), mint csúcsszervezet. Az előkészítő munkák eredményeként – a legelsőők között – létrejött a „Közlekedés és Mélyépítési Tudományos Egyesület”, amely 1949. január 29-én tartotta meg alakuló közgyűlését. Az Egyesületnek a megalakulása évében 240 tagja volt, legnagyobb taglétszámát pedig 1985-ben érte el, akkor tizenötezer tagot számlált. Jelenleg valamivel több, mint négyezer tagja van. Az Egyesület eredetileg a „mérnök és



a technikus szakembereket” összefogó szervezetként alakult meg, de 1973 óta már hivatalosan is magába foglalta és foglalja a jogi és a gazdasági szakembereket is. A megalakulást követő évben megkezdődött kiterjedése a vidéki területekre is, így másfél évtizeddel később már az ország minden megyéjében képviseltette magát. Jelenlegi nevét egyébként 1959 óta viseli.

Az Egyesület a megalakulásakor, és azt követően mintegy negyven éven keresztül, két szervezet „köldökszínórján” függött. Az egyik (és talán a fontosabb) a közlekedést felügyelő minisztérium, a másik pedig az MTESZ volt. Ennek ellenére azonban az Egyesület sohasem volt politikai (vagy akárcsak politikai „tartalmú”) szervezet, hanem már a kezdetektől fogva is tudományos és szakmai szervezet volt, és azóta folyamatosan és jelenleg is az. A kormányzathoz csupán annyiban kötődött és kötődik jelenleg is, hogy szakmailag próbálja segíteni és befolyásolni – időnként több, időnként kevesebb sikerrel, de sohasem feleslegesen – a kormánynak a kifejezetten (vagy döntő mértékben) szakmai célú és tartalmú döntéseit. És mindez akkor is és annak ellenére is így van, hogy az Egyesület elnöke az Egyesület működésének jelentős részében – az eddigi 75 évből 61 évben – a közlekedést felügyelő Minisztérium valamelyik legfelső vezetője volt.

Az Egyesület működésének az eddigi 75 éve a működés és a tevékenység jellege szempontjából talán három részre osztható: Az első húsz év sok tekintetben magán viselte az ország akkori társadalmi és gazdasági vonásait. Az Egyesület tevékenysége elsősorban az oktatás és a tájékoztató jellegű előadások területén jelentkezett és fejlődött. Az egyesületi élet alapvetően egyirányú volt, a szakmai munkát tömegesen az ún. munkabizottsági jelentések kidolgozása jelentette.

A következő húsz évben jelentősen továbbfejlődött az Egyesület szerepe és tevékenysége. Ebben az időszakban az Egyesület tevékenységi keretei között már a gyakorlati problémák is megjelentek, szakmai javaslatok is születtek, szakmai vélemények és viták alakultak ki. Az Egyesület egyre jobban hidat alkotott az elmélet és a gyakorlat között. Ekkor alakult ki az a gyakorlat is, hogy az Egyesület időnként – elsősorban a szakmai konferenciákat követően, az ott elhangzottak alapján – szakmai „ajánlásokat” fogalmazott meg a kormányzat részére.

Az Egyesület működésének és tevékenységének harmadik – és egyben jelenlegi – szakasza 1990-től (a rendszerváltozástól) vette kezdetét. A rendszerváltozás következtében az Egyesület önállósága teljessé vált. Ez egyben azt is jelentette, hogy megszűnt az a „köldökszínór”, amely az Egyesületet a közlekedést felügyelő minisztériummal addig összekapcsolta. Az MTESZ-nek pedig – mindaddig, amíg az MTESZ az eredeti formájában létezett – ugyan tagja maradt az Egyesület, de a „köldökszínór”-szerep itt

is megszűnt. Nagyon sokan gondolták azt, hogy mindennek következtében az Egyesület is rövid időn belül meg fog szűnni, el fog halni. Az Egyesület azonban – bár létszáma és gazdasági stabilitása jelentősen csökkent – mégis megmaradt, és jelenleg is működik, létszáma ugyan lényegesen kisebb, mint korábban volt, de így is a legnagyobb létszámú tudományos civil-szervezet. Gazdasági alapjai és gazdálkodása – köszönhetően az Egyesületet anyagilag (is) támogató jogi tagoknak is – stabil, emellett egyre többet tud már civil szakmai célokra fordítani, feladatait és céljait, rendeltetését egyre teljesebben, egyre jobban – be tudja tölteni, működése – a területi szerveinek a közreműködésével – továbbra is az ország egész területére kiterjed.

A KTE 75 éves történetéből fontosnak tartom aláhúzni a szakmai konferenciák és az azokon résztvevők növekvő számát, az igen magas színvonalon megjelenő Közlekedéstudományi Szemle mellett a Városi Közlekedés című folyóiratot, a 2015-ben életre hívott A Közlekedési Kultúra Napja rendezvénysorozatot, az Ütügyi Napok és a Magyar Közlekedési Napok utódjaként megszervezett Magyar Közlekedési Konferenciát. Kiemelkedő az elmélet és a gyakorlat között betöltött hídszerep, továbbá az élő kapcsolattartás lehetősége, az a keret, amely kapcsolatot biztosít a közlekedésben működő elméleti és gyakorlati szakemberek között.

Kálnoki-Kis Sándor

a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet
(VÁTI) igazgatója (1975-1989),
a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium
miniszterhelyettese (1989-1990), a Közlekedési, Hírközlési és
Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára (1990-1993),
a MÁV Zrt. elnöke (1994-1997)

Csak több szakterület együttes fellépése hozhat eredményeket



A mérnöki oklevelemmel egyidős – 64 éves – a KTE tagságom is. Számomra a belépés azért is természetes volt, mert édesapám – Kálnoki-Kis Sándor (1909-1980) Debrecen város közlekedési főmérnökeként (1941-1961) – szervezője volt a KTE területi szervezetének és már gimnáziumi éveimben is nem egyszer elhívott egyes előadásokra.

Visszatekintve megdöbbenő technikai fejlődést éltem át. Az első elemista palatábla-palavesszőtől a számítógépről színes nyomatot adó nyomtatóig. Egy manapság a 30-as éveiben járó kolléga úgy reagálhat ezekre, mint amikor „a magyar televízió bemutatta az 1953-as londoni angol-magyar meccs, a híres 6-3 eredeti teljes felvé-

telét, amihez Szepesi eredeti rádiós hangját társították. Addig csak „híradófelvételeket láthattunk.” Nem csodálkozom, ha már ezt a mondatot sem tudja értelmezni egy

mai fiatal. Csak egy szakmai példa: 1961-62 telén a Debreceni Közúti Igazgatóságon a 3504 j. Püspökladány – Nádudvar összekötő út felújítási (ívkorrektciók és szélesítés) tervén dolgoztam. A 14 km hosszú útszakasz felmérésére keddtől péntekig a helyszínen két figuráns a két léccel járta a terepet, egy pedig a jegyzőkönyvbe írta az egyetlen MOM szintező műszerünkről leolvasott adatokat, szombaton és hétfőn pedig a kézírásos jegyzőkönyv adatait raktuk fel pauszpapírra, körzővel és vonalzóval, F5 keménységű ceruzával. Mindez három hónapig tartott. Ma minden adatot a műszer memóriája rögzít és kábelkapcsolat nélkül továbbítja az azokból helyszínrajzot készítő számítógépprogramnak.

A fejlődés üteme pedig megállíthatatlan. Ezért vált elengedhetetlenné a teljes szakmai életpálya alatti folyamatos „tanulás”. Így Egyesületünk céljai között fokozottan kell, hogy szerepeljen a változások követése, az ehhez szükséges ismeretek folyamatos közzététele elektronikus formában a tagság részére. Célszerűnek tartanám, hogy a szakmai konferenciákon mindig foglalkozzanak röviden a változások várható tendenciájának ismertetésével. Ezzel segíthetjük a tagokat, hogy folyamatos tanulásal, az új eljárásokat és eszközöket használva lépést tudjanak tartani a fejlődéssel.

A tervezés technológiai fejlődésének van azonban egy veszélye akkor, ha nem ellenőrzi a használt program eredményét hagyományos mérnöki szemlélet.

A folyamatos ismeretszerzés azonban – a szervezett segítség igénybevétele mellett – elsősorban az egyén feladata marad. Ma már ennek természetes eszköze a számítógép (laptop, okos telefon, okos televízió) – ezek használatában az életkor sem lehet akadály. Én 60 évesen – nyugdíjas éveim kezdetén – tanultam meg a számítógépes szövegszerkesztést és jutottam el a könyv-szerkesztésen át a filmkészítésig. Másrészt természetessé vált számomra a számítógép használata lexikonként, moziként vagy sportesemények látogatására. Aki nem ezt teszi, az előbb utóbb elveszti helyét a szakmában.

A 87 évem háromnegyedében, azaz 64 éven át vettem részt az Egyesület rendezvényein. Két évtizeden át tagozati elnökségben, ezt követően egy ciklusban társelnökként alaposabban is megismerhettem a KTE belső életét, külső kapcsolatait. Nem véletlen, hogy napjainkban is az ország egyik legnagyobb taglétszámú civil szakmai szervezete a KTE. Egyesületünknek nem csak a felgyorsult technikai/technológiai fejlődéssel való lépéstartás, hanem a gyors változás viszonyai között a szakmai tudás és szemlélet érvényesítése okoz nehézséget.

A KTE megalakulásától kezdve hangsúlyozottan szakmai tevékenységet folytatott: hidat képezett a tudomány és a gyakorlat között. Az első 20 évben az oktatás és tájékoztatás volt a főszerep. A második 20 évben egyre nagyobb teret nyert a gyakorlati témákban a szakmai véleménynyilvánítás, állásfoglalás.

Az 1989/90-es politikai-gazdasági rendszerváltást követően néhány évig még erősödött is az Egyesület szakmai tekintélye, véleményező szerepe. Az ezredfordulót követő bő két évtizedben aztán egyre inkább a szabályokat, műszaki előírásokat nem ismerő befektetőké lett a terep, a professzionális véleményezés háttérbe szorult. Pedig Egyesületünk feladata a fejlesztés és fenntartás/felújítás egyensúlyának figyelemmel kísérése és annak hiánya esetén figyelmeztető állásfoglalás a nemzeti vagyoni értékcsökkenésének elkerülése és a közlekedési létesítmények működőképességének fenntartása érdekében.

A KTE számomra mindig – nem gazdálkodó vállalati keretek között, hanem a kollégák többségének megközelítése miatt – igazi „műhely” volt. Ugyanakkor azt gondolom, hogy ha az Egyesület a jövőben is működni kívánna, mielőbb vissza kell szerezni a teljes körű szakmai véleményező és kezdeményező szerepet. El kell fogadtatni a hosszú távú, komplex gondolkodás primátusát.

Fontos, hogy Egyesületünk őrizze és folyamatosan erősítse országos jellegét, ami növelheti társadalmi súlyát, szakmai szerepét. Ennek érdekében nagyon fontosnak tartom, hogy mindig szakmai oldalról közelítsen a felmerülő kérdésekhez és közzérthető érvekkel támassza alá véleményét. Teret kell adni azoknak a kollégáknak, akik szakmailag elég erősek ahhoz, hogy kezdeményező szerepre vállalkozzanak. Az Egyesülettől a jövőben azt várom, hogy a szakmai és érdekvédelmi szervezetek (KTE, MMK, MAÚT stb.) révén, azok tekintélyét és társadalmi befolyását latba vetve – ha lehet más, hasonló gondokkal küzdő szakterületeket (pl. vízügy, urbanisztika) is bekapcsolva – érje el, hogy a közlekedéssel kapcsolatos politikai döntések előkészítésébe kötelezően vonják be, vélemény-nyilvánításra rendszeresen kérjék fel a már elméleti és gyakorlati eredményeket elért legjobb szakembereinket. Hangsúlyozom, hogy csak több szakterület együttes fellépése esetén látok lehetőséget az eredményességre.

Dr. Katona András

a Közlekedéstudományi Szemle
főszerkesztője, a KTE egykori főtitkára,
a Közlekedési Múzeum volt főigazgatója

A 16-os – mint szerencseszám

Katona András rendkívüli életutat tudhatott maga mögött már akkor is, amikor a KTE-ben eltöltött hosszú esztendőik még eszébe sem jutottak. Az 1960-as római olimpia bronzérmes vízilabdázója, kétszeres Európa-bajnoka és kétszeres Universiade győztese, majd az OSC vezetőedzője csak akkor kezdett a közlekedés iránt komolyabban érdeklődni, amikor 1961-ben közlekedésmérnöki, majd szakgazdászdi diplomát szerzett. De ennyi bevezető után át is adom a szót a ma 86 éves szakembernek.

A nyolcvanas évek elején hagytam fel a sporttal való aktív foglalkozással, amikor a MÁV vezérigazgatóságon találtam meg az utam a civil élet felé. Előbb osztályvezető-helyettesként, később a Műszaki Fejlesztési Osztály vezetőjeként dolgoztam, majd főosztályvezető-helyettesként fejeztem be a munkát. Egyszer összefutottam a vezérigazgatóval, aki megjegyezte, hogy a sport után találhatnék magamnak valamiféle társadalmi munkát, ami nagy divat, de inkább kötelező volt akkoriban. És rögtön a Közlekedéstudományi Egyesületet ajánlotta lehetséges megoldásként. Felvettem a kapcsolatot az Egyesület helyi szervezetével, és tagként beléptem a KTE-be. Nem sokkal később áthívtak a minisztériumba,



az akkori KPM-be, ahol osztályvezetőként kezdtem, majd főcsoportfőnökként (ma helyettes államtitkárnak neveznék ezt a beosztást. A szerk.) dolgoztam 1990-ig. Akkor hirdették meg a Közlekedési Múzeum főigazgatói pozícióját, amelyet meg is nyertem. És mit hoz az élet? A KTE tisztségviselőinek négyéves ciklusa akkoriban járt le, és a jelölőbizottság elnöke kérte, hogy jelölhessenek főtitkárnak. Nekem eszem ágában sem volt semmit elvállalni, mert volt elég munkám, hiszen akkor kezdtem el a múzeumban a tevékenységemet. De rábeszélte azzal, hogy Dr. Gyurkovics Sándor akkori államtitkárt fogják felkérni elnöknek, és ha én elvállalom, akkor ő is elvállalja. Tudni kell, hogy mi még a minisztériumból jó szakmai és baráti kapcsolatban voltunk. Különösebben nem vágytam arra, hogy főtitkár legyek, de gondoltam, ha Gyurkovics elvállalja, akkor én is beleegyezek, hogy főtitkárnak jelöljenek. Oda-vissza alapon abban maradtunk, hogy jelöljenek. A választást követően maradt is ez az elképzelt felállás, és el is kezdtem a munkát a KTE-ben. Különösebben nem kellett semmit fenekestől fölfordítani, hiszen egy jól működő szervezetet kaptam, széles körű tagsággal. Az Egyesület több mint tízezer taggal rendelkezett, így jelentős szervezetnek volt mondható. Ahogy látom, mára már teljesen átalakult az Egyesület szerepe. A rendszerváltás előtt ezek az egyesületek majdnem kötelező tagsággal bírtak. Volt benne természetesen önkéntesség, ugyanakkor szervezettebb munka folyt. Nagy előnye ennek az Egyesületnek, hogy 1949-ben alakult, tehát óriási hagyományai vannak és tradicionálisan működik a közlekedésen belül. Benne van az emberekben, ha a KTE-ben dolgoznak, az minőséget és szervezettséget jelent, és szerencsére sikerült megőrizni ezt az erényét. Mint ahogy azt is, hogy átfogja a közlekedés egészét, a teljes közlekedési spektrumot lefedi. Éppen ezért vagyok biztos abban, hogy az Egyesület megéri majd a 100. születésnapját. A KTE-nek mindig is a vasút volt a legfőbb támaszpontja, a legfőbb ereje. A vasúti részleg volt a legnépesebb és legkiterjedtebb, illetve szakmailag talán a legerősebb is. Az Egyesület második legerősebb részét mindig a közutak jelentették. Ez a két részleg vitte mindig és fogja a jövőben is vinni a Közlekedéstudományi Egyesület zászlóját.

Szerintem a KTE leginkább azzal felelhet meg a jövő elvárásainak, hogy fenntartja ezt a maihoz hasonló országos kiterjedtségét, felkarolja a közlekedési szakma minden részletét, és támogatja a kapcsolódó – így a környezetvédelmi, az energiagazdálkodási társterületek – tevékenységét is. Nem rendelkezem pontos áttekintéssel, de fel merem vállalni azt a kijelentésemet, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület az a civil szervezet, amely megyei szervezetei révén az egész országban tulajdonképpen mindenhol megtalálható. Ráadásul megvan az a lehetőség is, hogy kettős tagsága legyen egy szakembernek, tehát valaki a szakmai résznek is és a területi szervezetnek is

a tagja lehessen. Ez is az erejét jelenti a szervezetnek. Erőt jelent az is, hogy az egyetemekre is kiterjed a KTE szervezettsége, amelyből adódóan elég jelentős a fiatal tagság. Bár e területen van mit javulnia az Egyesületnek, hiszen azért a korfa nem a legjobb. A fiatalok bevonása lenne a további erősödés és a pozíciónk megtartásának egyik alappillére. Összességében én úgy látom, hogy az országos kiterjedtség és a közlekedés minden területére kiterjedő kapcsolatrendszer továbbra is megvan, csakúgy, mint a Közlekedéstudományi Egyesületben végzett tevékenység presztízse. És nem szabad elfelejteni azt sem, hogy a konferenciákon, egyéb rendezvényeken és a kisebb munkacsoportokon belül is olyan információkhoz lehet jutni, amelyek minden résztvevő ismereteit, szakmai felkészültségét bővítik. Ezt másféle szervezetek nem nagyon tudják biztosítani.

Csupán egy személyes kiegészítés a végére: amikor megválasztottak, akkor még nem gondoltam, hogy így lesz, de én négy ciklusban, 16 évig voltam főtitkár. Mikor a 4. ciklus végét jártam, akkor készült lemondani Dr. Ivány Árpád, a Közlekedéstudományi Szemle főszerkesztője, és engem kért meg, hogy vegyem át a lapot. Ez még 2007-ben történt. A 16-os szám egyébként is visszatérő és meghatározó az életemben, hiszen 16 évig voltam a Közlekedési Múzeum főigazgatója, 16 évig voltam főtitkár az Egyesületben, és most már 16 éve vagyok a Közlekedéstudományi Szemle főszerkesztője.

Kisteleki Mihály

a KTE egykori főtitkárhelyettese

Fiatal, aktív szakemberekre van szükség



1962-ben léptem be a KTE-be, amikor átvettem a diplomámat a Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán. Egyből a HÉV-hez kerültem, ahol a Fejlesztési Osztályon egy kolléga hívta fel rá a figyelmemet, hogy van egy kitűnő intézmény, a Közlekedéstudományi Egyesület, ahol mindenféle előadások, konzultációk vannak, lehet gondolatokat cserélni és sok mindent csinálni, én pedig úgy gondoltam, hogy belépek. Akkoriban az volt a szokás, hogy egy-egy kollégával, aki valamit fejlesztett vagy kialakított, a KTE helyi szervezete beszélgetést szervezett, ahol az adott kolléga előadta az elképzeléseit, mi pedig megvitattuk. Egyébként az egész életemet a MÁV-nál töltöttem, a MÁV Vezérigazgatóságon dolgoztam,

aztán szép lassan haladtam előre az egyre magasabb beosztásokban. Ezzel párhuzamosan a Közlekedéstudományi Egyesületben is sokáig elnökségi tag, illetve főtitkárhelyettes is voltam.

Ma már – koromnál fogva – semmiféle beosztást nem vállallok, de munkát azt igen. Lecsöndesedtek a programjaim, mert nagyon kevés konferenciára járok, viszont a Közlekedéstechnikai Napokat általában nem hagyom ki. Ez tulajdonképpen egy közlekedési konferencia sorozat, amelynek nagy része a Budapesti Műszaki Egyetem központi épületében van, de online közvetítés is zajlik az eseményről. Ennek keretében

van egy sorozat, amelynek címe: Régi magyar vasúti járművek. Kilencedik alkalommal lesz az idén, és nagy megtiszteltetés számomra, hogy még mindig én lehetek ennek a levezető elnöke.

Az elmúlt hatvan évben rengeteget változott az Egyesület. Amikor beléptem, eleinte 12-13 ezer tagja volt, ám a rendszerváltozást követően jelentős változások történtek. Most egy kicsit dinamikusabb, szűkebb körű, de a lényeg, hogy a szakmai ismereteket átadjuk egymásnak, próbáljuk kialakítani az együttes és értelmes állásfoglalást. Emellett a KTE-nek nagyon fontos tennivalója az, hogy publikálja is a szakmában történeteket. A Közlekedéstudományi Szemle című újság feladata, hogy terjessze, közhírré tegye, hogy milyen tudományos kutatások, fejlesztések történnek a közlekedésben. Ezen kívül a Közlekedéstudományi Egyesületnek lehetősége van szerződéseket is kötni valamiféle konkrét témának a kidolgozására, ezt teszi most is, és tette korábban is. A nagy rendezvények, amiket a KTE szervez, 2-300 embert is megmozgatnak. Ezek között vannak rendszeresek, amelyeket minden évben lebonyolítanak, de a kisebb konferenciákon is komoly érdeklődés tapasztalható. Szerintem a KTE most is jó úton jár, de tény, hogy olyan emberekre van szükség, akiknek aktivitása, tenni akarása lehetővé teszi majd, hogy a következő 25 esztendő is megérje az Egyesületet.

Nekem nagyon sokat jelentett a KTE. Elsősorban kapcsolatot a kollégákkal, kapcsolatot azokkal, akikkel szakmailag nagyjából egy nyelven beszélünk, de azokkal is, akik valami újat akartak és esetleg valami mást akartak csinálni, mint amilyen irányba haladt a MÁV, vagyis a vasúti szakma fejlesztése. De mindezekon kívül még baráti kapcsolatokat is. Hogy mást ne mondjak, a mostani feleségemet ott ismertem meg, ott dolgozott, ott volt hivatalban, ő szervezett konferenciákat és intézett külső megrendeléseket.

Nagy tisztelettel és nagy örömmel mondom, hogy a különféle díjakért, amiket a KTE-től kaptam, külön is hálás vagyok az Egyesület vezetésének. A KTE egyébként abban is segítségemre volt, hogy az évek során több közlekedési ágazattal is megismerkedhettem, jó alkalom volt a szakmai ismeretek bővítésére. Ezért is mondanám a jelenkor fiatal szakembereinek, hogy vegyenek részt egy-egy konferencián, és figyeljék meg az idősebb kollégák előadásait, hogy aztán ezek alapján dönthessenek arról, belépnek-e az Egyesületbe, vállalnak-e ott munkát. Én csak biztatni tudom őket, hogy tegyék ezt.

A közlekedés rendkívül fontos dolog, hiszen az emberek jelentős része közösségi közlekedéssel jár munkába, szórakozni stb., ami az egész közérzetére hatással van. Ha kényelmes, akkor jó, ha nem kényelmes, akkor kellemetlen. A közösségi közlekedésnek megvan a maga alapgondolata, amit mára már a MÁV is megpróbált

magáévá tenni kisebb vonatokkal gyakrabban, gazdaságosabban. Ez az elővárosi közlekedés feladata. Én mostanáig tervezési és fejlesztési feladatokkal is foglalkoztam, most hagytam abba a szakértői munkát a MÁV-nál. Azt pontosan látom, hogy mikor történt az a lépés, amikor az autó kezdett elterjedni, és sokan a közösségi közlekedés helyett is elkezdték használni. Az 1990-es évek környékén jártunk, a rendszerváltás idején. Aztán persze sokan rájöttek, hogy az autózás drága, a környezetet is zavarja, így indult meg a harc a közösségi közlekedés és az autók között, már ami a személyszállítást illeti. Tulajdonképpen most kell odáig eljutnunk, hogy tényleg csupán egy negyedórás közlekedést biztosítsunk a nagyvárosokban a munkába való bejáráshoz. Ha a kedves utasnak netán autója van és kimegy az állomásra, parkolót kell biztosítani a számára, hogy fel tudjon ülni a vonatra, és ott kényelmesen olvashassa az újságot, nézegethesse a számítógépét, kényelmesen érjen be a munkahelyére. Ez a cél, ebbe az irányba kell menni, és ezeket a célokat kellene hirdetni a KTE-nek is.

Dr. Fónagy János

parlamenti államtitkár, miniszterhelyettes,
a KTE elnöke

Erősíteni kell a szakmapolitikai érdekérvényesítő képességet!

A XXI. században a nagy változások korát éljük, a KTE tagjainak elvárásai is megváltoztak az Egyesülettel kapcsolatban. A múltban elkülönültek az egyes közlekedési szakmai tagozatok és az egyes szakmai konferenciák is. Az Egyesület munkáját mindenki a saját szűkebb szakmai szemüvegén keresztül látta. Ennek következtében az egyes szakterületek belső kapcsolatai erősödtek, miközben az általános közlekedéspolitika iránti érdeklődés kisebb mértékű volt. Ma az egyes ágazatok kezdenek feloldódni a közlekedés gazdasági és politikai olvasztótégelyében.

Természetesen minden egyes emberi tevékenységben fontos az együttműködés, így a közlekedési szakma szempontjából is kiemelkedő szerep jut a kooperációnak. Egy gyártási folyamat során bármit ki lehet venni a rendszerből, de egy megtörtént közlekedési konfliktust már nem lehet reparálni, ezért van nagy jelentősége a közlekedésben az együttműködésnek. Az Egyesület – konferenciák, tanácskozások szervezése útján – mindig is nagy hangsúlyt helyezett a szakmai és emberi kapcsolatok ápolására, a szakmai és emberi értékörző szemlélet fenntartására.



Nekem személyes megtiszteltetést jelent egy olyan szervezet élén állni, amely mindig is stabil és biztos szakmai és emberi háttérrel biztosított annak a feladatnak, amelyet Magyarország közösségi közlekedését biztosító vállalatok tulajdonosi felügyeletének ellátása során végeztem. Az Egyesület dolga most is az, ami mindig is volt, és ami egyben kiemelkedő eredményt is jelent: magas színvonalon és elhivatottsággal végzett szakmai feladatok teljesítése, a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati művelésének elősegítése, a közlekedéstudomány eredményeinek népszerűsítése, a közlekedésbiztonság növelése, és a közlekedési kultúra fejlesztése. A feladat mindig ugyanarról szól, de fontos, hogy mindig, minden körülmények között legyen miről szólnia.

A KTE az idők folyamán mindig is igyekezett a szakma keretei között maradni, ami önmagában is értéket hordoz. Apolitikus hozzáállása miatt az Egyesület érdekérvényesítő képessége viszont szerényebben fejlődött. A KTE-nek fel kell ismernie, hogy a jövőben kimagasló professzionális tevékenysége mellett, közéleti feladatok vállalása révén erősíteni kell szakmapolitikai érdekérvényesítő képességét.

Dr. Szakos Pál

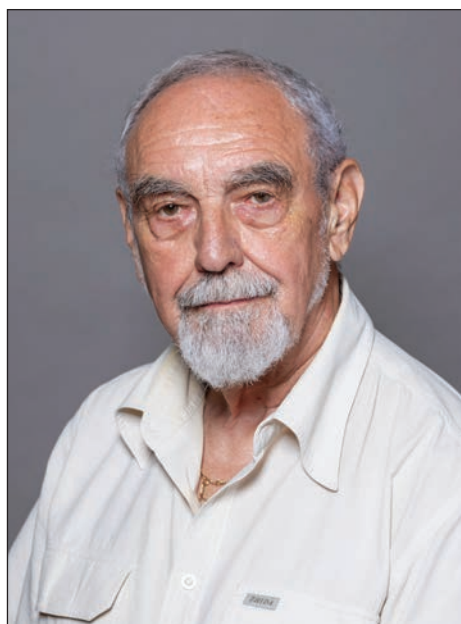
okleveles erdőmérnök, útépítő-,
útervező szakmérnök, közlekedési gazdasági mérnök,
a BME tiszteletbeli docense

Rendszeres a klubélet az Egyesületen belül

1976 óta vagyok a KTE, majd az újonnan alakult további szakmai szervezetek, MAÚT, MMK tagja. Az Egyesülettől megkaptam minden lehetséges elismerést, az örökös tagságot is. Voltam megyei szakcsoport vezető, szakosztályi szakcsoport vezető, majd több cikluson keresztül elnök, küldött, elnökségi tag, végül csak állandó meghívott – sok segítséget kaptam a velem együtt dolgozó kollégáktól, szeretettel emlékezem rájuk! Meggyőződésem, hogy a személyes szakmai fejlődéshez, új ismeretek elsajátításához nélkülözhetetlen a személyes kapcsolat, a baráti beszélgetés és ha kell, a vita.

A '70-es évek nógrádi közúti szakcsoportjának délutánjai olyan országszerte ismert és tisztelt szakemberekkel ismerkedhettünk meg, mint Simon Miklós, a bitumenek akkori felhasználásának tudója, Gáspár László a talajmechanika, a stabilizációk, a pernyehasznosítás mestere, de rendszeres vendégeink voltak a mindenkor minisztérium nem hivatalnok, hanem szakértő képviselői is.

A Közlekedésépítési Tagozat Közúti Szakosztálya rendszeres havi, délutáni összejöveteleket tartott előre meghirdetett aktuális témákban, amire „vidékről” is jöttek érdeklődők.



Az évenként megrendezett Ütügyi Napok – mely rendezvény helyszíne körbejárta az országot, a megyei szervezetek vetélkedtek a rendezés jogáért – lehetővé tették az ország, az egyes megyék szakmai munkájának közvetlen megtapasztalását. A tematikus programok erősítették azt a tudatot, hogy kultúrmérnökök vagyunk.

A megyei szakcsoportvezetők Nemesdy Ervin professzor, mint a Közúti Szakosztály elnöke által szervezett második nap reggeli eszmecséréje bepillantást engedett a szakcsoportokban folyó munkára – ahogy ma mondanánk – a „best practice” átvételére.

Hogy jól csináltuk mutatja, hogy a politika megirigyelte ezt a lehetőséget – előbb letiltotta, majd magáévá tette a rendezvényt. „Forrás” hiányában a 61. évfolyam 5. számával megszűnt – az akkor a Közúti- és Mélyépítési Szemle című sajátos szakmai lapunk. A havonta megjelent folyóirat címéből a kezdetektől haláláig főszerkesztő Nemesdy Ervin professzor – nem degradálva, hanem kiszélesítve a szerzői kört 1999-ben törölte a „tudományos” szót. A lapban a megszűnéséig – a megjelent lapszámokat archiváló Első Lánchíd szakmai szervezet szerint mintegy 2200 szerző 35 ezer oldalnyi dolgozata jelent meg.

A korábbi – négyévente rendszeresen megrendezett – Budapesti Ütügyi Konferenciák külföldi résztvevői örömmel jöttek, a hallgatóság pedig első kézből értesülhetett a legújabb szakmai törekvésekről, eredményekről. Jó szakmai kapcsolatok is szövődtek.

Ma az Ütügyi Napokon rendszeresített megyei szakcsoport titkárok eszmecséréjéhez hasonló beszélgetésre csak a megyei-, tagozati titkárok egyre ritkuló összefo-
teleinek résztvevői közt van lehetőség, pedig a megyékben folyó tevékenységre való jó értelemben vett rácsodálkozás kitűnik Elnökünk „vidéki” látogatásainak beszámolóiból is – többet kellene tenni ennek széleskörűbb ismertetéséért, hasznosításáért is.

A megyék többségében ma is rendszeres klubélet zajlik. Budapesten kevésbé rendszeres – de ahol van, kiemelkedő az egyes tagozatok, szakosztályok szakmai élete. A Makadám Klubbeli rendezvények ma is vonzzák a szakembereket, de a három-, négyezres tagságunkhoz viszonyítva lehetnének többen is. Ettől függetlenül a KTE egyik erénye a léte, az eltelt 75 esztendő.

Hogy mit jelentett a napi munkámban a KTE-ben vállalt tevékenységem? Közvetlen kapcsolatok tömegét, a másképp el nem érhető ismereteket, olyan hivatkozási lehetőségeket, amiket egykori kollégáim, egyetemi szakmérnöki hallgatóim is érdeklődéssel követtek.

S hogy mit várok a mai társadalmi viszonyok között mozgó „szakmától”? Őszinte, nyílt, a hivatali beosztástól független, hangos véleménynyilvánítást a politika számára is elfogadható formában, a gazdálkodó szervezetektől pedig az Egyesület olyan gazdasági támogatását, hogy ne szoruljon rá a mindenkori politika anyagi támogatására.

Dr. Ruppert László

a KTE örökös tagja

Sokszínűség és komplexitás

Talán nem tűnik szerénységgnek, ha azt állítom, hogy a globalizáció, a „gyorsuló idő” alapja, előidézője éppen a közlekedés és a hírközlés volt. A korszerű járművek, közlekedési hálózatok nélkül ma nem beszélhetnénk világkereskedelemről, turizmusról, távmunkáról, „just in time” logisztikáról. Ugyanakkor a közlekedéstudományban az a legszebb, hogy a gondolkodásban, a tervezésben óriási időbeni szélsőségeket kell áthidalni. Egy-egy hálózati vagy csomóponti döntés akár évszázados-évezredes hatású. Jól megválasztott közlekedési nyomvonalak városokat, térségeket tudnak felemelni és a világ térképére helyezni – ebben különösen jók voltak az ókori rómaiak. Az ilyen jellegű döntés-előkészítés a szakemberektől hatalmas társadalmi-gazdasági-technikai tudást igényel. Nem véletlenül nevezték ezt a tevékenységet



régebben kultúrmérnöki munkának. A távlatos gondolkodás mellett a közlekedés más területein, a szállításszervezéstől a légiirányításig az időhorizont sokszor a másodperc vagy annak tört része. Ezek a hatások a közlekedésben – a kétkezi és a szellemi munkában egyaránt – megkívánják a kreatív gondolkodást, az életen át tartó tanulást.

Ha valaki megnézi a KTE pár évtizeddel ezelőtti szervezeti felépítését, akkor azt tapasztalhatja, hogy a demokratikus működési alapelv megőrzése mellett az Egyesület szakmai területei (a tagozatok, szakosztályok, szakcsoportok, állandó bizottságok)

folyamatosan változtak, megújultak a közlekedés tudományos és gyakorlati igényei szerint. Ha valaki átaludta volna az utóbbi 20-30 évet és úgy venné kézbe a KTE szakmai lapjait – a Közlekedéstudományi Szemlét és a Városi közlekedést – valószínűleg a cikkek egy részét csak szakmai értelmező szótárral tudná követni. A hazai és a nemzetközi közlekedésben megjelenő új gyakorlati és elméleti eredmények legkönnyebben elérhető forrásai a KTE konferenciáin és lapjainak szakmai cikkeiben fedezhetők fel. Ami igazán öröndetes, az a kiválóan képzett fiatal generáció előadói aktivitása a szakmai konferenciákon és szerzői megjelenése a KTE szaklapjaiban. A KTE egyik fő erőssége a tudományos színvonal mellett éppen a gyakorlatorientáltsága, e két fontos alapkövetelmény egyensúlya.

Először is, ne legyünk elbizakodottak! Japánban vannak olyan ma is működő társaságok, amelyek 1400 éves múltat tekinthetnek vissza. A KTE 75 éve közép-európai viszonylatban valóban elismerésre méltó, de ha az utódaink követik a KTE működésének alapelveit, filozófiáját, akkor a jövője több száz év is lehet. Ehhez nem kell más, mint magának az Egyesület szervezetének folyamatos megújulása, amit a választási rendszere tesz lehetővé, valamint az a szakmai kisugárzás, amivel magához csábítja a közlekedésben dolgozók legaktívabb tagjait a szakmai klubélettel, az előadási, szerzői, kapcsolatépítési lehetőségekkel.

A KTE vezetésében, tagjaiban mindig megvolt az a szellemiség, amely nem a tudás kedvéért ügködött, hanem azért, hogy cselekedhessen. A sikeres cselekvés nem nélkülözheti az együtt gondolkodást. A szakmailag megalapozott cselekvőképességnek pedig mindig meglesz a piaca.

A KTE sok évtizedes tevékenységét a sokszínűség, a komplexitás jellemezte. Talán ez is hozzájárult, hogy amíg az elmúlt bő harminc év alatt számos tudományos egyesület megszűnt, a KTE talpon maradt, sőt, megerősödött. A közlekedési szakma, a közlekedési kormányzattól a cégvezetőkön át az oktatás, a K+F területén dolgozókon túl a gyakorlati tervező, üzemeltető, fenntartó szakemberekig pontosan átlátták, hogy a társadalmi kihívásokra csakis több szakma együttműködésével adható releváns válasz. Aligha van még egy olyan tudományos egyesület, ahol mérnökök, közgazdászok, jogászok, szociológusok, pszichológusok, orvosok, rendőrök, matematikusok, informatikusok stb. dolgoznak együtt a hatékonyabb, biztonságosabb közlekedésért.

A jövőt nem látom, de az emberi civilizáció alapértékei az elmúlt évezredekben lényegesen nem változtak. Konfucius szerint „Gondolkodás nélkül tanulni kárba veszett munka.” A KTE tanult és gondolkodó tagjainak közös munkája biztos alap ahhoz, hogy az Egyesület a változó társadalmi, gazdasági, technikai környezetben is innovatív, illetve sikeres maradjon.

A KTE tagságot a diplomamunkámmal nyertem el. A díjátadó ünnepségen együtt láttam a magyar közlekedés legkiválóbb professzorait, minisztériumi és vállalati vezetőit, a szakma „krémjét”. Egy végzős diáknak ez óriási motiváció, éreztem, hogy ilyen emberektől, ilyen helyen lehet a legtöbbet tanulni. Ezért a második évben már saját pénzemből fizettem a tagdíjat és amikor lehetett, látogattam a KTE előadásait, fórumait. Az akkori vezetés ezt látva kisebb-nagyobb feladatokkal bízott meg, ami nek az eredményeképpen lépésről-lépésre haladtam felfelé a hierarchiában a főtitkár-helyettesi, majd a társelnöki tisztségig. Elfogultság nélkül állíthatom, hogy szakmai karrierem jelentős részben a KTE-nek is köszönhető. Aki aktív az Egyesületben, azt a szűkebb munkahelyén kívül, széles szakmai körben is megismerhetik. Örökös tagként ajánlom minden fiatalnak, aki a közlekedéstudomány elméleti-gyakorlati területét hivatásnak tekinti, lépjen be KTE-be. Legyen aktív, használja ki a KTE nyújtotta hazai és nemzetközi kapcsolatokat és nem fog csalódni.

Molnár László Árpád

a FÖMTERV
volt elnök-vezérigazgatója

A szakmai és a társadalmi felelősségről



A közlekedést érintő kihívások, a globalizáció, a klímavédelem, a technológiák digitális átállása gyors változásokkal és számos bizonytalansággal járnak. Korábban emberöltőnyire volt tervezhető a jövő, ma már évekre is csak kockázattal. E felgyorsult, a távlatosságot kevésbé toleráló, „most azonnal!” világban, a közlekedési szakmánknak van egy komoly konfliktusa a napi valósággal. Ez pedig az időtényező. Közlekedési koncepciók évtizedekre készülnek, a rendszerszintű közlekedésfejlesztés évtizedes, lego-szerű építkezést igényel és hatása több generációnyi, de egy-egy fejlesztés időigénye is évtizedes. Eközben a felgyorsult világban a társadalom gyors sikert vár, a politika pedig lokális akciókban érdekelt.

E környezeti bizonytalanságokat a fenntarthatóság keretei között kezelni szakmát próbáló feladat. A mind nagyobb közlekedési igényre, megnövekedett távolságokra és elvárt nagyobb sebességre ugyanis, a káros hatásokra érzékeny környezetben kell fenntartható megoldásokat kínálni. Külön kihívás, hogy a hálózatosodás mai világában, amikor az országokat átszövő gyártási hálóktól, a globális pénzügyi hálókön át az internet kommunikációs hálójáig minden hálózati rendszerben működik, az alapvetően hálózati jellegű közlekedés is csak kooperatív hálózati rendszerekben tud

hatékonyan szolgáltatni. A küszöbön dörömbölő új szupertechnológiákat egy integráció-szegény közlekedési rendszerre, vagy egy kooperatív-szegény intézményi háttérre ráengedni, hatékonyságot nélkülöző jövőkép.

A közlekedés ráadásul nem csupán ágazati ügy, hanem a társadalomszerveződés integráns része. Az összekapcsoltsággal jellemezhető korunkban a közlekedés a társadalmi lét szinte valamennyi szegmensével kölcsönhatásba kerülő olyan interdiszciplináris ágazat, amely lényegesen hat az érintett térség, az érintett közösség társadalmi, gazdasági pozíciójára és napi életvitelére egyaránt. Ezért a közlekedési szakma szintjén a közös érdekek is társadalmi szinten jelentkeznek. Ennek felismeretése, kommunikálása a KTE előtt álló egyik legnagyobb kihívás. Különösen a közlekedéspolitika meglehetősen gyakori változásának, illetve még inkább a gyakorlattal való – szakmát elbizonytalanító – ellentmondásainak közegében. A társadalmi szintű fenntarthatóság alapja a következetes és arányos közlekedésfejlesztés. Amelyben valamennyi közlekedési ágazat megtalálja a maga szerepét, a közlekedés menedzsmentje pedig megtalálja az alágazatok együttműködésének optimális, a környezet eltartóképességével harmonizáló arányát. E célokban az összközlekedést képviselő KTE-nek, a kulcsfeladatok tematizálásával egyre fontosabb szerepe kell, hogy legyen.

Korunk fő gazdasági ereje a tudás és az innováció, tehát az emberi tudás – mint erőforrás – által megteremtett hozzáadott érték. A tudás és innováció alrendszerének létrejöttéhez, az emberek közötti személyes kapcsolatok, a fizikai térben létrejött interakciók nélkülözhetetlenek. E kontaktok megteremtésében a KTE eddig is kiválóan teljesített országos konferenciák és helyi szakmai rendezvények szervezésével. Fontos feladat e munka folytatása, vagy inkább erősítése. Célrányos konferenciák, szakmai fórumok és a döntéshozattal való párbeszédnek menedzselésével éppúgy, mint a tagság látókörét szélesítő programok szervezésével. A KTE esetén az érdekérvényesítés nem a tagok, nem a szakmai szereplők, hanem a társadalmi szinten és távlatosan is hasznos közlekedésfejlesztés érdekében végzett munkát jelenti.

A KTE felelőssége így két párhuzamos feladatkörnek való megfelelés. Egyfelől erősítenie, javítania kell tagjai szakmai alkalmasságát, másfelől az intézményesített legitimációján keresztül javítania kell a tagjai szakmai működésének társadalmi feltételeit. Egy olyan környezet megteremtéséért, amely valós társadalmi hatékonysággal képes befogadni jelenünk és jövőnk technológiai innovációit.

Számomra rendkívül sokat jelentett, hogy egy remek közösségben, kiváló kollégákkal dolgozhattam együtt a szakmáért a KTE elnökségi tagjaként, illetve egy időben alelnökeként, bővítve szakmai látókörömet, erősítve a szakmai kohézió iránti igényemet. Ez utóbbiban külön lehetőséget adott, hogy párhuzamosan lehettem

a KTE tisztségviselője, az MMK Közlekedési Tagozatának elnöke, valamint a MAÚT alelnöke, módot teremtve a három szervezet kooperativitásának erősítésére, közös programokkal és sok szakmai, emberi élménnyel.

A jövőt tekintve, a technológiai megújulásokra történő felkészülésen túl, a közlekedési szakma szemléletváltása is szükséges a felismeréshez, hogy átfogó területi- és gazdasági stratégiába ágyazott, tudatos és következetes közlekedési rendszerfejlesztés, valamint az ezt realizáló napi aprómunka nem pótolható aktualitásokra reagáló akciószerű fejlesztésekkel. Miként a mobilitást kiváltó igények a közlekedési szektoron kívül keletkeznek, úgy a mobilitás hatásainak nagyobb része is a közlekedési szektoron túlmutatva érvényesül. A közlekedés tervezése és fejlesztése nem lehet csupán szűk ágazati ügy, hanem mindig kitekintő szimbiózisban kell éljen környezetével, tehát a területszerkezet, a gazdaság és az életminőség alakításával. Ezáltal lesz a közlekedés a társadalom szervezésének integráns része. A súlya az ország fejlődésében tehát nagy. Felelőssége is e súlyához mérhető.

Egy szakma presztízse általában egybeesik az adott szakma, társadalmi fontosságával. De, mivel a társadalom egy-egy szakma színvonalát az általa nyújtott szolgáltatások minőségén át érzékeli, a társadalom, egy-egy szakma presztízsének fel- vagy leértékelésekor, az adott szakma művelésének minőségét igazolja vissza.

(Ismeretlen szerző)

Aba Botond

a BKV egykori vezérigazgatója (1994–2007)

Nemzeti egységprogramra lenne szükség a közlekedésben

A fejlődés szó számomra előrelépést jelent, ilyen értelemben a munkakultúra inkább változik, mintsem fejlődik, az előrelépés nem egyértelmű. A technológia és a technika ugyanakkor valóban fejlődik, oly mértékben, hogy azt az emberi tevékenység már nem tudja utolérni, lekövetni. Ezért félok, hogy ha próbálunk lépést tartani a gyorsuló világgal, tevékenységeinket megrögződések és kényszerek fogják jellemezni és a szellemi munkát az ilyen algoritmusok indítása, leállítása fogja jelenteni. Ezt a folyamatot azonban már nem az ember tervezi meg és végzi el, hanem mint a kagyló a gyöngyöt, magából fogja kiizzadni. Félreértés ne essék. Nem csak a fizikai, hanem minden szellemi tevékenységre is ez lesz érvényes!



Hogy manapság vannak-e új szelek? Kiesve a rendszeres részvételből az egykorú kollégákkal, azt látom, hogy a boomerek (a mai 60-70 évesek) még képesek egymással kommunikálni, de 70 felett ez már nem működik. Sőt, némely „szépkorú” szakember – merítve 40-50 éves szakmai tudástárából – csak tipizált és elavult panelokat mantráz. Ne tagadjuk el ezt a jelenséget, még akkor se, ha ezzel most bárkit megsérttek. A KTE-t ez annyiban érinti, hogy ha működése beleragad a múlt elavult

patentjeibe, akkor azok jelentősen hatástalanítják az újra való törekvést. A boomerek (maradék) tekintélye talán elégséges ahhoz, hogy a múlt helyes és eredményes tanúságait jó példaként megjelenítsék. Ha szerepük csak addig terjed, hogy ajánlásokat képesek kiizzadni, amit azután senki nem vesz át, úgy erre és a jövődömondásra kell koncentrálni kommunikációs erőforrásainkat!

A célkitűzések napi változása is jelzi, hogy szakmánk beleesett a politika csapdjába. Tisztán kell látni a különféle szereposztások témakörei és azok időigénye között. Kérdés, hogy a fejlesztéspolitika megvalósítási folyamatába kellően egzaktan beépíthető-e egy „senior watch dog” szerep. Például a budapesti kerékpározás milyen jogi, technikai vagy biztonsági feltételek között tehető általánosan elfogadottá?

Szerintem mindenki szeretné, hogy a KTE megérje a 100. évfordulóját. Az addig ránk váró 25 év rengeteg idő, de az elmúlt 75 év bizakodásra adhat okot. Az újabb kerek évforduló esélyeit jelentősen javíthatjuk a következők mentén:

1. Folyamatos fiatalítás.
2. Személyes kontaktusok megteremtése és javítása (élő és informatikai módon).
3. Szakmai csoportok létrehozása (social network) vagy aktivitásának megőrzése.
4. Az idősebbek eltérő képességeinek és igényeinek támogatása, központi segítséggel.
5. A szakmai vita megteremtése, életben tartása.

Bár nem rendelkezem teljes rálátással, de a benyomásaim azt mondatják velem, hogy élesen elvált egymástól a csúcsszereplők köre, a szenior szakértői réteg és a friss kutatásokból, digitális tudásból megélő pályakezdők csoportja. Ezek között a csoportok között kell érdekszövetségeket találni és erősíteni azokat. Fel kell számolni a szakmai klikkeket. Itt nem a szakcsoportokra gondolok, hanem azokra a klikkekre, akik nem képesek vagy nem akarnak együttműködni egymással. Végül a teljes közlekedés-szervezési, beruházási, üzemeltetési folyamatba be kellene juttatni egy (vagy több) erős szakmai felhatalmazással és érdekérvényesítési joggal rendelkező képviselőt. Egy ilyen megoldás lehet például a közlekedési ombudsman szerepköre, ha azt tudományosan megalapozva hozzuk létre jól működő szabályozási és szakmai elvek, felelősségi körök mentén, egy nem eltúlzott méretű szakértői stábbal.

Meg kellene őrizni a KTE legfőbb erőnyeit, a kiszámíthatóságot, a politikai nyugalmat, az erős humán bázist, a létszámot, az elkötelezett személyi állományt. Fontos, hogy legyünk egy lépéssel minden más szereplő előtt! Meg kell teremteni vagy éppen életben kell tartani azokat a platformokat, ahol kisebb-nagyobb ráfordítással felderíthetők a fejlődési trendek, megismerhetők a nemzetközi témák és szervezeten vagy spontán csatlakozni lehet ezekhez.

A KTE három évvel idősebb nálam. És még azt is megengedem, hogy az én szakmailag releváns időszakom a közlekedéstudomány területén egyidős a KTE-vel, mert négyéves koromban már forgalmat számláltam nagykörúti lakásunk ablakából. Innen ismertem meg a „farmotoros” Ikarus buszok, az ipari csuklós Ganz villamosok vagy a nagypaneles pályaszerkezet bevezetését. Egyetemista koromban meghallgattam *Hinel Pál* főosztályvezető és *Klér Károly* BKV-s igazgató közös előadását a BKV aktuális helyzetéről. Mindezt már a KTE zászlója alatt. Akkor értettem meg, hogy milyen fontos szerepe van a politika, a vállalatok, az oktatási intézmények közötti együttműködésnek. A KTE gondozásában megjelenő Városi Közlekedés folyóirat egykor jelentős szakmai viták, válaszok és viszont válaszok közlésének helye volt. Ez a nyilvánosság segített szakmai többséget teremteni egy-egy elképzelés, vízió mögé. Vezérigazgatói időszakomra esett a KTE Rendezvénykoordináló Bizottság létrehozása és a balatonfenyvesi országos „BKV” konferencia életre hívása. Ez utóbbi 2024-ben eléri a 24. működési évét. Azt gondolom, hogy ez kölcsönösen fontos és sikeres együttműködés a KTE és a BKV számára.

Elsődleges feladat lenne tehát egységesíteni a szakmát, a résztvevőket egy nemzeti egységprogram zászlója alatt.

Eur.Ing. Bősze Sándor

főtitkárhelyettes, a KTE Ajánlási
és Rendezvénykoordinációs Bizottság elnöke,
a Közlekedés Kft. főmérnöke

Legfőbb értékünk a tudás és a gyakorlat teljessége



A jövő szakembereinek is meghatározó, hogy pályájuk kezdetén milyen élményekkel találkozhatnak, mik az első lépések. Ma-
gam frissen végzett közlekedésmérnök-
ként, a BME-n akkor indított és irigyelt
autógépész szakon végezve, a BKV-nál
ismertem meg az üzemeltetés alapjait.
Majd egy akkor szokatlan, vihart kavará-
fordulattal a buszvezetést kitanulva kék-
buszos főállású buszvezetővé váltam az
akkori Fürst (ma Kelenföld) garázsban.
Sokkal többet kaptam itt a jármű szere-
teténél, megtanított feladatvállalásra, fi-
gyelésre, dolgok végiggondolására. Innen
egyenes út vezetett a Metróberhez, amely
akkor az M3 vonal építése mellett, a fő-
város rendszerelvű fejlesztését tervezte. Itt
városfejlesztő mérnökként tanulható volt

mindaz, hogyan kell egy Budapest léptékű város jövőképét kitalálni, a kollégákkal
közösén, egymás gondolataira építve. A jövő szakemberei a kor technológiáit hozzák
magukkal, a kérdés az, jutnak-e olyan munkaélményekhez, amik az érdeklődést, más
kollégák megismerését szükségletüké teszik.

Időközben megérkezett az életünkbe a digitális világ, amelyben minden mérnöki segédeszköz, mint alaptérkép, tervező program, sokféle adatforrás, szimuláció rendelkezésre áll. Ezekkel dolgozva a nap végére indokolt a jóleső fáradtság. A mérnöki hivatás viszont felteszi a kérdést, valóban ismerem-e a tervezési területen élők mobilitását, szokásait, céljait, akiknek tervezek, vagy megelégedtem mérnöki eszközeink használatával. A változó célokat követni, sőt mérnöki produktumokkal, saját magunknak alakítani a célokat, ez Egyesületünk fő feladata. Az Egyesület legfőbb értéke a tagok tudásának, szakmai gyakorlatának a teljessége. Ez a közlekedés minden szakágára kiterjedő tudás nem jelenti, hogy az Egyesület egy adott kérdésben testületi állásponttal rendelkezik. Ezért fontos a meghatározó egyéniségek szerepe, vélemény-nyilvánítása. Minden korban éltek ilyen szakmai vezetők, Kerkápoly Endrétől Gyurkovics Sándorig és Zahumenszky Józseftől Katona Andrásig, hosszú lista ez, és mai jelenünkben is vannak hasonlóak köztünk is. Az ő személyüket kell kiemelni az Egyesületben. A példaképek jelenléte, viselkedése mai korunkban is fontos, mert a szakma mellett stílusra is tanítanak.

Egyesületünk fontos eleme a nagyrendezvények és a szakmai rendezvények, vitadélutánok, bemutatók megtartása. Ezek együttes száma minden évben megközelíti a százat. Nagyrendezvényeinkben résztvevők együttes száma 1500 és 2000 fő közötti, ezek személyes részvételt jelentenek. Kisebb rendezvényeinket online alapon is lehet követni, vagy utólagos megtekintéssel, sőt a nagyrendezvényeken bemutatott prezentációk is bárki számára nyitottak a honlapon. A konferenciák az ott lévő szabadidő ad lehetőséget együttlétre, szakmai egyeztetésre, új kapcsolatokra. Amit ez ügyben tehetünk, a meghívott előadók sokszínűségének bővítése, érdekes helyszínek bemutatása, nemzetközi kapcsolataink felhasználása, bővítése. Sajnos az utóbbi időben megnövekedtek a költségek és a lehetséges szponzorok száma is jelentősen csökkent. Az Ajánlási és Rendezvénykoordinációs Bizottság elnökeként jól látom, hogy a konferenciarendezés versenypiacca vált, átláthatatlanul sok szakmai rendezvény nyit kaput, az egyszerűtől az exkluzívig, nem is beszélve a jól szponzorált promenádrendezvényekről.

A közlekedés szolgálata mindig a megismeréssel kezdődik. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy a forgalom tervezése, lebonyolítása, a járművek működtetése helyes alapról induljon. Ez mindig különböző szakágak olajozott együttműködését igényli, ez az emberi kapcsolatok világában zajlik. Ha különböző életkorú kollégák dolgoznak együtt, a tapasztalat és kreativitás találkozására van esély. Példaként, az alternatív üzemanyagok használatának párhuzamossága, akár egy telephelyen belül (dízel-gáz-elektromos hajtás) megoldandó, míg ennek elszámolási, gazdaságossági, ütemezési, üzemeltetési kérdései sok helyszínen történnek, a kutatástól a projektzárásig.

A KTE 75 évéből jómagam nagyjából 50 évet látok, ami jellemzően nem volt elválasztható a társadalmi környezettől. Az Egyesületben megteremtett stabil pénzügyi környezet, egy elengedhetetlenül fontos alap. A másik alap, a kollegiális emberi kapcsolatok, melyek megléte nélkül a legerősebb szervezet is meggyengül és elfogy. Harmadik alap pedig az, hogy a közlekedésben dolgozók mindegyikének jellemzője a felelősségtudattal végzett munka. Ez utóbbi sokaknál hobbi jelleggel is működik, hiszen számtalan módon lehet a közlekedést gyakorolni és szeretni. Így a közlekedésben és az Egyesületben sem ritka a többgenerációs családi részvétel.

A KTE véleményem szerint két területen tud a közvélemény számára fontos dolgokat mondani. Egyfelől a közlekedésstratégia terén a bonyolult dolgokról egyszerűen, jövőbe mutatóan, országos léptékben, politikától függetlenül véleményt nyilvánítani. Másfelől a jó példák bemutatásával a fiatalok részére, az ő bevonásukkal, közösen gondolkodni.

Dr. Heinczinger Mária

a KTE főtitkár-helyettese,
a Partnerség a Közlekedésbiztonságért Egyesület Ügyvezetője

Vízió nélkül nincs jövő

Fontosnak tartom, hogy igyekezzünk felzárkózni a szakma fejlődésének aktuális trendjei terén. Amennyiben nem hallatjuk hangunkat azokban a témákban, amelyek mindenki számára megnövekedett jelentőségűek, akkor kisebb eséllyel tudjuk mozgósítani a tagságot. Mivel Egyesületünk még mindig fiatalításra szorul, ezért fontos, hogy bizonyítsuk: az új technikák, technológiák nem állnak távol tőlünk. Nagy segítség lehet a generációk közti együttműködés, folyamatos tapasztalatcsere annak érdekében, hogy az „újdonság” és a „hagyományos” jól megférjen egymás mellett, és megőrizzük értékeinket. A virtuális, online világban sem szabad, hogy elvesszenek ezek az értékek. A munkakultúra változása az

emberi kapcsolatokat is megváltoztatja. Ne felejtünk el beszélgetni egymással! Az „élőben” megvalósuló emberi kapcsolatok egyelőre nem pótolhatók semmivel, bármennyire növekszik a virtuális jelenlét aránya és a mesterséges intelligencia szerepe.

75 év nem kevés idő az Egyesületünk történetében. Ezért néha meg kell állni, körülnézni, átgondolni a megváltozott világ karakterisztikáit, értékelni a helyünket ebben a kis országban, és esetleg kitekinteni határainkon túlra. Alapvetően megváltozott a kapcsolattartás módja, sokakkal személyesen nincs is módunk találkozni. Ami



számomra gondot okoz és aggodalommal tölt el, az a főváros-vidék kapcsolatának rosszul értelmezése (amit még mindig gyakran érzek). Nem engedhetjük, hogy megmérgezze az emberi kapcsolatokat a – sokszor csak vélelmezett – fővárosi felsőbbrendűség. Ezért nagyon fontosak azok a rendezvények, ahol a tagságot megtiszteljük a találkozás lehetőségével. A folyamatosan változó elvárásokat, célokat meg kell próbálni a helyére tenni, és nem elveszni a nagy alkalmazkodásban.

Megvan minden esélyünk arra, hogy az Egyesület megérje a 100. évfordulóját. Azt kívánom, hogy azok, akik ezt meg fogják élni, legyenek tudatában fontosságuknak, és annak, hogy milyen jelentős a szerepük a KTE arculatának, elfogadásának alakításában. Nem szabad sajnálni a munkát, amivel mindez megvalósítható.

Ehhez azonban a KTE-nek, mint az egyik legnagyobb szakmai szervezetnek példamutatón kell élen járni abban, hogy a közlekedési szakma szereplőit, valamint a közlekedés résztvevőit össze tudja hozni. Minél több alkalmat teremtünk a vélemények, tapasztalatok cseréjére, annál nagyobb az esély egymás elfogadására, a közös gondolkodásra, az érdekek félretétele mellett. Előre kell tekinteni, hiszen a közlekedésben megvalósított beruházások (legyen az infrastruktúra, járműállomány vagy a szürkeállomány) hosszabb távra szólnak, mint négy vagy akár tíz év. Ez más szemléletet igényel. A véleménycserében ugyanúgy, mint a közlekedésben nagy szerepe van a toleranciának, az empátiának és a közösségi szemléletnek. A közlekedési szakma jövője nem képzelhető el emberi kapcsolatok nélkül, hiszen olyan területtel foglalkozik, amelynek főszereplői emberek, akiket ebben a konstellációban utasnak, gyalogosnak, járművezetőnek vagy kerékpárosnak nevezünk. Meghatározó, hogy az ő igényeik, vágyaik, elképzeléseik milyen szinten és mértékben jutnak el a szakma képviselőihez.

Az Egyesület legnagyobb erényének azoknak a fórumoknak a megteremtését tartom, ahol a szakma meghatározó szereplői és a döntéshozók találkozni tudnak, hogy egymással kommunikáljanak. Ennek klasszikus szakmai formája a konferencia, amelynek – mint tudjuk – a szünetek és a büféasztal képezi a legmeghatározóbb részét. A konferenciák hangja messzire hallatszik, ezért nagyon fontos, hogy azokat magas színvonalon, a szakmai célok figyelembevételével valósítsuk meg. Szívesen látnám a KTE meghatározó jelenlétét az ismeretterjesztés, az edukáció és a nevelés területén is, de ez még várat magára. Fontos lenne a kapcsolati tőke „kihasználása”, a nemzetközi kapcsolatok építése, a fiatalok közvetlen megszólítása (feladatok delegálása) és építkezés a tagsági bázis erejére. És nem utolsó sorban elengedhetetlen, hogy legyen víziója a KTE vezetőségének, a tiszta szakmaiságot szem előtt tartva.

Hogy mit várok a KTE további éveitől? Nos, olyan iránymutató szerepet várok el, amelyre a döntéshozók is szívesen támaszkodnak. Legyen elképzelésünk, hogyan

lehet a jövő közlekedéspolitikáját jó irányba vinni. Erre céloztam, amikor az imént a vízió szükségességét említettem. Próbáljuk megteremteni az összhangot a fenntarthatóság és a fejlődés között. Kerüljük a „csőlátást”, az egyutas megoldásokat (lásd: „csak” az e-autó az igazi, a többit felejtjük el...), mert azok nem segítenek a változásokhoz való alkalmazkodásban. Ismétlem, fontos a vízió, a hosszú távú gondolkodás, olyan témákban, mint pl. a mobilitási igények megváltozása, közösségi közlekedés szerepe (nem csak a nagyvárosokban), a közlekedésre nevelés, a kulturált közlekedés eszméjének terjesztése és a környezetünk védelme. És talán egyszer a repülőtér megközelíthetősége is megnyugtatóan megoldódik majd...ha az rajtunk múlik.

Bíró József

a KTE társelnöke, örökös tagja,
a Közlekedésbiztonsági Tagozat alapító elnöke,
„A Közlekedési Kultúra Napja” rendezvénysorozat
ötletgazdája, főszervezője

*Rengeteg csoda van a közlekedésben,
és rengeteg érték az Egyesületben!*



Számomra a mostani egyfajta hármas jubileum, mert 75 éves a KTE, 45 éve vagyok tagja az Egyesületnek és 10 éves A Közlekedési Kultúra Napja. Végigjártam a ranglétrát az Egyesületben: voltam több cikluson keresztül megyei titkár, főtitkárhelyettes, a Gazdasági és Pályázati Bizottság, a Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság és a Közlekedésbiztonsági Tagozat elnöke is.

De talán a legbüszkébb A Közlekedési Kultúra Napja eseménysorozat életre hívására vagyok, amely ötletet – első díjat nyert pályaműként – 2013-ban terjesztettem elő a Mérnöki Kamara és a közlekedési szaktárca közlekedésbiztonsági ötletpályázatán, és amelyet 2015 óta a Közlekedéstudományi Egyesület valósít meg, szervez, koordinál immár tíz éve.

Az eseménysorozat sikerét jól jelzi, hogy idén már mintegy 130 szervezet csatlakozott különböző aktivitásokkal, rendezvényekkel a biztonság tudatos közlekedés

kultúráját, a környezettudatos közlekedés kultúráját és a közösségi közlekedés kultúráját népszerűsítve, úton, sínen, vízen, levegőben egyaránt. Szerintem azért lehet most a KTE 75 éves fennállásáról beszélni, mert megőrizte az alapértékeket. A tagozatok, a területi szervezetek rendszere képes átfogni az Egyesület földrajzi és szakmai működését, és a főállású, professzionális Titkárság támogatásával stabil alapot biztosítani, amelyre lehet építkezni és időről-időre megújulni is.

Az egyesületeket és hasonló szervezeteket általában felőrli az, hogy múlik az idő, és egyre kevésbé érdekli a tagságot, hogy mi zajlik az egyesületben. Az érdeklődés fenntartása érdekében szerintem a belső motivációkat kell erősíteni, további partnerszervezeteket kell bevonni a közös értékek és érdekek mentén, belföldi és külföldi tanulmányutakat kell szervezni, megmutatni, hogy milyen rengeteg csoda van a közlekedésben. Motiválni, ösztönözni kell a szervező típusú embereket: aktivitás és kreativitás, szerintem ezek a kulcsszavak. Azért is szükség van erre, mert sajnos úgy tapasztalom, hogy a tudományos társadalmi munka iránti igény és fogékonyság érezhetően csökken. A globalizációs folyamatok mentén az emberek egyre inkább el vannak foglalva a saját egzisztenciájukkal, munkájukkal. A munkahely igényt is tart egyébként valamennyi olyan idejükre meg ötletükre, amit ott hasznosítani lehet. Egy egyesületnek nem könnyű ezekkel a kihívásokkal versenyezni, de én azt gondolom, hogy nem mondhatunk le róla. „... magányos ember semmi, s csak egyesületnek van hosszú élete s igazi súlya...”, mondta Széchenyi, és nekem évtizedek óta ez a vezérfonal. Tehát azok az emberek, akik a közjóért is tenni akarnak, meg egyfajta szakmai önmegvalósításukhoz is keretet, lehetőséget akarnak kapni, arra kiváló kapcsolódási pontot, terepet jelent a Közlekedéstudományi Egyesület. Ezért aztán egészen biztos vagyok abban, hogy lesz 100 éves évforduló is. A hagyománytisztelet, az értékek mentén való gondolkodás, az új iránti fogékonyság, a vonzó programok, az elhivatott tagok és vezetők, akik bevonzzák és megtartják a fiatalokat, sokat tehetnek majd ezért.

Nekem két fókuszpont volt az elmúlt évtizedekben, az egyik a közigazgatás, ezen belül a közlekedési igazgatás, amelyben 44 évet szolgáltam különböző beosztásokban, és ezzel párhuzamosan 45 év a KTE-ben. Két olyan állandó az életemben, amely mindig egyfajta alapértéket jelentett. Valahol a tudományos társadalmi munka, a közjó szolgálata, egyfajta küldetés és önmegvalósítás is egyidejűleg nekem. Emellett rendkívül sok hasznos ismeretet, nagyon sok barátot és szakmai tudást is adott az Egyesület. Pályafutásom során a Központi Közlekedési Felügyelet Közúti Felügyelet vezetőjeként, aztán a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságának igazgatójaként, átszervezés után az NKH Útügyi, Vasúti, Hajózási Hivatalt vezető elnökhelyetteseként kellett a szakmában országos hatáskörben munkatársaimmal

időtálló, szakszerű és jogszerű hatósági döntéseket hoznunk. Rendkívül jó alapot, tudásbázist, látásmódot, szemléletet és nagyon sok szakmai baráti kapcsolatot adott ehhez az Egyesület.

Azt gondolom, hogy az Egyesület értékrendje, álláspontja eljut, eljuttatható a közlekedő társadalomhoz és a döntéshozókhoz, hiszen más különben nem lenne egy évtizede A Közlekedési Kultúra Napja sem, de ott vagyunk a különböző szakmai munkabizottságokban, az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottságban, a KRESZ változásokat előkészítő munkacsoportokban is. De nyilvánvalóan ezért tenni kell, sok olyan emberre van szükség, aki tud, akar, s ha van kreativitás és tenni akarás, akkor van hangunk és el is tudjuk juttatni. Óriási értékének tartom az Egyesületnek a Közlekedéstudományi Szemlét, hogy van egy szaklapja, amely az országban a tudományos közlekedési szakmai értékeket továbbítja, és nagyon hasznos a Városi Közlekedés szaklap is. Azt gondolom, hogy ha például A Közlekedési Kultúra Napját még tovább szélesítenénk és eljutnánk a közlekedési szakma legszélesebb köréhez, sokkal nagyobb áttörést tudnánk a közlekedő társadalomban elérni, a közlekedési balesetek megelőzése, a közlekedés nagyobb mértékű megértése és megbecsülése terén. Nyilvánvalóan nem lehet lemondani arról, hogy a nemzetközi összefogást is erősíteni kell, és nekünk magyaroknak kellene kezdeményezni, hogy kedvező tapasztalataink alapján legyen a közlekedési kultúrának világnapja is, hiszen, hogy tud nap mint nap elközeledni több mint nyolcmilliárd ember többmilliárd közlekedési eszközzel? Biztonságosan csak úgy, ha azt kulturáltan teszi. Feladatunk tehát bőven lesz a következő 25 évben is.

Heinczinger István

a KTE egykori elnöke,
a MÁV Zrt. vezérigazgatója (2005–2009)

Az Egyesület mindig meg tud újulni

A Covid egyik következménye volt, hogy megváltozott a munkavégzés, üzleti, tudományos kutatás, együttműködés kultúrája, kerete és rendszere. Ugyanakkor a környezetvédelemért küzdő szervezetek pozitívnak ítélték ezt a változást, hiszen kisebb lett a CO₂ kibocsátás, csökkent a közlekedési balesetek és dugók száma, valamint új kommunikációs – vagy addig kevésbé használt – csatornák kerültek a középpontba. Ezzel párhuzamosan felgyorsult a mesterséges intelligencia alkalmazása a közlekedési ágazatban is. Meggyőződésem szerint az emberi agyat semmi nem helyettesíti (az említett technológia is az emberi agy szüleménye), és ez így is marad. A közlekedés a nemzetgazdaság egyik legfontosabb ágazata, a zavartalanul működő „érrendszere”, az áruk, szolgáltatások szabad áramlását, az emberek mobilitását kell, hogy biztosítsa. A jövő közlekedéstudománya és művelői előtt óriási kihívás áll, hogy az egyre növekvő igényeket a leghatékonyabban tudja kiszolgálni a negatív környezeti, szociális hatások minimalizálásával, biztosítva a közlekedési infrastruktúra zavartalan működését. Ez óriási feladat, amelyet csupán komputer mögött ülve, izolált munkahelyeken, a valós környezettől elszakadva, távol, együttműködés nélkül nem lehet megoldani. Következésképpen a személyes kapcsolatokat,



eszmecseréket, együtt gondolkodást nem válthatja fel semmilyen technológia, technika és módszertan. Bár a világ rohamosan változik körülöttünk, az „új szelek” nincsenek hatással a szervezetre, ha a célokat, a stratégiát helyesen határozza meg maga a szervezet és annak vezetése. Az „új szelekhez” történő alkalmazkodásban, átalakulásban segít a KTE, 75 év alatt felgyülemlett, gazdag tapasztalatával. A KTE a pozitív hagyományokra alapozva mindig meg tudott újulni. Az, hogy a jövőben is képes lesz erre, az csakis a szervezet tagjaitól, az alkotó emberi kapcsolatoktól függött és fog függeni az elkövetkező 75 évben is. Fel kell ismerni az előttünk álló nehézségeket, feladatokat, rizikófaktorokat, és meg kell találni ezekre – az emberi tudásra alapozott – helyes válaszokat. Minden szervezet, gazdasági, politikai nonprofit, csak akkor tud tovább élni, ha az előállított produktum, eredmény a környezetére, tágabb értelemben a társadalomra és – szűkebb értelemben a KTE esetében – a tudományra is pozitív hatással van. Nincsenek kétségeim, afelől, hogy a KTE tagsága és vezetői előtt az a cél áll, hogy a közlekedési infrastruktúra összes eleme ne csak eszköz, de a változást elősegítő „motor” maradjon a jövőben is.

A KTE szerepe a magyar közlekedési infrastruktúra fejlesztésében kimagasló jelentőséggel bírt az elmúlt 75 évben és bírhat az elkövetkezendő évtizedek alatt is, ha képes mozgósítani mindazon erőket, akik a tudomány, a gyakorlati alkalmazás oldaláról – a közlekedési struktúrákat üzemeltetőket is beleértve – tenni akarnak a magyar közlekedés magas szinten való tartásáért. Mindenhez az egyik eszköz a közös gondolkodás, kommunikáció lehet. Az emberi és szervezeti tényezők adottak a KTE-ben, csak állandóan fenn kell tartani az igényt a fenti három szereplő együttműködésére.

Emberi kapcsolatok nélkül semmilyen szervezet nem tud hosszú távon fennmaradni. A jelenlegi technológiai és technikai fejlődés mellett csak az a kérdés, hogy ez a kapcsolat virtuális (online) vagy személyes (offline) marad-e. Megválaszolando az, hogy mennyire fontosak a személyes (emberi) kapcsolatok és ezeket milyen módon, eszközökkel és motivációval lehet fenntartani. Egy dolog tűnik biztosnak. Csak személyes kapcsolatokon keresztül lehet a KTE-ben felhalmozott tudást, tapasztalatot a leghatékonyabban a közlekedés felhasználói számára (magyarul a társadalom számára) közvetíteni. (Lásd közlekedésbiztonsági akciók, tudományos konzultációk stb.) Az Egyesület legkiemelkedőbb erénye, hogy 75 év után is működik és mozgósítja a tudományt, a közlekedést működtető és szabályozó szervezeteket a KTE-n belül és azon keresztül.

Az egyik legkardinálisabb kérdés az oktatás, a tudományos munka támogatása, hogy ne öregedjék ki a szakma, ne legyen kiszolgáltatva a rendelkezésre álló pénzügyi forrásoknak, maradjon mindig szakmailag független.

Ami engem és a KTE kapcsolatát illeti, érdekes kérdés, hogy miért tartotta fontosnak a szervezet, hogy egy rövid ideig a KTE egyik vezetője legyek. Miért szavazta meg a tagság? Természetesen ez az elnöki feladat egy újabb kihívást jelentett az életemben, hiszen nem voltam és továbbra sem vagyok közlekedésmérnök, sőt még közlekedési közgazdász sem. Ennek ellenére szakmai pályafutásomban a közlekedés több mint 20 évet jelentett. Hogy milyen sikerrel, azt majd az idő és az utókor fogja megítélni. De mindig legjobb tudásom és a rendelkezésre álló kapcsolati rendszerek bázisán próbáltam megfelelni – kisebb-nagyobb sikerrel – az előttem álló kihívásoknak.

A közlekedési szakmának a jövőben sem szabad feladni a minőségre való törekvést. Tudomásul kell venni, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, magas színvonalon való üzemeltetése nélkül a gazdaság fejlődése zsákutca. A közlekedéstudománynak, alkalmazott módszereinek meg kell felelnie a ma előttünk álló egyik legnagyobb kihívásnak, a klímaváltozás okozta, a közlekedésre gyakorolt kedvezőtlen környezeti hatások elhárításának. Mindezt úgy kell megvalósítani, hogy hatékony, mindenki számára elérhető közlekedési rendszerek álljanak a társadalmi szereplők rendelkezésére.

Dr. Mosóczy László

a MÁV-START Zrt. és a Volánbusz Zrt. vezérigazgatója,
a KTE társelnöke

Egy szervezet, ahol mindenki véleménye számít



Negyven éve végeztem a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán, ezután rögtön benne találtam magam az aktív munka világában. Természetesen már egyetemista koromban is végeztem különböző munkákat, de a mérnöki hivatás mégiscsak más. Azt látom, hogy az elmúlt négy évtizedben rengeteg minden változott a munkakörülményekben, a technikai feltételekben. Elég csak arra gondolni, hogy korábban, ha egy olyan anyagot kellett összeállítanunk, amelyhez információkra volt szükség, akkor csak hosszas kutatómunkára, kérdezősködésre, könyvtárra, egyebekre támaszkodhattunk. Most az internet segítségével pillanatok alatt megkapjuk azokat az információkat, amelyekre kíváncsiak vagyunk, sőt, mi több,

már a mesterséges intelligencia segítségét is kérhetjük. Korábban hosszú időbe tellett, ha bármilyen számítást, elemzést készítettünk, ma már ez is pillanatok kérdése. Ugyanakkor arról sem szabad elfeledkezni, hogy a tudásunkat, az ismereteinket át is adjuk. Amikor a pályámat kezdtem, akkor ez a tudásanyag – az írott sajtó és a nyomtatott könyvek mellett – még leginkább szájhagyomány útján terjedt. Napjainkban

már olyan prezentációs technikák állnak a rendelkezésünkre, amelyekkel akár konferenciákon, akár online sokkal könnyebben tudjuk átadni az ismereteinket az utánunk jövő nemzedékeknek, illetve más kollégáknak, partnereknek. A munkavégzés mai feltételei tehát lehetővé teszik, hogy sokkal több munkát, sokkal hatékonyabban végezzünk el ugyanannyi idő alatt a szellemi munkakörökben. Nyilvánvalóan egy mozdonyvezetőnek az Excel sem segít sokkal többet, ha A-ból B-be kell eljutnia, ott csak a $v=s/t$ számít.

Amikor 1987-ben beléptem a Magyar Államvasutak kötelékébe, rögtön elémtettek egy papírt, hogy legyek a KTE tagja. A dokumentum átolvasása után nem sokat töprengtem, egyből aláírtam. Tisztában voltam vele, hogy mi a KTE és szimpatizáltam is a céljaival, továbbá biztos voltam benne, hogy a KTE tudásbázisa révén olyan ismeretekre tehetek szert, amelyek hasznomra válnak a munkám ellátásához. Azt is nagyon fontosnak tartottam, hogy olyan emberi és munkatársi kapcsolatokat alakíthatok ki az Egyesületben, amelyek akár egy életre meghatározóak lehetnek. Ma már nyugodtan kijelenthetem, a KTE-nek nagyon nagy érdeme, hogy olyan széleskörű szakembergárdát tud a tagjai között, akiket meg tud szólítani, akik egymással szót tudnak érteni, illetve jelentős számú konferenciát, szakmai látogatást és egyéb eseményt szervez, amelyek révén lehetőségünk van új ismeretekre is szert tenni. A felgyorsult világgal a KTE-nek is lépést kell tartani és tart is, hiszen felvette mindazon témaköröket a repertoárjába, amelyek a mai munkavégzéshez szükségesek. De komoly értéknek tartom azt is, hogy megtartotta azt az egymás közti kapcsolatrendszer, ami szükséges ahhoz, hogy az ember valóban ne egy magányos farkas, hanem egy csapat tagja legyen. Szerencsére ezt már azok a szakmabeli fiatalok is látják, akik egyébként már teljesen más jellegű képzést kaptak akár a középfokú, akár a felsőfokú oktatási intézményekben. ***Együtt többre vagyunk képesek!***

Úgy gondolom, hogy a KTE-nek egyrészt aktívan benne kell lennie a közlekedés minden ágának a mindennapi életében, másrészt meg kell szólítania az újonnan csatlakozókat, a pályakezdőket, be kell mutatnia, hogy mivel foglalkozik a KTE. Fontos, hogy az új belépők is kifejtethetik, hogy milyen pluszt várnak el, miben tud a KTE a segítségükre lenni, illetve a megszerzett új tudásukkal hogyan tudnak hozzájárulni a közös munkához. Az embereknek is sokat jelent, ha elmondhatják, hogy „egy olyan szervezet tagja vagyok, ahol számítanak a véleményemre”. A közlekedés olyan nagy és szerteágazó tudomány – sokkal több mint szakma –, amelyben az ember anélkül, hogy ne lenne tagja egy olyan szervezetnek, amely a közlekedés teljes területét, minden ágát felöleli és a folyamatos információcsere révén frissen tarthatja a tudását,

nehezen létezik. Ezért is nagy öröm számunkra, hogy a KTE a maga 75 évével a rang-idős és a legelismertebb a szakmai szervezetek között.

Kiemelten fontosnak tartom, hogy az Egyesületen belül találkozhatnak és véleményt cserélhetnek a különböző közlekedési ágazatok képviselői, vezetői. Gondoljunk csak az egyik legjelentősebbre, a Bükfürdőn megrendezésre kerülő Közlekedés-fejlesztési és Beruházási Konferenciára, ahol minden közlekedési ágazat jelen van. Illetve a KTE is részt vesz a Magyar Közlekedési Konferencián, amelynek rendszerint Eger ad otthont. Nagyon nagyra értékelhető a KTE konferenciaszervező tevékenysége, hiszen mozgásban tartja a szakmát, a gondolkodást, segíti az egymásra épülő ágazatok tevékenységét.

Az ember egyedül is képes alkotni, de többen többre vagyunk képesek. A KTE hasonló érdeklődésű és tudásbázisú embereket szólít meg, akik képesek egymással akár szakmai vitákat is folytatni, és – ezt tapasztalatból mondom – ezen beszélgetések még a saját munkánkban is segítséget jelenthetnek.

Dr. Tóth János

egyetemi docens, tanszékvezető,
a KTE társelnöke

Fontos a tradíciók ápolása

A mai világ felgyorsult technikai, technológiai fejlődésének a kedvező hatásait kell megtalálni a hagyományosan emberi tevékenységekre alapuló munkafolyamatok felváltására. Most még nem látjuk, hogy a mesterséges intelligencia milyen hatással lesz a közlekedés rendszerére. A közösségi közlekedés rendszerében jelenhetnek meg elsőként a széles körben alkalmazott autonóm járművek. Kérdés, hogy a forgalom-szervezés, -irányítás, járműkarbantartás vonatkozásában milyen gyorsan tudnak az új technológiai megoldások széleskörűen alkalmazottá válni. Úgy érzem, ez egy hosszabb folyamat, ezért van jelentősége a hagyományos működés folyamatainak is a rendszeres korszerűsítésére.



A kommunikációs lehetőségek bővítése, amit a Covid járvány kényszerített ránk, már bizonyította létjogosultságát az egyesületi életben is. Bár továbbra is rendkívül fontosak a személyes jelenléttel megtartott rendezvények, konferenciák, az információátadás online módon is jól működik. Azonban a szűkebb körben lebonyolított beszélgetések, eszmecserék a nagy virtuális térben lévő publikum előtt nem megvalósíthatók. A KTE-ben fontos, hogy kihasználjuk az online rendezvények lehetőségét, de a nagy rendezvények, konferenciák esetében a személyes találkozások adják az igazi értéket.

Fontos a tradíciók ápolása, ami mellett a fiatalok megszólítása, egyesületi életbe integrálása mindig kihívást jelent. 27 éve lettem az Egyesület ifjúsági felelőse – akkor még nem volt 50 éves a KTE –, amikor dr. Gyurkovics Sándor elnök úrtól és dr. Katona András főtitkár úrtól azt a feladatot kaptam, hogy találjam ki, mitől lesz több fiatal az Egyesületben. Bevezettünk a fiatalok számára több vonzó lehetőséget, aminek hatására – ha nem is látványosan, de – nőtt az ifjúság részaránya. Most talán a digitális területen kellene előrelépni ennek érdekében. A 100. születésnap eléréséhez arra is szükség van, hogy a közlekedési szakma vezetői (állami és magán cégek) érezzék és tudják, hogy az Egyesület tevékenysége milyen értéket képvisel. Szakmailag és finanszírozási szempontból is fontos ez.

A KTE a lehetőséget tudja biztosítani workshopok, ankétok, illetve konferenciák szervezésével az együtt gondolkodáshoz. Ez egy jól bevált gyakorlat, amit folytatni kell. Idén újra indultak a Makadám klubban a rendszeres szakmai találkozók a Magyar Mérnöki Kamara, a MAÚT és a Főmterv Zrt-vel közösen. A területi szervezetknél látok még potenciált ebben előrelépni.

Együtt lehet és kell gondolkozni, de mindig lesznek olyan közlekedésszakmai kérdések, amelyekre a KTE tagok nem tudnak egységes választ adni. Erre jó példa a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) véleményezése, amelynek során a KTE tagoktól egymásnak ellentmondó észrevételek is érkeztek.

A konferenciákon viszont azt is tapasztaljuk, hogy szakmai szempontból a kávészünetek, galavacsorák legalább olyan értékesek, mint az előadások, kerekasztal beszélgetések.

A KTE olyan platformot biztosít, ahol a szakmai mellett az emberi kapcsolatok is megjelennek. A tagozatok, a területi szervezetek saját közösségformáló szereppel tudnak értéket adni a tagoknak. Szakmai programok, rendezvények, kirándulások, bálók biztosítják annak a lehetőségét, hogy a hétköznapi szakmai kapcsolataink is elmélyüljenek, illetve más szakterületi kollégákkal akár szakmai és legfőképp emberi kapcsolatok, barátságok alakuljanak ki. A KTE tagság nem kötelező, mindenki saját belátása szerint dönti el, hogy szerény éves díj ellenében részese akar-e lenni ennek a közösségnek. Azt gondolom, hogy jó érzés olyan jó ügyeket szolgálni, mint A Közlekedési Kultúra Napja, amely fontos társadalmi szerepvállalása az Egyesületnek.

Talán nem túlzás azt kijelenteni, hogy a KTE presztízse jelenleg is magas. Ezt meg kell tartani és előremutató módon kell a jól bevált gyakorlatokat folytatni. Értem ezalatt a tradicionális konferenciaszervezés folytatását. Ugyanakkor azt látni kell, hogy a társadalmi munka elismertsége csökken, a kollégák a munkahelyi elfoglaltságok

mellett egyre nehezebben tudnak időt szakítani KTE feladatokra. Jó lenne, ha a cégeknél ez a fajta tevékenység is elismertté válna.

A KTE-ben a vezetői beosztásom az ifjúsági felelős tisztséggel indult, majd főtitkárhelyettes, később főtitkár lettem, jelenleg társelnök vagyok. A BME-n tanszéki kollégám dr. Prezenszki József, aki 1997-ben főtitkárhelyettes volt, keresett meg, hogy vállalnám-e az ifjúsági felelős feladatát. Egy rövid beszélgetés során kiderült, hogy a fiatalok felé a kommunikáció erősítése a cél. Ezt követte a már említett találkozó Gyurkovics elnök úrral és Katona főtitkár úrral, amelynek során szabad kezet kaptam, én tehettem javaslatokat a fiatalok intenzívebb bevonására az egyesületi életbe. A bizalom, amit kaptam a vezetéstől, elnökségtől, titkároktól meghatározó volt. Nem gondoltam volna, hogy a későbbiekben vezető tisztséget fogok betölteni az Egyesületben. A 12 év főtitkárság nehéz, mozgalmas időszak volt, de olyan szakmai és emberi kapcsolatokat adott, ami örökre hatalmas érték marad az életemben.

Szerencsés, ha a politika és a szakma megtalálja a közös hangot. A közlekedéspolitikai döntések jellemzően a szakma bevonásával születnek, de még mindig nem minden esetben. Szakmai kérdésekben nagyobb önállóságra lenne szükség a javaslatokban, amivel a politikai döntések megalapozhatók.

Dr. Denke Zsolt

a KTE elnökségi tagja,
a Városi Közlekedés című lap főszerkesztője

Nem célszerű ellenállni az „új szeleknek”



Amikor a felgyorsult technikai, technológiai és ehhez kapcsolódó munka-kulturális fejlődésről beszélünk, én elsősorban az automatizálásra, a digitalizációra, az adatbányászatra, a mesterséges intelligenciára, az egyre elterjedtebb online, távoli elérésű üzemmódra gondolok, továbbá az adatalapú tervezésre, a távmunkára, az otthoni munkavégzésre. A technológiai fejlődés eredményei az emberi munkát részben vagy egészben ki is válthatják.

Az automatizálás, digitalizáció eredményeképp a mesterséges intelligencia alkalmazásával egyre kevesebb élőerős munkára lesz szükség. Mindenesetre az emberi munkavégzés megkönnyítését, az emberi hibák előfordulásának csökkentését is célozzák a technikai, technológiai

fejlesztések eredményei. Ebből óhatatlanul annak a réme is felvillan, hogy a fejlődés az emberiség butulását eredményezi, hiszen az emberi gondolkodáson alapuló munkavégzést csökkenti. Ezért a technológiai fejlődés eredményei elsősorban azokban a munkafeladatokban üdvözlendők, amelyek monotonok, emiatt a munkaerő számára megterhelők. Lehetne arról beszélni, hogy az imént megfogalmazott technológiai és munka-kulturális fejlődés, azaz az „új szelek” eredményei jók vagy rosszak, de végső soron nem érdemes, mert tőlünk függetlenül bekövetkezik, elkerülhetetlen.

(Emlékezzünk csak, mindig azt mondták az öregek: „bezzeg az én időmben...”, amelylyel a fejlődéssel, változásokkal kapcsolatos ellenérzésüket fejezték ki.) Úgy gondolom, hogy a fejlődés megakadályozására, lassítására kevés ráhatásunk van. De miért is kellene a fejlődést akadályozni, lassítani? Meglátásom szerint ez egy olyan folyamat, amely az evolúcióhoz hasonlítható: amely személy, közösség vagy akár szakma nem tud alkalmazkodni a változásokhoz, az kihálásra ítéltetett. Van az a régi mondás is, miszerint: „ha nem tudod megakadályozni (vagy legyőzni), állj az élére!” Üzenetem tehát az, hogy alkalmazkodni szükséges a fejlődéshez egyénként is és közösségként is! Itt külön ki kell térni az Egyesület nemzetközi kapcsolatrendszerére is, mivel a nemzetközi együttműködés és információcsere is a szakmánk változásokhoz történő alkalmazkodóképességét erősíti. Mind egyénként, mind közösségként alkalmazkodni kell az „új szelekhez”, így az 1949-ben alapított Közlekedéstudományi Egyesületnek (KTE), mint szervezetnek is. Ebben pedig a szervezet vezetésének és tagságának is együtt kell működnie. Mind szervezeten belül, mind a hazai és nemzetközi szervezetek közötti együttműködés keretében is.

Ugyanakkor úgy gondolom, hogy a szervezeti és szakmai célkitűzéseknek állandóknak kell maradniuk, nem szabad össze-vissza változó szélirány esetén állandóan változtatni azokat. Stabil, kiszámítható, örök érvényű célkitűzéseket kell magunk elé állítani, mint például a szakma megbecsülésének megőrzése, sőt, lehetőség szerinti emelése, továbbá minden gondolkodásunk, tevékenységünk során az ember középpontba állítása stb. Az előbbiekből következően a KTE-nek alkalmazkodnia kell a kihívásokhoz, a változásokhoz. Álljunk élére a változásnak! Legyen a KTE az a szervezet, amely platformot biztosít a technológiai és munka-kulturális fejlődés bemutatásának, megvitatásának, alkalmazásának a közlekedési ágazatban. Legyen ez a KTE üzenete!

De minden szervezetnek van egy természetes „életút” folyamata, profánul megfogalmazva a szervezetet alkotó személyek „öregedése”, fontos tehát a fiatalok, a jövő nemzedékének megszólítása az utánpótlás biztosításához. Olyan új kommunikációs technikák, technológiák használatával kell a fiatalokhoz eljuttatni a KTE „üzenetét”, amelyeket napjainkban ők, a célközönség használ. Így lehet az utánpótlásunkhoz eljutni. Egyre fontosabb tehát a fiatalok online elérése érdekében a „social media” használata. Ugyanakkor nagyon fontos, hogy továbbra is legyenek alkalmak, ahol a szakmánk művelői kisebb-nagyobb létszámban összejöhetnek. Legyenek meg a KTE-ben ennek továbbra is a fórumai, ahol van szakmai vita, ahol a tények és észérvek, nem pedig az érzelmek döntenek. A döntéshozók és a társadalom felé a közlekedésszakmai álláspontot a KTE-nek tudni kell kommunikálni. Ebben erőteljesebb megjelenésre van szükség. A szakmai gondolatoknak a KTE kiadványaiban is meg

kell jelennie, mind online, mind nyomtatott formában. A KTE legnagyobb erényének a közlekedési szakma összefogását, a szervezet jelenleg is jelentős taglétszámának megőrzését, a 75 éves kor eljöttét, a KTE által szervezett konferenciák és előadások magas színvonalát, azok gyakoriságát, térbeli és időbeli eloszlását tartom. Hozzá kell még tennem az Egyesület társadalmi jelenlétét leginkább meghatározó, „A Közlekedési Kultúra Napja” rendezvénysorozatot és annak „atyjának”, Bíró Józsefnek az áldozatos munkáját.

A közlekedési szakmának ki kell állnia a szakma megbecsülése érdekében, ne gondolják azt, hogy a közlekedéshez – akárcsak a focihoz – mindenki ért, csak azért, mert mindenki naponta közlekedik. A felhasználók közlekedési tapasztalatait viszont igenis figyelembe kell venni a fejlődés érdekében.

Dr. Bói Loránd

a KTE társelnöke,
az Építési és Közlekedési Minisztérium
közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkára

A szakmai javaslatok hatásait érthetően kell bemutatni a politika számára is

Az Egyesület tevékenységével nagyjából a 2000-es évek elején ismerkedtem meg, amikor elindult a Regionális közlekedés aktuális kérdései konferencia sorozat Debrecenben. Ez az első találkozás nem mindennapi módon zajlott le, hiszen – mivel az akkori munkáltatóm nem tudta anyagiilag támogatni a részvételemet – egyszerűen belógtam a rendezvényre, és meghallgattam néhány előadást. Röviddel ezután pedig be is léptem a KTE Hajdú-Bihar megyei szervezetébe. Ezek a rendezvények jelentik a kaput a fiatal szakemberek számára, ahogy annak idején nekem is. Akkoriban Nagy Attila József volt a DKV vezérigazgatója és a KTE területi szervezetének az elnöke, ő hívta fel a figyelmemet az említett konferenciára.



Az, hogy most az Egyesület fennállásának 75. évfordulóját ünnepelhetjük főként a tartalomnak, az emberi kapcsolatoknak és a szakma összetartásának köszönhető. Fontos, hogy a KTE mindenkor aktuális kérdésekkel foglalkozik, a tagságban fiatalok és idősek egyaránt vannak, és a hagyományok, tapasztalatok iránti elkötelezettség mellett

megvan benne az újra való nyitottság is. Egy olyan, mind a társadalmi, mind a műszaki, technikai oldalát tekintve folyamatosan változó ágazatban, mint a közlekedés, elengedhetetlen, hogy a jelen kihívásai mellett a jövő feladataira is tekintsünk. Ezért is nagy előny, hogy a területi szervezetek munkájába be lehet vonni a fiatalokat. Ráadásul, ha ez egy országos, de felülről építkező szervezet lenne, nehezebben találná meg a hangot az itt élőkkel és kevésbé lenne vonzó. A helyi problémák megértése és megoldása azonban minden érdeklődő szakember számára kapcsolódási pontot jelenthet.

A közlekedés egy viszonylag szűk és összetartó szakma. Nemcsak szakmai, de emberi, sőt baráti kapcsolatok is kialakulnak, amelyek meghatározóak a KTE „életében”, hiszen a közlekedés egészére hatással lehetnek. Ahhoz, hogy a KTE a századik jubileumát is át tudja lépni, át kell tekinteni, hogy melyek voltak az eddigi erősségei, és melyek azok a pontok, amelyeken javítani lehet. Egyáltalán nem arról van szó, hogy mindent eldobunk, ami régi, de hagyományokon alapuló, ugyanakkor mindenképpen a gyorsan változó világnak megfelelő alkalmazkodóképesség és szemlélet kialakítására van szükség. Ehhez egy átgondolt stratégiához, vízióhoz kapcsolódó konkrét intézkedési tervre van szükség. Érdemes lenne erre egy-két napot rászánni, kevésbé kötött keretek között, adott esetben olyan külső „szem” bevonásával, aki képes egy kicsit távolabbról tekinteni az egyesületi életre.

Fontos volna még, hogy ne csak a felsőoktatási intézményekre fókuszáljunk: akár már az általános- és középiskolások számára érdekessé kellene tenni a szakmát. Erre a KRESZ és a közlekedésbiztonság iránti érdeklődés fenntartása kiváló eszköz, ezért is vagyunk ott kormányzati szinten az általános iskolában, az óvodában, a középszintű oktatásban és a felsőoktatásban, de még nem vagyunk mindenhol jelen a KTE szerepvállalásával. Az Egyesületen belül van egy nagyon komoly tudás- és adatbázis, ami azonban elszórtan működik. Ha ebből egy strukturált, egységesített tudásbázist lehetne létrehozni, ami mindenki számára hozzáférhető, az minden közlekedésben résztvevő számára nagyon komoly értéket jelentene és előnyt adna.

Érdemes lenne olyan gyakorlatiasabb kérdéseket is megvizsgálni és feldolgozni, amelyek nem kutatási szempontból, hanem a napi működés oldaláról lehetnek érdekesek. Az ilyen eredmények, ismeretanyagok és információk a KTE kommunikációs bázisán közzétéve széles közönséghez el tudnának jutni, növelve az Egyesület ismertségét és vonzerejét.

Tudom, hogy szakmai berkekben is különböző nézetek vannak arra vonatkozóan, hogy milyen kapcsolata legyen az Egyesületnek a politikával.

Szerintem ebben a kérdésben nem szabad struccpolitikát folytatni. A politikával, és itt hangsúlyozom: nem a párt, hanem a szakpolitikával a KTE-nek kapcsolatot kell

tartania. Együtt kell működnie, vagy adott esetben meg kell győznie a döntéshozókat a saját álláspontjáról. Enélkül lemond annak a lehetőségéről, hogy a szakterület fejlesztésében, vagy a felmerült problémák megoldásában részt vegyen. A közlekedés az egyik legösszetettebb ágazat, amelyben a társadalmi, gazdasági, műszaki, környezetvédelmi, vagy akár a településszerkezeti változások előbb utóbb leképeződnek. A kormány számos olyan intézkedést hoz, amely hatást gyakorol az ágazatra, és akkor még nem is beszéltünk az uniós döntéshozókról, ahol néha a hazaival nehezen összeegyeztethető elgondolások jelennek meg. A KTE-nek, mint hiteles, komoly szakmai tudással és tapasztalattal rendelkező szervezetnek részt kell vennie a szabályok alakításában, ha úgy tetszik: örködni kell afelett, hogy a változó hazai és uniós jogalkotás közepette mindig a megfelelő irányba menjenek a dolgok. Nyugodtan mondhatom, hogy megéri a fáradozás: az ÉKM mindig nyitott a szakma álláspontjára.

Dr. Kerékgyártó János

a KTE társelnöke,
az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedési hatósági
ügyekért felelős helyettes államtitkára

Jó egy ilyen közösséghez tartozni



Amikor 2002-ben elkezdtem a közlekedés területén, azon belül is az ágazati minisztériumban dolgozni, elsősorban a konferenciákon és más rendezvényeken keresztül nyílt alkalmam megismerkedni a KTE tevékenységével. 2005-ben szinte pályakezdőként léptem be az Egyesületbe, ahol hosszú ideig csak tagként, majd később előadóként vettem részt. Idővel felkértek, hogy elnökségi tagként, majd pedig társelnökként segítsen az Egyesület munkáját.

A KTE korábban is jelentős szerepet töltött be az ágazat szereplőinek összefogásában, és napjainkban is jelentős számú tagjával meghatározó szakmai és tudományos szervezete a közlekedésnek.

A szakmai műhelymunka mellett kiemelt tevékenységének tartom a rendezvények szervezését, mivel az egyik legfontosabb szakmai szervezetként ezáltal tudja összefogni a szektor közösségét, biztosítani a folyamatos információáramlást, és ezzel formálni a közlekedési társadalmat.

Lényeges vonása az Egyesületnek, hogy szakmai alapon szerveződik, tagként kiemelt szakemberek vesznek részt tevékenységében a közlekedési ágazat legfontosabb területeit lefedve, valamennyi generációból.

A szakemberek számára a KTE lehetőséget biztosít a tudományos tevékenységük kibontakoztatására, így mindenki az egyéni teljesítményével hozzájárulhat a komplex munkához az Egyesület céljaival is összhangban.

Hetvenöt év nagy idő egy Egyesület életében, a hagyományaink és szakmai munkánk folytatásával biztos vagyok abban, hogy a százat is közösen ünnepeľhetjük.

A szakma vonzóvá tétele érdekében olyan felületeket kell biztosítani, ahol a fiatal szakemberek is találkozni tudnak az Egyesülettel, és ezáltal látják, hogy olyan munka zajlik egy olyan közösségben, amihez érdemes csatlakozni. A KTE belső szakmai munkájában kifejezetten célozza a fiatal szakembereket, lehetőséget ad arra például, hogy az egyetemisták különböző pályamunkáit lehessen értékelni. Ezáltal a fiatalok már egyetemista korukban találkozhatnak olyan szakemberekkel, akikkel valid, érdemi problémákat tudnak átbeszél̄ni. Ezt az irányt a magam részéről is kiemelten támogatom, örömmre szolgál, hogy a pályamunkák értékelésekor és a különböző konferenciákon nagyon szép számban jelen vannak és részt vesznek a fiatalok is. Követendőnek tartom azt a gyakorlatot, hogy a rendezvényeken, konferenciákon a rutinos szakemberek mellett a fiatalok is szerepet kapnak, hogy gyakorlatot szerezzenek, ismertebbek lehessenek. Ez egy jó ugródeszka lehet, ha valaki tartósan ebben a szakmában kíván dolgozni, kiváló lehetőség kapcsolatteremtésre és mentorálásra.

A KTE egyik legnagyobb erénye a folyamatosság, 75 éve létezik, egyre szélesebb körben próbál bevonni szakembereket, amely által már nem csak egy műszaki közösség, hanem az évek során széles spektrumú ernyőszervezetté vált. Nagyon büszkék lehetünk arra, hogy a közlekedési ágazat ilyen szép kort megért szakmai tömörüléssel rendelkezik. Ezúton is szeretném megköszönni az Egyesület vezetőinek munkáját, akik ezen a több mint hét évtizeden keresztül sikeresen menedzseltek az Egyesület működését, és a feltételek megteremtése mellett – a folyamatosság és a megújulás érdekében – hangsúlyt fektettek a fiatalok bevonására, a szakma népszerűsítésére, új innovatív megoldások kialakítására.

Külön köszönet illeti dr. Fónagy János elnök urat több évtizedes kiemelkedő, a közlekedési szakmáért és az egyesületért végzett munkájáért, akinek személy szerint is köszönettel tartozom, mint szakmai mentoromnak.

Annak idején jómagam is sokat kaptam az Egyesülettől, elsősorban szakmai támogatást és közlekedési kapcsolatrendszert, amely egy pályakezdő számára kiemelt jelentőségű. Az ember – főként fiatal szakember korában – egyébként is mindig egy szűk szakterületen mozog, ám azzal, hogy belépett a KTE-be kinyílik előtte a világ. Ma már az elnökségi üléseken és a küldöttgyűlési üléseken találkozhatok azokkal a szakértőkkel, akikkel vagy még nem találkoztam, vagy akiket csak névről, arcról

ismerek. Egyrésztől inspiráló kapcsolatokat kaptam, másrésztől jó látni egy ilyen közösséget, ahol ennyi elkötelezett ember próbál a közlekedéssel kapcsolatos saját területén, egy ernyőszervezet összefogásában tenni az ágazat fejlesztéséért és jobbá tételéért. Jó egy ilyen közösséghez tartozni.

Dr. habil. Horváth Balázs

a KTE főtitkára, egyetemi docens, tanszékvezető

Az Egyesület jövőképe

”Ha lehetséges olyan körülményeket teremteni, amelyek közt az embereket egyesíti a csapatmunka szilárd szelleme, és szívük vágya szerint fejthetik ki technikai képességeiket, akkor egy ilyen szervezet kimondhatatlan örömeket szerezhetne, és hallatlan hasznot hozna.” (Masaru Ibuka Sony)

A KTE több évtizedes működése során bizonyította, hogy mindig képes volt rugalmasan alkalmazkodni a mindenkori társadalmi-gazdasági változások gyakorlati és elméleti kihívásaihoz. A magyar közlekedésfejlesztési, üzemeltetési, fenntartási kérdésekre a KTE tagjai mindig igyekeztek tudományosan és nemzetközi szinten jól igazolt válaszokat adni. Napjainkban a közlekedésben új változási folyamatok kezdődtek, melyek várhatóan folytatódnak, ezért ezekre a kérdésekre az eddigiektől eltérő válaszokat kell adni. Magyarország egyre szorosabban integrálódik az Európai Unióba, a hazai mobilitási és áru fuvarozási igények változása, a közlekedés megváltozott tagozódása az intézményi, irányítási hierachiába, a közlekedéssel szemben állított új elvárások indokolják, hogy más, modern gondolkodásra van szükség.

Az Egyesület jövőjéről stratégiai programot 2007-ben egy „ad hoc” munkacsoport készített a Vezetői Tanács részére, melyben összefoglalták az elkövetkezendő időszak feladatait, meghatározták azokat a szervezeti tevékenységeket, melyek sikere az Egyesület sikerességét is biztosítja.



Az Európai Unió 2006-ban megújította közlekedéspolitikáját. A hazai gazdasági, közlekedési környezet változása, valamint az EU kohéziós alapjaiból elnyerhető támogatás összközlekedési hatásai az Egyesület számára is új lehetőségeket, kihívásokat teremtettek.

A munkacsoport ezeket a tényeket, a KTE Alapszabályát és az 58 éves működésének tapasztalatait figyelembe véve az alábbi stratégiai kérdésekre kereste a választ: Az Egyesület stratégiájának alapgondolata:

- küldetése: a közlekedés minőségének javításával a társadalmi jólét növelése.
- jövőképe: a társadalmi, a természeti és a gazdasági környezet iránt érzékeny, biztonságos és hatékony, összehangolt közlekedési rendszer kialakítása.
- alapelve: az örökséghez alkalmazkodva, a közérdekűség, a nyitottság, a fejlődés, a tudományos kultúra, a transzparencia, a közlekedés a társadalom szolgálatában.
- stratégiai céljai: társadalmi szintű szakmai elismertség, erős szervezet, egyensúly, koherencia, integráció.

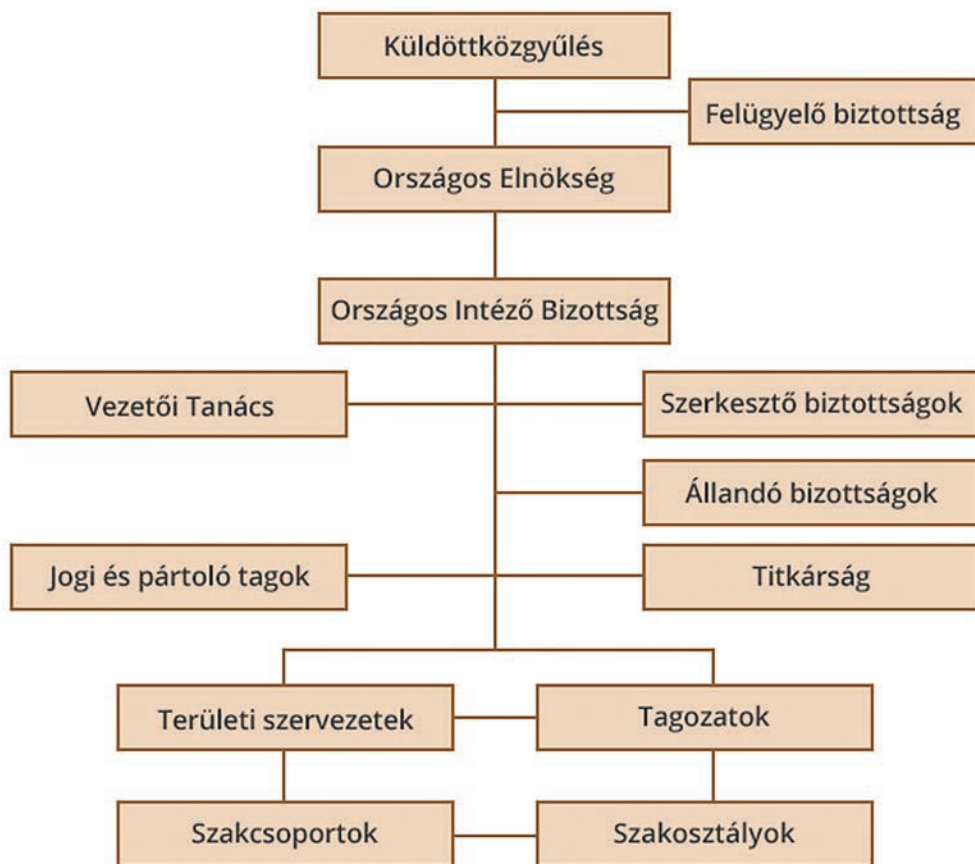
Az új stratégiai elvek megvalósítása biztosítja, hogy az Egyesület továbbra is megőrizze komplexitását, széles szakmai bázisát, tagságát, egyidejűleg növelje a KTE aktivitását, szakmai presztízsét és társadalmi elismertségét. A jövőben az Egyesület az alkalmazott tudomány területén még aktívabb, véleményformáló, innovatív szervezetté válhat. A jövőben arra van szükség, hogy a közlekedési alágazatok vállalati érdekeket képviselő egyesületi tagjai képesek legyenek tudományos vitáik, megbeszéléseik során elfogultság nélkül – a közlekedés egészét tekintve – korszerű válaszokat adni. Fontos figyelembe venni, hogy az elmúlt években megváltozott a közlekedéssel szemben támasztott szemlélet, melynek lényege, hogy a közlekedés nem önmagáért van, hanem szolgáltatást nyújt, lehetőséget ad, kiszolgálja a gazdasági életet.

Az Egyesület szervezeti életében is változtatásokra van szükség. Kiemelten kell figyelni a tagság bővítésére, fiatalítására, egy olyan tudásbázisra van szükség, mely képes az új kihívásokra megfelelő választ adni. A konferenciák programjaiban is több fórumszerű vitát kell szervezni a szakemberek új ötleteinek, véleményének megismerésére. A kommunikáció területén a csatornákat aktívabbá kell tenni. A külső és belső párbeszédet a társadalommal és a tagsággal szükséges erősíteni.

A 2007-ben megalkotott stratégiai célkitűzések kiállták az idő próbáját. Az azóta eltelt 17 év megmutatta, hogy a kitűzött irány helyes, a megtett lépések hasznosak. Ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy a célt még nem értük el, az akkor megjelölt úton tovább kell haladnia az Egyesületnek.

Az elmúlt 75 évben a KTE mindig azt bizonyította, hogy a közlekedésben dolgozók együtt eredményesen tudnak dolgozni, ezért ezt a hagyományt tovább kell folytatni.

Az Egyesület szervezeti felépítése és részletes bemutatása a tagozatokról, a területi szervezetekről



A Közlekedéstudományi Egyesület szervezeti felépítése

Az Egyesület működése

A Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület 1949-es megalakítását szervező bizottsági munka előzte meg, melynek során világossá vált, hogy nem két különálló szervezetet kell létrehozni a közlekedéstudomány és a mélyépítéstudomány területről, hanem egy közös egyesületet. A szervezésben neves szakemberek vettek részt. Megalkották az Egyesület alapszabályát, létrehozták a munkát irányító testületeket. Az Egyesületben önkéntes tudományos és műszaki társadalmi munka kezdődött meg.

Az alakuló közgyűlés elfogadta az Egyesület céljait és működését szabályozó Alapszabályt. Ezt követően a legfelsőbb döntést hozó szint a Küldöttközgyűlés volt, ami eleinte évente, később két, majd 3-4 évente ülésezett. Ezt a rendszert felül kellett vizsgálni, hiszen a folyamatos működés megkívánja az évenkénti egyszer, de szükség esetén több közgyűlés összehívását. A Küldöttközgyűlés dönt a költségvetés elfogadásáról, a gazdálkodásról, 1999 óta a közhasznúsági jelentés elfogadásáról, az Alapszabály, az SZMSZ módosításáról és egyéb, a szervezet életét lényegesen megváltoztató kérdésekről.

Az Egyesület első szervezeti ábrája szerint a felépítés a következőképpen alakult: a legfelsőbb döntést hozó testület a Küldöttközgyűlés, alatta dolgozik a Választmány és az Elnökség irányításával a Közlekedési és a Mélyépítési Tagozat. A Területi Szervezetek 1950-től kapcsolódtak be a munkába.

Az 1953. évben a Küldöttgyűlés arról döntött, hogy szükség van egy operatív testületre, így létrejött az Intéző Bizottság, ami az Egyesület ügyeit folyamatosan intézte és irányította a Titkárság munkáját. A Titkárság néhány fővel működött, és feladata volt a társadalmi munka feltételeinek biztosítása, a testületi döntések előkészítése és a végrehajtással kapcsolatos tevékenység.

A Tagozat helyett szakosztályok alakultak, mivel a tagság létszáma és a szakmai tevékenységi területek is kiszélesedtek. Megalakult az Építési, a Vasúti, az Egészségügyi, és a Közlekedési Szakosztály. Az Egyesület 1955. évi Küldöttközgyűlése arról döntött, hogy az Egyesület a továbbiakban Közlekedés- és Építéstudományi Egyesület néven folytatja munkáját.

A szervezet létszáma folyamatosan nőtt, ezért 1959-ben újra Alapszabály módosításra volt szükség, és ismét megalakult az Építési és a Közlekedési Tagozat. A szak-

osztályok, a területi szervezetek, a helyi csoportok és új típusú szakosított egységekként szakcsoportok is megkezdtek működésüket. A Küldöttközgyűlés döntött arról is, hogy megváltozik a szervezet neve: Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) megnevezéssel működik tovább. Ettől az időszaktól létezik a jogi tagság intézménye, mely lehetővé tette a vállalatok, üzemek számára, hogy bekapcsolódjanak az egyesületi munkába, és a felmerülő műszaki problémáik megoldásában a KTE segítséget nyújtson nekik. Anyagi támogatásukkal ők pedig segítik a szervezet működését. Ezzel szoros együttműködés valósult meg az elméleti és a gyakorlati területek között. Ettől az évtől rendszeressé váltak az Országos Titkári Tanácskozások, valamint az Országos Tapasztalatcsere Értekezletek. A Postás Szakosztály 1960-tól kezdte meg működését.

A fővárosi szakcsoportok 1961-től országos koordináló feladatot ellátó szakosztályokká fejlődtek. Az 1957–1969-ig terjedő időszakban 15 területi szervezet és 15 területi szakcsoport alakult.

Az 1966. évi Küldöttközgyűlés elfogadta a Postai- és Távközlési Tagozat létrehozását, melynek távközlési, műsorszórási, építési, postaforgalmi és postagazdasági szakosztálya alakult. A Városi Közlekedési Ágazat is szakosztályokat alakított.

Az 1969. évi Küldöttközgyűlés ismét módosította az Alapszabályt. A KTE országos hálózata jelentősen bővült. Ekkor már az alábbi tagozatok és szakosztályok dolgoztak:

- Közlekedési Tagozat 11 szakosztály,
- Közlekedésépítési Tagozat 5 szakosztály,
- Városi Közlekedési Tagozat 5 szakosztály,
- Posta és Távközlési Tagozat 5 szakosztály.

Ezen kívül már 20 területi szervezet a szakosztályoknak megfelelő szakcsoportokkal dolgozott és működtek az üzemi csoportok is.

A szakosztályok állandó bizottságokat hoztak létre, a területi a helyi és az üzemi szervezetek pedig munkabizottságokat alakítottak.

A taglétszám folyamatos emelkedése a szervezeti egységekben is változást jelentett. Az 1985. évben 5 tagozat, 27 szakosztály, 4 önálló szakosztály volt. Nagy változást jelentett, hogy a MTESZ Híradástechnikai Tudományos Egyesületébe lépett át a Postai és Távközlési Tagozat, megvált a KTE-től. Ez a tény nagyban befolyásolta az Egyesület további munkáját és taglétszámát is lényegesen csökkentette.

Az 1990. évi Küldöttközgyűlésen a vezetőség komoly tudományos eredményekről számolhatott be a közel 8000 fős tagságnak. A szervezet kiegészült önálló szakos-

tályokkal, melyek az Országos Elnökség irányításával végezték munkájukat. Ennek bázisán szerveződött az Általános Közlekedési Tagozat.

Az 1991. évi Szervezeti és Működési Szabályzat az alábbi szervezeti egységeket tartalmazza:

- Általános Közlekedési Tagozat,
- Vasúti, Hajózási és Légitársasági Tagozat,
- Gépjárműközlekedési Tagozat,
- Városi Közlekedési Tagozat,
- Közlekedésépítési Tagozat, együttesen 26 szakosztállyal.

Az állandó bizottságok száma 9-re növekedett, a területi szervezetek száma: 21 volt (18 megyei, 2 városi és a MÁV Budapesti Igazgatóság Területi Szervezete). Az Intéző Bizottság helyett 1992-től Végrehajtó Bizottság alakult, mely az Országos Elnökség operatív szerepét töltötte be.

Az 1989-ben a társadalomban és a gazdaságban bekövetkezett rendszerváltozás az Egyesület életében is éreztette hatását. A tevékenységben és a szervezeti felépítésben is átalakításra volt szükség. Számos nagyvállalat megszűnt, több kis gazdasági egység alakult, amelyekben nehezebbé vált a tudományos-társadalmi munka a tagság munkahelyeinek szétszórtsága miatt. Több szakcsoport, üzemi csoport feloszlott. Az Egyesület munkája is megváltozott, új kapcsolatokat kellett keresni, és megindult a tagság újra szervezése is. Ez ismét alulról jövő szerveződés alapján valósult meg. A létszám 1995-ig 5000 fő alá csökkent. Problémaként jelentkezett, hogy a vállalatok átszervezése során sok tag nyugdíjba ment, így az Egyesületet is elhagyta.

Az EU-hoz való csatlakozás előkészítő szakaszában alapelv volt a régiókban való gondolkodás. Az országot 3 megyés régiókra osztották, ehhez alakították az intézményrendszert is. Az Egyesület is követte ezt az elvet. Kialakult a Régiós Elnöki-Titkári Értekezlet rendezvénysorozat. Ennek köszönhetően erősödött a szervezetek közötti kommunikáció. Több konferenciát is regionális rendszerben szerveztek vagy közösen, vagy évente más-más helyszínen (például a személyszállítási konferencia). A társadalomban a későbbiekben megszűnt a regionális gondolkodás, és ehhez a helyzethez az Egyesület is alkalmazkodott.

Az 1997-ben elfogadott új Alapszabály valamint Szervezeti- és Működési Szabályzat biztosítja a folyamatos működést. Ekkor az Egyesületnek, a megalakult Vasúti Tagozattal kiegészülve, 7 tagozata van:

- Általános Közlekedési Tagozat,
- Gépjárműközlekedési Tagozat,

- Hajózási Tagozat,
- Légit közlekedési Tagozat,
- Közlekedésépítési Tagozat,
- Vasúti Tagozat,
- Városi Közlekedési Tagozat.

A szervezet felépítése szerint működik: az Országos elnökség, az Intéző Bizottság az Országos Titkári Tanácskozás, valamint az Ellenőrző Bizottság, továbbra is működik a 7 tagozat és a szakosztályaik. A Területi Szervezetek megyei hálózata is dolgozik szakcsoportjaikkal együtt.

A 12 főből (és 8 meghívottból) álló Tudományos Tanács 2000. november 8-án alakult meg. A Tudományos Tanács tudósokból és elismert szakemberekből áll. Tevékenysége a kormányzat által elkészített, a társadalom életére kiható szabály- és törvénytervezetekben foglalt ügyekkel kapcsolatban állásfoglalást, észrevételt és véleményt nyilvánítani. Folyamatosan foglalkozik a konferenciák ajánlásaiban megfogalmazott témákkal.

A szervezeti életben 2005-ben kisebb változtatásra volt szükség. Az Alapszabályban az Intéző Bizottság helyett Vezetői Tanács, az Országos Titkári Tanácskozás helyett Országos Intéző Bizottság működött. A MÁV Budapesti Igazgatóság Területi Szervezete 2004-ben beolvadt a Vasúti Tagozatba. Szentes Város Szervezete integrálódott a Csongrád Megyei területi Szervezetbe, és megalakult a Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozata.

A tagozatok száma 2012-ben a Közlekedésbiztonsági Tagozattal bővült.

A 2015-2019-es periódusban három szakosztály kezdte meg működését. Az Általános Közlekedési Tagozatban újra megkezdte munkáját a Közlekedéstörténeti Szakosztály, a Gépjárműközlekedési Tagozat megalapította a Járműműszaki, biztonsági és innovációs Szakosztályt, a Közlekedésbiztonsági Tagozat pedig az Ütügyi Igazgatási Szakosztályt.

Nemzetközi kapcsolatok

Az Egyesület nemzetközi kapcsolatai már a megalakuláskor is fontosak voltak. Ebben az időszakban Európában, főként a keleti országokban egymás után alakultak a Műszaki- és Természettudományi Egyesületek Szövetségéhez (MTESZ) hasonló mérnökszövetségek, és ezeken belül a szakmai szervezetek. Természetesen az egyesületek az országok, valamint a szakmák közötti kapcsolatokat is keresték, hogy tapasztalataikat, kutatásaik eredményét megismertethessék egymással.

Az 1950-es évek közepére bilaterális együttműködések alakultak ki egyes KGST országok közlekedéssel foglalkozó egyesületeivel. Elsősorban a lengyel, a csehszlovák, a bolgár, valamint az NDK-beli társegyesületekkel, és már ebben az időben megteremtődtek az ún. „devizamentes” tanulmányutak, tapasztalatcserék, konferenciák lehetőségei.

A KTE vezetősége hamar felismerte, hogy az Egyesület sajátos társadalmi helyzeténél fogva, valamint országos kiterjedése révén jelentős szerepet tölthet be a közlekedés és a hozzá kapcsolódó szakmák nemzetközi együttműködésének ápolásában és fejlesztésében. Az első három évtized politikai megszorítása, az anyagi lehetőségek szűkössége azonban területi és mennyiségi korlátokat jelentettek. A gyorsabb előre lépést a tagság megfelelő nyelvtudásának hiánya korlátozta. A KTE számára előnyt jelentett, hogy a közlekedés egészében és az alágazatokban realizált szakmai háttér a többi egyesülethez képest jóval kiterjedtebb nemzetközi kapcsolatrendszerrel bírt. Ez a körülmény a nemzetközi szervezetek (UIC, UITP, IRU stb.) esetében multilaterális, az egyes országok között kétoldalú együttműködéseinek alapjait korábban teremtettem meg, mint azt az általános politikai nyitás lehetővé tette. A hatékony együttműködés kialakításában a közlekedési főhatóságok és vállalatok mellett nagy segítséget jelentettek a Budapesti Műszaki Egyetem, a tudományos kutatóintézetek és a magyar szakemberek személyes kapcsolatai is. Feltétlenül meg kell említeni a drezdai „Friedrich List” Építőipari és Közlekedési Egyetemmel, a krakkói Egyetemmel és a prágai, majd Zsolnára áthelyezett Közlekedési Műszaki Egyetemmel kialakított szoros egyesületi kapcsolatot. Különösen fontos, hogy a drezdai egyetemmel 1954 óta a mai napig is rendszeres és aktív az együttműködés. A Drezdában 2 évente megrendezett Közlekedéstudományi Napok rendezvényén a magyar szakemberek is minden

alkalommal részt vettek. Az 1980-as évekig ez volt a legnagyobb, a közlekedés egészét átfogó európai rendezvény.

Az 1960-as években az Egyesület nemzetközi kapcsolataiban ugrásszerű fejlődés következett be. Itthon és külföldön is rendszeressé váltak a konferenciák és a tapasztalatcserék. Számos területen (pl. útépités, vasútépités, városi közlekedés, hajózás, közlekedésbiztonság, magasépítés, szállítmányozás) adódott lehetőség a személyes kapcsolatok kialakítására. A nyugat-európai országokból érkező vendégek révén fokozatosan lehetővé vált a nyitás elsősorban Ausztria, Svájc és Nyugat-Németország felé is. Ezen országok közlekedési egyesületeivel együttműködési megállapodások jöttek létre. A tagozatok és a szakosztályok önállósodása ezen a téren fokozódott, és szoros kapcsolatok alakultak ki a szomszédos és távolabbi országok regionális közlekedéstudományi szakembereivel. Így például Miskolc és Budapest Szlovákiával, Pécs és Szeged Jugoszláviával, Szombathely Erfurttal épített ki rendszeres kapcsolatot. Ezek az együttműködések mára már megkoptak, nem szervezeti szintűek, inkább egyes személyekhez kötődnek.

A nemzetközi együttműködés lehetővé tette, hogy csoportos tanulmányutakon vegyenek részt az egyes közlekedési ágak szakemberei. Megtekinthették más ország egy-egy közlekedési létesítményét, megismerhették az új kutatási eredményeket. Ez a lehetőség nagyban hozzájárult, hogy a KTE tagjainak száma jelentősen növekedjen.

Természetesen a KTE is törekedett arra, hogy kétoldalú legyen a kapcsolat, így ki kell emelni néhány olyan konferenciát, amit az Egyesület rendezett meg.

A KTE a BME Közlekedésmérnöki Karával közösen szervezte meg 1974-ben a magyar közlekedés teljes egészét bemutató, kiállítással egybekötött 3 napos „Magyar Közlekedéstudományi Napok” c. konferenciáját Drezdában.

Az osztrák-magyar egyesületi program az 1970-es évek végén indult meg, ami munkabizottsági formában működött, és tíz éven át sok olyan szakmai feladat társadalmi előkészítését vállalta, amelyek 2-3 év múlva megvalósultak. Többek között az EC vonatok menetvonalának meghosszabbítása Budapestig, a ROLA vonatok közlekedési tervei, a Metró járműüzem korszerűsítése, szállítmányozási feladatok stb. A workshopokat a két országban felváltva rendezték meg. Jó gondolatnak bizonyult, hogy Budapest mellett a vasútigazgatósági székhelyeken is rendezzenek 3 napos ülést, amelyen a területi szervezetek tagjai számára az osztrák közlekedési szakemberek tartottak tájékoztatót az ÖBB fejlesztési terveiről.

Az idők folyamán kialakult az Egyesület által szervezett önköltséges tanulmányutak rendszere, amelyek Európán kívüli országok közlekedési létesítményeinek megismerését tették lehetővé. Erre az időszakra esnek a külső támogatással megvalósított

kapcsolatépítések, amelyek közül ki kell emelni a spanyol, az izraeli és a kínai partneregyesületekkel lebonyolított csereakciókat.

Az Egyesületben már az 1970-es évek óta működött egy állandó bizottság, mely a nemzetközi kapcsolatok ápolására alakult. Ebben a szervezetben a tagozatok és a területi szervezetek is aktív szerepet vállaltak és hatékonyan együttműködtek a konferenciák és tapasztalatcserék szervezésében.

A nemzetközi kapcsolatok hatékonyabb működése érdekében a KTE 1990-ben alapító tagja volt a Nemzetközi Mérnökszervezetek Európai Szövetségének (FEANI). A szervezet tevékenységei közül ki kell emelni az európa-mérnöki cím megalapítását. Ezt a címet az elmúlt időszakban 636 fő szakember nyerte el, ezek közül 129 fő a KTE ajánlásával.

A KTE tagjai által számos nemzetközi szervezet munkájában vesz részt, ami az Egyesület szempontjából nagyon értékes, mert ezeken keresztül a külföldi közlekedési és fejlesztési irányokról sok hasznos információhoz jut a szakma.

Az alábbi szervezetekkel van az Egyesület ily módon kapcsolatban:

- Tömegközlekedési Szervezetek Nemzetközi Szövetsége (UITP)
- Európai Közlekedési Szövetség (AET)
- Európai Vasútmérnöki Egyesületek Uniója (UEEIV) – a KTE alapító tagja az Uniónak
- Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (EMT) – a szervezet 2006 óta működik, amikor is a X. Nemzetközi Építésügyi Konferenciát Budapesten szervezte meg a KTE.
- Közlekedési Kutató Intézetek Európai Konferenciája (ECTRI)
- Nemzetközi Közúti Kutató Intézetek Európai Fórum (FEHRL)
- Közúti Közlekedésbiztonsági Kutatóintézetek (ERTRAC) – ez utóbbi 3 szervezet konferenciáin a KTI –nél dolgozó KTE tagok rendszeresen részt vesznek és aktív közreműködők.
- Az Európai Közlekedéstudományi Platform (hivatalosan EPTS Foundation e.V.) a közlekedéstudományok területén működő szervezetek független szövetsége. A 2001-ben Bécsben tartott első találkozó óta az EPTS Alapítvány célja, hogy fokozza a párbeszédet a politikusok, döntéshozók, tudósok és kutatók között az európai közlekedés területén.

Ezt tudományos rendezvények szervezésével, az eredmények, vélemények és tapasztalatok cseréjének ösztönzésével, közös PR-tevékenységek szervezésével, a tudományos kutatás és továbbképzés támogatásával, valamint más tudományos intézményekkel való együttműködéssel éri el. Az Európai Közlekedéstudományok Fiatal Fóruma (YFE) révén a fiatal tudósokat is támogatja.

Az EPTS Foundation e.V. szervezi az évente megrendezésre kerülő Európai Közlekedési Kongresszust, amelyet minden évben más európai országban tartanak.

A szervezet elnöke: Dr. Tóth János, KTE társelnök

Természetesen a nemzetközi kapcsolatoknak belföldi vonatkozásai is vannak, melyek elsősorban a konferenciák szervezésében csúcsosodnak ki.

Budapesten 25 alkalommal rendezte meg a KTE a Városi Közlekedésfejlesztési konferenciát, ami nemzetközi hírnevet szerzett. Utoljára 2019-ben, Közlekedésfejlesztési és Beruházási konferencia címen.

Az Egyesület jelentős szerepet vállalt az UITP 2023-ban Budapesten megrendezett 6. világkongresszusának megszervezésében. A KTE közreműködésével szerveződtek az UITP Metro és Villamos Szakbizottságának budapesti ülései. Ezek a rendezvények hozzájárultak a városi közlekedés nemzetközi kapcsolatainak erősítéséhez.

A KTE sajátos társadalmi helyzeténél és kapcsolatrendszerénél fogva jelentős szerepet tölt be a közlekedés és határterületei nemzetközi kapcsolatában, azok ápolásában és fejlesztésében. A KTE komplex szerepkört vállal, korábbi gyakorlata szerint továbbítja a nemzetközi fórumokon szerzett ismereteket és a különböző módszereket, tudatosítja a hazai közlekedés-fejlesztés eseményeit, célkitűzéseit, és keresi azokat a lehetőségeket, amelyekkel a külföldön elért tudományos és gyakorlati eredmények a hazai szakmai közvélemény előtt ismertté és felhasználhatóvá váljanak. A megszerzett ismereteket hazai konferenciákon és szakmai beszélgetéseken adják tovább a KTE tagoknak, akik megismerkedtek más országok gyakorlatával. Az ismeretek megosztásának módja az utóbbi években némileg átalakult, de a tájékoztatást továbbra is fontosnak tartja a KTE.

Mára leginkább a fent említett szervezetek munkájában való aktív részvétel jelenti az eredményes együttműködést. A KTE tagozatai és szakcsoportjai a saját területükön elért eredményekről angol és német nyelven juttatják el összefoglaló anyagaikat. Természetesen maradnak a közös fórumok is (konferenciák, rendezvények), melyeken fontos a személyes kapcsolatépítés. Egyes területi szervezetek szakmai kirándulásokat szerveznek a szomszédos országokba, ahol mindig keresik azokat a lehetőségeket, melyek közvetítésével megismerhetők az újabb közlekedés-fejlesztési eredmények.

A területi szervezetek tevékenysége

A területi szervezetek 1950-től 1960-ig alakultak meg, létrehozva egy országos hálózatot. Az Alapszabályban megfogalmazottak szerint: „területi szervezetet legalább 50 egyesületi tag alkothat. Szakcsoportokat, illetve munkabizottságokat alakíthatnak az Intéző Bizottságnak történő bejelentési kötelezettséggel. Gazdaságilag önelszámoló egységek és a számukra jóváhagyott költségvetési kereten belül bankszámlával rendelkeznek. A területi szervezet nem önálló jogi személy.”

Az országos hálózat magában foglalja a 19 vármegyét. A vasúti hagyományok nyomán, mind a mai napig létezik és aktív a megyei területi szervezetekkel egyenrangú Sopron városi szervezet. Pest megyében a MÁV Budapesti Területi Igazgatóságán 1950-ben az üzemi csoportokból alakult egy szervezet, ami 2004-ben integrálódott a Vasúti Tagozatba. Működésük alatt sikeresen működött a „KTE klub”. Egynapos konferenciáik az országos hálózat szakembereit is vonzották.

A területi szervezetek munkája, szervezeti felépítésük és működésük követi a központi munkaszervezet, a tagozatok és szakosztályok működését. Szakcsoportjaik – a helyi adottságok figyelembevételével – igazodnak a szakma megyei jelenlétéhez és tagozódásához. A szakcsoportoknak önálló vezetésük van.

A területi szervezetek tevékenysége az elmúlt 75 év során nagyon fontos volt, hiszen rengeteg változás következett be a szakmai életben, amivel kapcsolatosan mindig kifejtették véleményüket. Megbízásos munkákkal segítették a közlekedési irányelvek megvalósítását. A kialakítandó tervek elkészítésében aktívan közreműködtek.

A területi szervezetek tevékenységét vizsgálva sok azonosság fedezhető fel. Minden területi szervezet programját jellemzi, hogy szervez előadásokat, szakmai beszélgetéseket, kirándulásokat, tanulmányutakat. Ezeken a rendezvényeken találkoznak a szakma jeles képviselői, alkalmat adnak a legújabb fejlesztési elképzelések megismerésére, azok egyes problémáinak megvitatására. A tanulmányutakon megismerkednek az új technikák és technológiák alkalmazásával, más szakterületek munkájával, a megépített létesítmények működésével. Ezek a tanulmányutak mind belföldön, mind külföldön sok hasznos ismeret megszerzésére adnak alkalmat. Lehetőség adódik szakmai kapcsolatok építésére, de az országban és külföldön is a turizmus kínálta lehetőségek kihasználására is.

Valamennyi területi szervezet kiemelten kezeli az „Autómentes Nap”, a „Nemzetközi Mobilitási Hét” programjaihoz való csatlakozást. A közlekedés biztonságának kérdése az Egyesület fókuszában van, ezért az egyik legjelentősebb program a 2015 óta évente megrendezett „A Közlekedési Kultúra Napja”.

A területi programok között vannak olyanok, melyek rendszeresen visszatérőek. Országos konferenciák szervezésében **Baranya vármegye** élen jár. Rendszeresen megrendezik a „Forgalomszabályozási, a Vasútvillamosítási, a Futástechnikai, az Új megoldások a közösségi közlekedésben” c. konferenciákat, de helyet adnak a más-más helyszínen megrendezendőknél is.

Békés vármegyében évente megszervezik a motoros tréninget, ezzel összefüggésben közlekedésbiztonsági előadások is elhangzanak.

Csongrád vármegyében kiemelkedő a már 25 alkalommal megrendezett „Szege-di Közlekedési Konferencia”, valamint a „Nemzetközi Építésügyi Konferencia”.

Győr-Moson-Sopron vármegyében a Széchenyi István Egyetem évente megszervezi a „Közlekedéstudományi Konferenciát”, havonta tart ülést a „KözleKlub”, ahol az előadásokat vitafórum követi.

Hajdú-Bihar vármegyében már 19 alkalommal rendezték meg a „Regionális közlekedés kérdései” c. konferenciát. Évek óta szerepel programjukon az „Egy lépéssel előrébb” rendezvény sorozat.

Heves vármegyében közlekedési klub működik.

Komárom-Esztergom vármegyében szoros kapcsolatot ápolnak az ulmi Duna-barátok kör tagjaival.

Nógrád vármegyében 15 alkalommal rendezték meg a „Határok nélküli partnerség” nemzetközi tudományos konferenciát.

Sopron, mint egyedüli városi szervezet kiemelten kezeli a „Nemzetközi Mobilitási Hét” eseményeit.

Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében szoros kapcsolatot tartanak a Nyíregyháza Egyetemmel.

Tolna vármegyében rendszeresen megszervezték a „Magyar közlekedés helyzete az EU-ban” c. konferenciát. Kiemelten kezelik a közlekedésbiztonsági kérdéseket. Ebben a témakörben rendezik az „Út-Jármű-Ember” előadásokat.

Vas vármegyében 24 alkalommal szervezték meg a „Közlekedésfejlesztési és Beruházási Konferenciát”, mely népszerű szakmai berkekben. Aktív kapcsolatot ápolnak a német és az osztrák KTE-nek megfelelő szervezeteivel. A Mérnöki Kamarával közösen szervezik a MUSTRA programot.

Veszprém vármegye szervezete közös rendezvényeket tart a Mérnöki-, valamint a Kereskedelmi és Iparkamarával.

Meg kell említeni, hogy nem csak a kirándulások, hanem a Miskolcon és Székesfehérváron évente megrendezett KTE bálók is a kapcsolatok erősítését szolgálják.

Jász-Nagykun-Szolnok vármegye Területi Szervezete 1950-től 1999-ig működött, majd megszűnt a tevékenysége, mert a tagok nagy része vagy nyugdíjba ment, vagy munkahelyet váltott. A KTE vezetése elhatározta, hogy újrászervezi a tudományos életet. Ez a munka sikerrel járt, és 2016-tól újra működik a területi szervezet.

A KTE vezetése 2017-ben regionális ütemterv alapján valamennyi területi szervezetet felkereste, hogy részleteiben megismerkedhessen az ott tevékenykedő tagokkal és az ott folyó munkával.

Országjárás 2017.

2017-ben az Egyesület országos vezetése dr. Fónagy János elnök kezdeményezésére országos vezetői körútra indult. Az országjárás céljai a következők voltak:

- Az egyesületi országos vezetés és a területi szervezetek/tagozatok tisztségviselőinek közvetlen szakmai és emberi kapcsolatainak erősítése, a helyi szervezetek szakmai munkájának megismerése a szakcsoport/szakosztály vezetőinek tolmácsolásában.
- A KTE belső kommunikáció erősítése.
- Beszámoló az országos szakmai életről és a KTE gazdasági helyzetéről.
- Az országos és a helyi közlekedésfejlesztési projektek és az üzemeltetéssel kapcsolatos intézkedések ismertetése.

A központi vezetőség a helyi látogatás gesztusával a területi szervezetek és tagozatok munkájának fontosságát is hangsúlyozni kívánta.

Az eseményeken a KTE központi vezetés részéről részt vettek:

- Dr. Fónagy János, miniszterhelyettes, NFM, KTE elnök
- Dr. Holnapy László, főosztályvezető, NFM
- Dr. Tóth János főtitkár, KTE
- Dr. Heinczinger Mária, elnökségi tag, KTE
- Magda Attila ügyvezető, KTE

Az egyes helyszíneken a KTE helyi vezetői, területi szervezet/tagozati elnökei, titkárai, szakcsoport és szakosztály vezetői voltak jelen.

Az egyes eseményeket helyi kormányhivatali vezetők, országgyűlési képviselők, megyei és városi vezetők, mérnök kamarai vezetők és a KTE jogi tagvállalatainak vezetői is megtisztelték.

A TERÜLETI SZERVEZETEK TEVÉKENYSÉGE

Helyszín	Időpont	Házigazda	Résztvevő szervezetek	Lsz.
Szombathely	2017. március 8.	Vas megye. Területi szervezet.	Vas megye Területi szervezet, Zala megye Területi szervezet, Soproni Területi szervezet	26 fő
Miskolc	2017. március 22.	Borsod-Abaúj- Zemplén megye Területi szervezet.	Borsod-Abaúj-Zemplén megye Területi szervezet, Heves megye Területi szervezet	29 fő
Békéscsaba	2017. április 12.	Békés megye Területi szervezet	Békés megye Területi szervezet, Csongrád megye Területi szervezet	29 fő
Szolnok	2017. április 26.	Jász-Nagykun- Szolnok megye Területi szervezet	Jász-Nagykun- Szolnok megye Területi szervezet, Bács-Kiskun megye Területi szervezet	25 fő
Veszprém	2017. május 17.	Veszprém megye Területi szervezet	Veszprém megye Területi szervezet, Fejér megye Területi szervezet	29 fő
Győr	2017. május 31.	Győr-Moson- Sopron megye Területi szervezet	Győr-Moson-Sopron megye Területi szervezet, Komárom-Esztergom megye Területi szervezet	20 fő
Pécs	2017. október 11.	Baranya megye Területi szervezet	Baranya megye Területi szervezet Tolna megye Területi szervezet, Somogy megye Területi szervezet	29 fő
Budapest	2017. november 2.	KTE központ	Nógrád megye Területi szervezet, Általános Közlekedési, Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozat, Gépjárműközlekedési Tagozat, Hajózási Tagozat, Közlekedésbiz- tonsági Tagozat, Közlekedésképzési Tagozat, Légi közlekedési Tagozat, Városi Közlekedési Tagozat és Vasúti Tagozat	32 fő
Nyíregyháza	2017. november 22.	Szabolcs-Szatmár- Bereg megye Területi szervezet	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Területi szervezet, Hajdú-Bihar megye Területi szervezet	25 fő

Az értekezletek eredményei

Az országjárás lehetőséget teremtett arra, hogy a KTE helyi vezetői az országos rendezvényeken kívül, kötetlenebb formában találkozzanak az Egyesület országos vezetőségével, és a szomszédos területek vezetőivel. A találkozók alkalmat adtak az országos és a helyi vezetőség közvetlen eszmecserejére, a szakmai feladatokon túl szervezeti kérdésekről is beszélgethettek az értekezleteket követő kötetlen formában. Így a közvetlenül nem érintett vezetők a csak beszámolókból ismert országos tevékenységekről első kézből, személyes kapcsolat útján szerezhettek ismereteket, tapasztalatokat.

Dr. Fónagy János elnök és dr. Tóth János főtitkár személyes jelenlétével kifejezte a területi szervezetekben és a tagozatokban folyó szakmai és társadalmi munka fontosságát. Az országos (nem budapesti) helyszínválasztás jelezte az Egyesület országos kiterjedtségének fontosságát, az esetlegesen megjelenő vidék-főváros kapcsolat szorosságát.

Az egyes területi szervezetek/tagozatok egy-egy helyszínen történő összevonása alkalmat adott arra, hogy a szomszédos megyék mélyebb betekintést nyerjenek egymás munkájába, és erősödjének az Egyesületen belüli horizontális együttműködések.

Kivétel nélkül minden helyszínen megállapításra került, hogy a KTE szakmai, társadalmi és gazdasági szempontból a 2010-es évek közepére dinamikusan fejlődő pályára lépett. Emellett kihívásnak tekintik az egyéni tagság aktivitásának növelését, valamint a közlekedési szakemberek társadalmi felelősségvállalásának növelését. A közlekedés a társadalmi és gazdasági élet szinte láthatatlan, mégis az egyik legfontosabb eleme, hiszen a magyar emberek és hazánk vendégei napjaik igen jelentős részét töltik különféle közlekedési módok használatával. Ezért a közlekedés állapota az országban élők és tartózkodók közérzetének egyik meghatározó eleme, melynek fejlesztése és üzemeltetése munka- és pénzigényes szakpolitikai, társadalompolitikai és civil feladat is egyben.

A vezetők egyetértettek abban, hogy a KTE további fejlődésének egyik kibontakozási lehetősége ennek a folyamatnak az elősegítése.

A tagozatok és a szakosztályok tevékenysége

A tagozatok és a szakosztályaik kezdetektől fogva törekedtek arra, hogy a szakterületükön zajló szakmai, kutatási, fejlesztési munka legújabb eredményeit megismerjék és széles körben megismertessék tagjaikkal és a szakemberekkel. Lehetőség szerint részt is vettek és vesznek ebben a munkában.

Általános Közlekedési Tagozat

Az Általános Közlekedés Tagozat 1986-ban alakult meg négy szakosztállyal. A korábban önállóan működő szakosztályok tömörültek a Tagozatba:

- Közlekedésgazdasági Szakosztály,
- Közlekedésjogi- és igazgatási Szakosztály,
- Iparvágány Szakosztály,
- Közlekedéstörténeti Szakosztály.

Majd nem sokkal később:

- Fuvaroztatók és szállítmányozók Fóruma,
- Közlekedés-egészségügyi Szakosztály.

Az új Tagozat az összes ágazatközi funkcionális tudományos tevékenységet felvállalta. A közlekedés minden olyan területét átfogja, amely nem kötődik egyik alágazathoz sem. Kiemelten fontosnak tartják, hogy tevékenységük túlmutat a közlekedési hatóságok, és a vállalatok, vállalkozások érdeklődési körén. Többnyire szabályozási és elvi kérdésekkel foglalkoznak.

A megalakulás után rövid időn belül a Közlekedési Minisztériummal Hajdúszoboszlón közösen tárgyalták meg a közlekedéspolitika felülvizsgálatát és korszerűsítését.

A Tagozat négy szakosztállyal kezdte meg a működését, majd kiegészült a Fuvaroztatók és Szállítmányozók Fórumával, és a Közlekedés-egészségügyi szakosztállyal.

A Tagozat munkájának bemutatásakor érdemes kiemelni, hogy a szakosztályi tevékenységeknek megfelelően más tagozatokkal is szoros együttműködésben vannak. A Közlekedés-egészségügyi Szakosztály a Közlekedésbiztonsági Tagozattal közösen szervezi a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos konferenciákat.

Az Általános Közlekedési Tagozat programjai közül ki kell emelni a Közlekedés-technikai Napok rendezvény-sorozatát, mely évek óta sikeresen működik, szoros együttműködésben a Vasúti Tagozat Vasútüzemi Szakosztályával. A konferenciák nagyszámú közönség részvételével zajlanak, tekintve, hogy délutáni időpontban kerülnek megrendezésre, és a részvétel ingyenes. A rendezvénynek a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem ad otthont. A konferenciákat meghatározott, éves ütemterv szerint szervezik.

A Közlekedéstörténeti Szakosztály eredetileg a Közlekedési Múzeum tudományos és külső munkatársaiból állt, programjaik a közlekedési évfordulókkal voltak kapcsolatosak. Néhány évig tevékenységük megszűnt, és 2019-ben jórészt történészek és a közlekedés történetét szerető tagok részvételével indult újra az aktív munka, melyet három konferencia és két tanulmánykötet megjelenése igazol.

A Fuvaroztatók és Szállítványozók Fóruma az 1960-as években alakult azért, hogy a fuvarozók és a fuvaroztatók a szolgáltatások színvonalának emelése érdekében párbeszédet folytathassanak egymással. A Szakosztály tagjai elsősorban a nagyvállalatok képviselőivel voltak kapcsolatban, de a gazdasági életben bekövetkezett változások lazították ezeket a szálakat. A Szakosztály több sikeres konferenciát is tartott az 1990-es évek második felében.

A Szakosztály 2007-től kivált az Általános Közlekedési Tagozathoz és a továbbiakban **Fuvaroztatók és Szállítványozók Tagozat** néven önállóan működik. A Tagozat 3 szakosztályt alapított,

- Katonai Közlekedési Szakosztály,
- Kombinált Fuvarozási és Szállítványozási Szakosztály,
- Veszélyes Áruk Szakosztályt.

A Tagozat célkitűzése: a szervezet működésének folyamatos biztosítása, szakmai fórumok szervezése a tagok és az érdeklődők számára. Konferenciáikat közösen szervezik a Gépjárműközlekedési Tagozattal. A szakmai kirándulásokon, tapasztalatcseréken törekednek arra, hogy a legjobb gyakorlati megoldásokat megismerjék és megismertessék tagjaikkal. 1996-2020 között, évente megrendezték „A magyar közlekedés helyzete az EU-ban” című konferenciát.

Gépjárműközlekedési Tagozat

A Tagozatnak megalakulása óta 5 szakosztálya van.

- Árufuvarozási,
- Személyszállítási,

- Közlekedésnevelési,
- Gépjármű és Gumiabroncs,
- Járműműszaki,- biztonsági és innovációs Szakosztály (2015 óta).

A Tagozat megalakulását a motorizáció fejlődése és a közlekedési ágak közötti munkamegosztás kialakítása motiválta. A Tagozaton belül a legintenzívebb munka az 1970-es és a 80-as években volt. Ekkor az 5 szakosztályban 16 szakcsoport dolgozott. A szakosztályok ebben az időszakban figyelemmel kísérték az ágazatban folyó kutatási-fejlesztési célprogramokat, részt vettek a közúti árufuvarozási és a személyszállítási területen folyó tervek kidolgozásában. Szakmai előadásokat, konferenciákat, belföldi és külföldi tapasztalatcseréket szerveztek. A gépjármű-közlekedésben az 1980-as évek végén bekövetkezett változások hatással voltak a Tagozat munkájára is. Az árufuvarozás területén a privatizáció és a tulajdonváltások, a szakemberek munkahelyváltozása nehezebbé tették a szervezeti munkát, a tudományos tevékenységet. Az Üzemszervezési Szakosztály 1994-ben megszűnt, 2011-ben a Gépjármű és Gumiabroncs Szakosztály felfüggesztette tevékenységét. A megmaradt szakosztályok azonban új lendülettel folytatták munkájukat. A gépjármű-közlekedés teljes területének problémáira keresik a legjobb megoldásokat, ezt a munkát folyamatosan ellátják. Szorosan együttműködnek a Fuvarozók és Szállítványozók, valamint a Közlekedésbiztonsági Tagozattal. Közös konferenciákat szerveznek. A „Nagyrendezvények közlekedésszervezése” címmel 2017-ben megtartott műhelybeszélgetésen sok hasznos információt szereztek a következő évek logisztikai feladatot kívánó eseményeinek sikeres lebonyolításához.

Hajózási Tagozat

A Hajózási Tagozat már a kezdetektől, az 1949. évi megalakuláskor tagja volt a tudományos Egyesületnek, ahol a Közlekedési Tagozaton belül végezték munkájukat. Az 1970-es évektől a Vasúti- és Légügyi Szakosztályokkal közös tagozatba szerveződtek. Az 1980-as évek bizonytalan időszaka után 1990-től fokozatos fellendülés tapasztalható a Tagozat tevékenységében. Éves program alapján változatos programokat, előadásokat szerveztek. Részt vettek a közlekedéspolitikai koncepció, a környezetvédelem, a hajós oktatás, a hatósági előírások, a vízi közlekedés biztonsága, a Duna-Tisza, és a Duna-Majna-Rajna csatorna, valamint a hajózás és a kikötők helyzetét érintő témák kidolgozásában, tárgyalásában. Megemlékeznek a hajózási évfordulókról. Nemzetközi és belföldi konferenciákat, tanulmányutakat szerveznek.

Közlekedésbiztonsági Tagozat

A Tagozat 2012 óta tevékenykedik önállóan. Korábban több szakosztály is foglalkozott a közlekedés biztonságának kérdésével. Konferenciákon is gyakori téma volt a biztonság, ezért szükségesnek látszott, hogy egy tagozat foglalkozzon ezzel a témakörrel. A biztonság kérdése szerepelt az Ütügyi Napok, a Határokon Átnyúló Partnerség, a Közlekedésfejlesztési és Beruházási Konferencián, valamint a Közlekedés-egészségügyi Szakosztály különböző rendezvényein. Jelenleg egy szakosztály működik a tagozaton belül: az Ütügyi Igazgatási Szakosztály.

Kiemelkedő munkát végeznek az Autómentes Nap keretében szervezett programokon, működésük óta több területi helyszínrre kitelepültek a Közlekedésbiztonsági Road Show keretében, és a VOLT Fesztivál eseményeire. Foglalkoztak a mobiltelefonok vezetés közbeni használatának veszélyeivel és számos előadást tartottak, valamint szaktanácsadással járultak hozzá ahhoz a felvilágosító munkához, mely azt a célt szolgálja, hogy a közlekedésben résztvevők biztonságosan közlekedjenek.

A Tagozat munkája a 2015 óta minden év május 11-én megrendezésre kerülő „A Közlekedési Kultúra Napja” országos programban csúcsosodik ki, mely a KTE kiemelt rendezvénye is. A programban mára már nem csak a közlekedéssel foglalkozó szervezetek, hanem civil egyesületek, iskolák és egyéb intézmények is részt vesznek. Ez a nap játékos vetélkedőkkel, interaktív járműbemutatókkal, és egyéb kreatív programokkal igyekszik bemutatni a közlekedésben résztvevők számára a veszélyeket és a helyes magatartást, továbbá a közlekedés tetszetős infrastruktúráját.

Közlekedésépítési Tagozat

A Tagozat már az Egyesület megalakításával létrejött, elődje a Mélyépítési Tagozat volt. A szervezetben kezdetektől 4 szakosztály működik:

- Alapozás és Alagútépítési Szakosztály,
- Közúti Szakosztály,
- Mérnöki Szerkezetek Szakosztály,
- Talajmechanikai Szakosztály.

A Tagozat szakosztályai az általános mérnöki tevékenységet – a vasút kivételével – lefedik.

A tudományos egyesületi munka elsősorban szakkonferenciák, kerekasztal beszélgetések, ankétok szervezésében nyilvánul meg. Szoros kapcsolatot ápolnak, a különböző tervező vállalatokkal, kutató intézetekkel, a Mérnöki Kamarákkal. Állandó szervezői és résztvevői az Ütügyi Napok Konferenciának (jelenleg: Magyar Közlekedési

Konferencia). Az Acélszerkezeti Ankétot rendszeresen megszervezik. „Közös Dolgaink – beszélgetések a szakmáról” című rendezvénysorozat keretében szakmai beszélgetések zajlanak a szakterület aktuális kérdéseiről, az új műszaki megoldásokról. Szakmai tanulmányutak keretében ismerkednek meg az átadott műszaki létesítményekkel. Rendszeresen tartanak megemlékezéseket a szakma kiváló szakembereinek tiszteletére, és az egyes nagy múltú létesítmények évfordulóiról.

Légiközlekedési Tagozat

A Tagozat 1997-ben a Légiközlekedési Szakosztályból alakult. Az 1990-es évek elején a kutatóintézetek átszervezésével a magyar repülés kutatása differenciálódott. A Tagozat a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel és a Magyar Légügyi Hatósággal közösen folytatott tudományos kutatómunkát a kisgépek tervezése, űrrepülőgépek műszerezése területén.

Kétévenként megrendezik a Repüléstudományi Napok rendezvénysorozatot, amelynek keretében konferencia is helyet kap nemzetközi közreműködőkkel, melynek kiemelt témái:

- a légi közlekedés fejlesztése,
- sportrepülés,
- repülést segítő tudományok eredményeinek ismertetése,
- a repülés orvosi feladatai.

A társadalmi-gazdasági változás érzékenyen érintette a légiközlekedést is, azonban keresték azokat a megoldásokat, melyekben továbbra is eredményes munkát végezhetnek. Szerződést kötöttek a HungaroControl Zrt-vel és a Budapest Airport Zrt-vel arra, hogy megbízásos munkák végzésével segítik egymás munkáját. Megtartották korábbi konferenciáikat, tanulmányutakat szerveznek. Rendszeresen segítik diplomatervek és doktori disszertációk elkészítésében a fiatal szakembereket. Programjaikkal színesítik a „A Közlekedési Kultúra Napja” rendezvényt.

Vasúti Tagozat

A Tagozat 1980-ig a Közlekedési Tagozat keretein belül, majd 1985-1997-ig a Vasúti, Hajózási, és Légiközlekedési Tagozatban dolgozott, 1997-től pedig önálló tagozatot alapítottak, melyre az akkor életbelépő alapszabály lehetőséget adott. Az új Tagozat 7 szakosztállyal kezdte meg működését.

- Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály,
- Vasútgépészeti Szakosztály,
- Vasúti biztosítóberendezési és automatizálási Szakosztály,
- Vasútüzemi Szakosztály,
- Vasúti Erősáramú Szakosztály,
- Vasúti Magasépítési Szakosztály,
- MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézeti Szakosztály.

A Tagozat szoros együttműködésben volt a Magyar Államvasutakkal, rendezvényei, munkabizottsági munkái szorosan kapcsolódtak a MÁV műszaki, gazdasági tevékenységéhez.

A szakosztályok tudományos tevékenysége az 1980-as évek közepéig elsősorban konferenciák, szakmai előadások, ankétok, tanulmányutak, tapasztalatcserék szervezésében és lebonyolításában mutatkozott meg. Később a tudományos konferenciák és a megbízásos munkák voltak előtérben. Több konferencia rendszeresen, 1-2 vagy 3 évente került megrendezésre, melyek közül több jelenleg is aktuális. (Pl.: Vasúti Futástechnikai, Vasútvillamosítási, Vasúti Pályafejlesztési és Pályafenntartási, Vasúti Magasépítményi, Forgalmi Konferenciák). Egyes szakosztályok szoros kapcsolatot tartanak fenn a területi szervezetekkel, közösen szerveznek programokat.

A Tagozat szakosztályi tagozódása a vállalat szervezetében bekövetkezett változásokat követte, létrejött a Logisztikai és 2002-ben a Vasúti Személyszállítási Szakosztály.

A vállalat szervezetében folyamatos változások voltak, már nem volt egységes MÁV, létrejött a MÁV Csoport, ezért a szoros kapcsolatok lazultak, sőt több helyen meg is szűntek, ezért egyes szakosztályok már nem tudtak működni, emiatt jelenleg már csak négy aktív szakosztály van:

- Erősáramú Szakosztály,
- Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály,
- Vasúti személyszállítási Szakosztály,
- Vasútüzemi Szakosztály.

A munka ezekben a szakosztályokban folytatódik, továbbra is megrendezik a már korábban említett konferenciákat. A szakemberek körében nagy elismerésnek örvend a bükkfürdői „Közlekedésfejlesztési és Beruházási konferencia”, valamint a Vasútgépész Napok rendezvény.

A Tagozat továbbra is szervez szakmai programokat, vállalják más szakosztályok, tagozatok konferenciáin a szakmát érintő előadások megtartását.

A Vasútüzemi Szakosztály 2016-ban csatlakozott az Általános Közlekedési Tagozat által szervezett „Közlekedéstechnikai Napok” programhoz, melynek sikere érdekében egy-egy témakörben értékes előadásokat tartanak.

Városi Közlekedési Tagozat

A Tagozat 1966-ban kezdte meg önálló működését, mely először szakosztályként szerveződött, de mivel széleskörű feladatot lát el, hiszen a gyalogos-, az egyéni- és a közösségi közlekedés teljes területét magába foglalja- ezért tagozat létrehozása vált szükségessé. Továbbá siettette ezt a szervezeti változást az is, hogy az 1970-es évek közepén a közösségi közlekedés területén nagyarányú műszaki fejlődés következett be (metróépítés, autóbusz- és a közúti villamos közlekedés területe), így szakosztályokat kellett alapítani, melyek az alábbiak:

- Városi Vasutak Szakosztály,
- Metró Szakosztály,
- Üzemi Létesítmények és Berendezések Szakosztály.

A Tagozat szoros kapcsolatot épített ki a Budapesti Műszaki Egyetemmel, a Győri Széchenyi István Egyetem jogelődjével. A városi- és a közösségi közlekedés problémáinak megoldására közösen kerestek megoldásokat. Ebben a munkában vett részt a debreceni, a miskolci és a szegedi közlekedési vállalat is, önálló szakosztályokat létrehozva a Tagozaton belül. Az 1990-es évek végétől ez utóbbi szakosztályok kiváltak és a megfelelő megyei területi szervezetekhez csatlakoztak.

A szervezet jelenleg is négy szakosztállyal működik:

- Infrastruktúra Szakosztály,
- Városi Vasutak Szakosztály,
- Közlekedéstervezési- és szervezési Szakosztály,
- Autóbusz-Trolibusz Szakosztály.

A Tagozat munkáját a szakmai konferenciák, tanulmányutak szervezése jellemzi. Valamennyi közlekedési eszközzel kapcsolatos fejlesztési elképzeléseket megvitatnak, járműbemutatókat szerveznek. Foglalkoznak a közlekedésszervezési kérdésekkel. Kiemelten kezelik a kerékpáros közlekedés, a közlekedésbiztonság kérdését.

A Városi Közlekedés Tagozat indította el a „A Főváros az Egyetemért- az Egyetem a Fővárosért” mozgalmat. Támogatják a diplomaterv pályázatok kiírását, propagálását és részt vesznek a beérkezett munkák értékelésében. Rendszeresen megszervezik „A Városi Közlekedés aktuális kérdései” című konferenciát, az utóbbi években a BKV City Rail konferenciával közösen.

A Városi Közlekedés Tagozat alapított először Szenior csoportot Gárdai Gábor és több KTE tag ötlete alapján.

Bizottságok működése

A KTE munkáját az állandó és az eseti bizottságok segítik.

Állandó Bizottságok:

- Etikai és Érdekvédelmi Bizottság
- Jubileumi Bizottság
- Nemzetközi Bizottság
- Ajánlási és Rendezvényt Koordináló Bizottság
- Hírlevél és Honlap Bizottság
- Az Egyesületi folyóirat Szerkesztő Bizottsága
- Szakképzés Koordináló és Diplomaterv Bizottság
- Irodalmi Díj Bizottság
- Senior Bizottság
- Ifjúsági Bizottság
- Stratégiai Bizottság
- AKKN Eseménykoordinációs Munkabizottság

A területi szervezetek és tagozatok titkáraiból álló Országos Intéző Bizottság biztosítja a szervezet működési feltételeit, intézi az Egyesület országos ügyeit, meghatározza a feladatokat, programokat.

A Felügyelő Bizottság egy elnökből és négy tagból áll. Feladata: az Egyesület működésének tisztaságát ellenőrizni, gazdálkodását elemezni, és erről a tagságot tájékoztatni.

Az Egyesület Vezető Tanácsa 2007. november 15-én „ad hoc” bizottság, az úgynevezett Alapszabály Bizottság létrehozásáról döntött. A bizottság feladatul kapta, hogy az Egyesület örökségére és Alapszabályzatára építve stratégiai programot dolgozzon ki. Az Egyesület stratégiai tervzetét a kibővített elnökségi ülés 2008. január 24-én, az Országos Intéző Bizottság április 15-én, az Országos elnökség május 8-án vitatta meg. A tervzet továbbfejlesztett változatai 2008. január 26-tól az Egyesület honlapján is közreadásra kerültek. A KTE Alapszabály felülvizsgálatára megalakított úgynevezett Alapszabály Bizottság a feladatát elvégezte, a 2015. december 10-i Küldöttgyűlés a módosításokat elfogadta, a KTE új Alapszabályát a Fővárosi Törvényszék végzése 2016.

február 19-től hatályba helyezte. Ezt követően a törvényi változások átvezetése és kisebb módosítások miatt vált szükségessé az Alapszabály, illetve az SZMSZ módosítása.

Az Alapszabály Bizottság munkája során számos egyéb, a KTE szabályzatait nem érintő, de a KTE működését operatíván elősegítő ügyet is megtárgyalt, amely miatt a Bizottság új néven – stratégiai ügyekben javaslatokat előkészítő – Stratégiai Bizottságként való további fenntartása vált szükségessé. A Bizottság összetétele kibővült a KTE kulcsfontosságú területeit irányító tisztségviselőinek bevonásával. A Bizottság legfőbb feladatának a KTE két dokumentumának, a Stratégiának és a Cselekvési Tervnek a felülvizsgálatát, aktualizálását tűzte ki céljául, de emellett számos egyéb kérdésben is foglalmazott meg javaslatokat, mint például az arculat egységesítése, illetve segítséget nyújtott a Titkárságnak az átmeneti erőforráshiány áthidalásában.

Az állandó és eseti bizottságok biztosítják, hogy az Egyesület működése zavartalan és folyamatos legyen.

Az Ajánlási és Rendezvényt Koordináló Bizottság munkáját elsősorban a ciklusokon átívelő folyamatosság jellemzi. A 25 főből álló testület többsége nagy tapasztalattal rendelkező, aktív konferenciaszervezői gyakorlattal rendelkezik. Elsősorban a nagyrendezvények szervezésében vesznek részt. Emellett célul tűzték ki, hogy a nagyrendezvények számát a tudományos terület presztízsének megfelelően évről-évre megfelelő szinten tartsák és a konferenciákon résztvevők száma se csökkenjen. Ezt a trendet úgy tűnik, hogy sikerül teljesíteni. Nagyban segíti ezt a munkát, hogy havonta többször is megjelennek a konferenciára felhívó programajánlók, melyek e-mailen sok szakemberhez eljutnak. A jelentkezők számát azzal is sikerül növelni, hogy a KTE tagok, a seniorok, az egyetemi hallgatók, doktoranduszok kedvezményesen vehetnek részt a rendezvényeken.

Szakképzés Koordináló és Diplomaterv Bizottság évente hirdet meg a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és a Győri Széchenyi István Egyetem, a Pécsi Tudományegyetem, a Debreceni Egyetem és a Szegedi Tudományegyetem, a Miskolci Egyetem, a Neumann János Egyetem GAME, a Nyíregyházi Egyetem, az Óbudai Egyetem, a Budapesti Corvinus Egyetem, a Dunaújvárosi Egyetem, az Eötvös Loránd Tudományegyetem és a Pannon Egyetem közlekedési vagy más műszaki, gazdasági karok végzős hallgatói számára pályázati lehetőséget, hogy diplomamunkáikat küldjék meg az Egyesületnek, ahol a szakmai tudományos bírálókat alapján díjazza a pályázatokat. Ez a lehetőség azért is fontos, hogy a fiatal szakemberek lehetőséget kapjanak új elgondolásaik és megoldásaik bemutatására. A végzős hallgatók közül többen hosszú távon tagjai lesznek a KTE-nek, esetleg valamely közlekedési vállalat munkatársai lesznek.

Etikai és Érdekvédelmi Bizottság működése szükséges egy olyan nagy létszámú szervezetben, mely országos lefedettségű. A Bizottságnak az elmúlt időszakokban kevés munkája akadt, az utóbbi 20 év során 2 tag élt panasszal, melyet kivizsgáltak.

Hírlevél- és Honlap Bizottság 1995 óta működik az Egyesületben. Először Havi Tájékoztató Bizottság néven szerepelt, feladata volt a tagság értesítése az aktuális programokról, a konferenciák ajánlásainak megismertetése a tagsággal. Ez a hírlevél nyomtatott formában, postai úton jutott el az érdekeltekhez, ami terjedelmi korlátot és jelentős költséget jelentett az Egyesület számára. Az informatikai fejlesztések 2007-től lehetővé tették, hogy e-mailben történjen a hírlevél terjesztése, és így a terjedelmi korlátok is feloldhatók váltak. A hírlevél szerkezete is megváltozott, számos rovatot hozott létre a Bizottság, kitekintés nyílt az összes közlekedési ág híreire, képek is színesítik a leírt tudósításokat, közleményeket. A hírlevél mellett a tájékoztatásban megjelent az egyesületi honlap. A kezdeti lépések után 2003-ban, 2007-ben volt honlap frissítés, majd 2012-ben megváltozott a honlap arculata, könnyebben kezelhetővé vált, több információt adott a tagság számára. Lehetővé vált a programok megismerése, a konferenciákra való jelentkezés intézése, a korábbi anyagok archívumához is biztosította a hozzáférést. Az utóbbi évek honlap fejlesztése korszerű arculatot biztosít, a konferenciákra jelentkezés és tagnyilvántartás elektronikus formában történik.

Az Ifjúsági Bizottság feladata, hogy a 35 év alatti KTE tagokat bevonja a tudományos munkába. Tevékenységüket elsősorban a felsőoktatási intézményekben fejtik ki, de szükség van arra is, hogy más bizottságokkal szorosan együttműködjenek (pl.: Szakképzés Koordináló és Diplomaterv Bizottság, Nemzetközi Bizottság). Fontos a tagszervezésben való részvételük is.

Az Irodalmi Díj Bizottság feladata elsősorban az, hogy a tudományos folyóiratokban évente megjelenő legnívósabb cikkek szerzőinek elismerésére tegyen javaslatot.

A Nemzetközi Bizottság működése lehetővé teszi, hogy több nemzetközi tudományos egyesülettel együttműködést alakítson ki, velük közös rendezvényeket szervezzen, üléseiken, konferenciáikon az Egyesület számára részvételi lehetőségekről tárgyaljon, népszerűsítse a KTE tevékenységét. Feladatai közül kiemelkedik az EPTS-ben való részvétel, így az ötévente megrendezésre kerülő European Transport Congress – Európai Közlekedési Kongresszus.

A Senior Bizottság az utóbbi időben a legdinamikusabban növekvő létszámú szervezet és örvendetesen aktívan dolgoznak. A tagozatok és a területi szervezetek munkájában részt vesznek, de önállóan is szerveznek programokat.

Országos Titkári Tanácskozás (2005. 05. 20-ig) – Országos Intéző Bizottság

Az Országos Intéző Bizottság (továbbiakban: OIB) tagjai: a főtítkár, a főtítkárhelyettesek, a tagozatok és a területi szervezetek titkárai. Az Elnök, a társelnökök, a Felügyelő Bizottság elnöke, a szenior-felelős és az ifjúsági felelős, valamint a titkárság vezetője az ülések állandó meghívottjai.

Az OIB feladata a Küldöttközgyűlés és az Elnökség üléseinek előkészítése érdekében az ott napirendre kerülő előterjesztések előzetes megtárgyalása, véleményezése, javaslatok tétele a Küldöttközgyűlés és az Elnökség döntési jogkörébe tartozó kérdésekben. Emellett a Küldöttközgyűlés, az Elnökség és a Vezetői Tanács által hozott határozatok, állásfoglalások végrehajtásának megszervezése.

A Titkárok aktív munkája nagyon fontos az Egyesület életében, mert kapcsolatot képez a Titkárság, a területi szervezetek és a tagozatok között.

Alkalmanként kihelyezett OIB-ülések megtartására kerül sor, ahol a titkárok az érdemi munka mellett baráti, szakmai kapcsolatokat is tudnak építeni.



A KTE gazdálkodása

Az Egyesület működéséhez szükséges anyagi fedezetet önerőből már a kezdetektől sem lehetett biztosítani. Az induláskor szükség volt arra, hogy legyen egy biztos bázis, mely a tudományos munkát lehetővé teszi. A MTESZ erre megfelelő szervezetnek bizonyult. A későbbiekben a társadalmi-gazdasági változások során a gazdasági szervezetek munkájába való bekapcsolódás, a megbízásos munkákból származó bevétel, valamint a konferenciák szervezése biztosította a működéshez szükséges anyagi hátteret.

Állandó bevétel a tagdíjakból is származik. Ez azonban nem elegendő a folyamatos és zavartalan működés biztosításához. Az egyéni tagok jelképes összeget fizetnek az éves tagságért. Eleinte 300 Ft/év volt a tagsági díj, 2009-től 1000 Ft/év, 2021-től 3000 Ft/év. (A nyugdíjasok és a hallgatók 50% tagdíjat fizetnek, míg az örökös tagok nem fizetnek tagdíjat). A tagdíjfizetési fegyelem évről-évre megszilárdulni látszik. Ehhez az is hozzájárul, hogy 2015-től bevezetésre került a korábbi tagsági igazolvány helyett új tagsági kártya, mely számos elfogadó helyen kedvezményes vásárlásra jogosít. Új tagnyilvántartási rendszer is bevezetésre került. A tagdíj mértéke mellett a taglétszám alakulása is hatással van a bevételekre.

A KTE taglétszáma kritikus pont az Egyesület működésében. A megalakulás óta voltak olyan időszakok, amikor a létszám meghaladta a 10000 főt. A gazdasági-társadalmi változások miatt azonban nagymértékű csökkenés tapasztalható. Néhány adat: 2002-ben 7113 fő volt egyéni tag, 2010-ben 4886 fő, míg 2018-ban 3984 fő. Ezzel együtt még mindig a legnagyobb létszámú szakmai szervezetnek számít a KTE. A vezetés és a szervezetek mindent megtesznek azért, hogy a létszám növekedjék. A vállalatok folyamatos átalakulása nem kedvez a taglétszám megtartásának és emelésének sem. Visszatérő kérdés a fiatalok bevonása az egyesületi munkába. Ezen a téren már látszanak javuló jelek. Ezt segíti az az intézkedés, mely lehetővé teszi, hogy a konferenciákon kedvezményes részvételi díjat kell fizetni, valamint a diplomamunkákkal, publikációkkal (Czére Béla díj) pályázaton való részvétel lehetősége is.

Szükség van a jogi tagok által befizetett anyagi eszközökre. A jogi tagság intézménye mindkét fél számára előnyöket biztosít. A KTE számára a működést segíti, a jogi tag vállalatoknak pedig segítséget nyújt a munkájukban, lehetőséget a konferenciákon

való részvételre, termékeik bemutatására, valamint a reklám- és marketing tevékenységük sikerességéhez is hozzájárul. A támogató vállalatok száma változó, részben a gazdaság aktuális helyzete, részben a szervezetek átalakulása (esetleg megszűnése, újak létrejötte) határozza meg. Míg 1999-ben nem voltak az Egyesületnek támogatói, addig 2007-ben 172, 2023-ban 52 vállalat, vállalkozás volt befizető. A támogatókkal az Egyesület szerződéses kapcsolatban áll, melynek feltételeiről az Elnökség dönt.

A KTE-nek bevételei származnak még az adó 1%-os felajánlásaiból, a megbízások munkái után kapott díjakból, az értékpapírok kamataiból, a kiadványok díjaiból, a rendezvények bevételeiből, a közhasznú tevékenység költségvetési támogatásából, valamint célfeladatokhoz kötött minisztériumi támogatásból.

A KTE bevételei között nagyobb összeget jelentett a 2017-ben kapott 12,3 millió Ft, mely a MTESZ-től érkezett, annak szervezeti felszámolása után. Itt kell elmondani, hogy a Kossuth téren lévő székházból az Egyesület 2013. év júliusában a Teréz körútra költözött.

A bevételek mellett a ráfordításokról is kell szólni. Elmondható, hogy a költségvetés szigorú gazdálkodásról tanúskodik. A működést és az általa meghirdetett pályázatok díjait is minden évben a vezetés biztosítja.

A Felügyelő Bizottság jelentései alapján az is megállapítható, hogy az Egyesület gazdálkodása – az időnként nehéz külső körülmények mellett – stabil, biztosítja, hogy a célkitűzésekben meghatározott feladatoknak évről-évre eleget tudjon tenni.

A KTE Titkárság működése

Részlet a CAMION TRUCK&BUS magazin 2005/11. számának szakmai fórum rovatából, Interjú Varga Józseffel, a KTE titkárságvezetőjével:

„Hogyan és mikor került ide a KTE titkárságára vezetőnek?”

- Akkor 1993-at írtunk, és a nyugdíjba vonuló vezető helyett pályázattal kerestem az Egyesület új embert. Engem választottak. Persze akkor már szinte mindent tudtam az Egyesületről, nem volt nehéz összeállítanom a pályázatomat, sőt azt is tudtam, milyen nehéz lesz az a hátizsák, amit a vállamra kell vennem, de ezt akartam csinálni.

Mit ígért a pályázatában, és ebből mi valósult meg?

- Ígéreteim: tudományos munka színvonalának javítása; alakuló vállalkozások bevonása, aktivizálása; nemzetközi kapcsolatok erősítése; fiatalok bevonása a tudományos munkába; társegyesületekkel való kapcsolattartás; titkárság információs rendszerének korszerűsítése; erőteljesebb egyesületi közreműködés „ajánlások” formájában; likvid gazdálkodás.

Amikor átvettem az Egyesület adminisztratív vezetését, sok mindent magamnak kellett kitalálnom, ha tovább akartam lépni, és innen jutottunk el napjainkig, amikor a legkorszerűbb informatikai módszerekkel dolgozunk. Mindez nemcsak a saját érdemem, sok ember sokat dolgozott azért, hogy ma itt tartunk. Fiatalok részére diploma és TDK pályázatot írunk ki, illetve támogatunk. Nemzetközi kapcsolataink fejlődtek, a társegyesületekkel való kapcsolat élő, és a konferenciák ajánlásaival külön bizottság foglalkozik. Gazdálkodásunk likvid, működésünkhöz elegendő forrással rendelkezünk.”

2005-ben a KTE Titkárság élén Varga Józsefet Dr. Hinfner Miklós követte. Az ő személyes visszaemlékezése a Fuvarozók és Szállítmányozók Tagozat fejezet részben olvasható.

A KTE Titkárság vezetésében 2012 januárjában újabb változás történt. Dr. Hinfner Miklós helyét Magda Attila vette át. A 2008-as gazdasági válság ekkor még jelentősen éreztette hatását, az adminisztratív működést biztosító létszám alacsony volt. Az ügyvezetőn kívül Kun Györgyné rendezvényszervező és Szijártó Klarissza pénzügyi munkatárs dolgoztak a Kossuth téri irodában. Kun Györgyné 2012 nyarán véglegesen nyugdíjba vonult. A rendezvényszervezői feladatokat 2012 augusztusától Kiss Anita látta el, aki fiatal kora ellenére nagyon jól szervezte a KTE rendezvényeit.

Az Egyesület gazdasági működése a nehéz külső gazdasági körülmények miatt óvatosnak volt mondható.

A 2010-es évek elején az Irodát is elérte a technológiai fejlődés. A konferenciák aktuális programjai a honlapon elérhetők voltak, a tagnyilvántartás pedig egy korábban kifejlesztett Microsoft Access rendszerben működött. A papíron terjesztett havonta megjelenő hírlevél mellett már elektronikus hírlevelet is működtetett az Egyesület, amit Ódor István és Lőrincze Géza alvállalkozók üzemeltettek. Azonban a Titkárság konferenciák lebonyolításához szükséges további technikai felszereltsége szerénynek volt mondható.

Mivel a dr. Tóth János főtitkár által kijelölt óvatos gazdálkodás eredményei 2012 végére már láthatók voltak, az Egyesület 2013-ban szerényebb fejlesztésbe kezdhetett. 2013-tól a kisebb konferenciák technikai feltételeit saját laptoppal és projektorral oldották meg. Emellett megkezdték a honlap és a tagnyilvántartó rendszer korszerűsítését is a tagok és partnerek minél jobb információ ellátása érdekében. Az új honlap legfontosabb újításai a tagozatok/területi szervezetek, azon belül pedig a szakcsoportok és szakosztályok saját maguk által szerkeszthető aloldalai voltak, ahol bemutathatták tevékenységüket, és közzétehették az eseményeik meghívóit is. A másik nagyobb lélegzetű újítás a konferenciák korszerű megjelenítése, a konferenciákra történő online jelentkezési lehetőség megteremtése és az események archiválási lehetősége volt. A honlapon néhány évig friss közlekedési hírek is olvashatók voltak. A megújult honlapon elérhetők lettek a KTE pdf formátumú hírlevelei is, aminek kivonatát egy korszerű, és megújult formátumú elektronikus hírlevélben kapták meg a tagok és a partnerek. A KTE tagnyilvántartó rendszere is felkerült a honlapra, aminek köszönhetően a titkárok és a tagok a jogosultsági szintjeiknek megfelelően távolról kezelhették a szervezeti egységeik adatait és a saját adataikat. 2014-től vált lehetővé az Egyesületbe történő online jelentkezés is. Emellett a honlap egy korszerű arculatot is kapott, amit a konferenciák marketing arculata is átvett. A 2010-es évek közepére a KTE konferenciák technikai fejlettsége is elérte a szervezési munkára jellemző kiemagasló színvonalat, amit 2017-től a nagyobb rendezvények esetében a helyszíni regisztráció magas színvonalú lebonyolítását és a nagyrendezvények magas szintű technikai hátterét biztosító alvállalkozók is tovább erősítenek. Ezen időszak technológiai fejlesztései között meg kell említeni a KTE országos tisztségviselő választás lebonyolításának technikai fejlesztését is, ami még megbízhatóbbá tette a szavazatszámolási folyamatot, és nagymértékben lerövidítette a számlálás idejét is.

A MTESZ hanyatlása miatt 2013-ra bizonytalanná vált, hogy meddig maradhat a Titkárság a Kossuth téri székházban, ahol 1971-től működött. A váratlan és sürgető

költözési helyzetet megelőzendő az Iroda 2013 júniusában a mai 1066 Budapest, Teréz körút 38. szám alatt található irodájába költözött, amit a Volán Egyesülés kedvezményes feltételekkel biztosított. A helyszín kiválasztásánál fontos szempont volt, hogy a KTE tagjai és partnerei a korábban megszokott központi helyhez hasonlóan kedvező megközelíthetőségű irodában intézhessék egyesületi ügyeiket.

2014 nyarán Kiss Anitát Ősi Andrea váltotta a rendezvényszervezői pozícióban. A megnövekedett feladatok miatt az irodai létszám bővítésre szorult, ezért 2014 decemberében Pécz Ágnes érkezett az ügyvezetői és a rendezvényszervezői asszisztensi feladatok ellátására. Ágnes Szanku Kitti követte, aki 2015 nyarán érkezett az Egyesületbe, és aki a kiváló munkája alapján és a szépen fejlődő konferencia tevékenység igényei szerint 2016 szeptemberében rendezvényszervezővé lépett elő. Az ő korábbi asszisztensi helyét Rákóczi Barbara vette át, aki Ősi Andrea 2017 nyarán történt távozása után rendezvényszervezői feladatokat is ellátott, és később ő is főállású rendezvényszervezővé vált.

2015-ben Bíró József (akkor főtitkárhelyettes, és a Közlekedésbiztonsági Tagozat elnöke) kezdeményezésére és vezetésével elindított A közlekedési Kultúra Napja (AKKN) eseménysorozat új kihívást hozott a Titkárság életébe, ami az AKKN sikereinek köszönhetően azóta is minden évben a feladatlistára kerül. A projekt eseményeinek összefogása, a KTE saját AKKN rendezvényeinek szervezése, az eseménysorozat dokumentálása és a minisztériumi támogatásokkal járó adminisztrációs tevékenység a megszokott feladatokon túl minden év február elejétől szeptember végéig színesíti a Titkárság dolgozóinak munkáját is.

2017 augusztusától Szabó Orsolya lett a KTE vezető rendezvényszervezője, aki professzionális rendezvényszervezői tapasztalatokkal emelte a KTE konferenciáinak színvonalát. Orsolya 2020 februárjában távozott az Egyesületből, ekkor Szanku Kitti lett az Egyesület vezető rendezvényszervezője. Az ügyvezetői feladatok támogatására 2019 decemberétől pénzügyi vezetője is van az Egyesületnek. Ezeket a feladatokat Utasiné Medgyesi Klára látja el. A munkatársakkal kapcsolatos információk között fontos megemlíteni, hogy Szijártó Klarissza ezen beszámoló írásakor (2024-ben) harmincegy éve dolgozik az Egyesületnél, és ezzel a Központi Iroda egyik valaha volt leghűségesebb munkatársa.

Ennek az időszaknak az utolsó nagy kihívása a Covid járvány következményeinek kezelése volt. A Titkárság 2020. március 16-a és 2020. június 22-e között fizikai értelemben bezárt, és home office-ban online kapcsolattartással végezte feladatait. Ezt követően a mindenkori járványügyi szabályok betartása mellett személyes jelenlétrel és részben home office-szal intézte az egyesületi ügyeket. A Titkárság sikeresen

biztosította az Országos Intéző Bizottság Üléseinek, az elnökségi Ülések és a Küldött-közülések online technikai háttérét. Az így megszerzett tudásnak és a technikai feltételeknek köszönhetően már a Covid idején is folytatódhattak a kisrendezvények is. Az online részvétel azóta sok esetben kiegészíti a személyes részvételi lehetőséget. A járványügyi helyzet könnyebbé válása során a Titkárság az éppen aktuális járványügyi megkorításokhoz igazodva szervezte a konferenciákat.

A Titkárság munkatársai mindvégig folyamatosan dolgoztak annak érdekében, hogy az Egyesület folyamatai gördülékenyen működjenek. A 2012-2021 közötti időszakban számos projekt indult a pénzügyi működés optimalizálása és a KTE szervezeti egysége támogatásának fejlesztése érdekében. A Titkárság kiváló munkakapcsolatot ápol a Közlekedéstudományi Szemle és a 2016-ban újraindult és megújult Városi Közlekedés szerkesztő bizottságának munkatársaival is. Az Iroda láthatóan nem csak követője, hanem az Egyesület ezen dinamikusan fejlődő időszakának egyik tartópillére volt.

2021. február 25-én Magda Attila ügyvezető távozott, de az Egyesülettel való kapcsolata szoros maradt. Ezt követően Orosz Balázs ügyvezető érkezéséig az irodai feladatokat megbízott irodavezetőként Szanku Kitti látta el.

Az Egyesület budapesti Titkárságát Orosz Balázs vezeti 2021 novembere óta. Az azóta eltelt idő alatt kismértékű változás volt csak a Titkárság humánerőforrásában, jelenleg két munkatársnő szülesi szabadságon van. A Titkárság alapvető feladata, hogy a KTE által szervezett rendezvényeket lebonyolítsa, tagnyilvántartást vezesse, biztosítsa az általános ügymenetet.

Konferenciaélet az 1999–2024 közötti időszakban

A 90-es évek végén az Egyesület életét a nagyvállalatok köré (MÁV, BKV, VOLÁN-társaságok, Közúti Igazgatóságok, ÁKMI) szerveződő nagykonferenciák határozták meg. A konferenciák szakmai alapon szerveződtek, a hallgatók a nagyvállalatok által delegált, az adott szakághoz tartozó részvevők voltak. A 2000-es évek elején évi 20-nál több nagyrendezvényt szervezett az Egyesület. Az akkori létszámok jellemzően 200-300 fős hallgatóságot jelentettek és a nagyvállalatok szükségesnek tartották a dolgozók delegálását, elsősorban oktatási és tapasztalat-cserélési céllal. Az Egyesület vezetői nagyban segítették a pezsgő konferenciaéletet, így dr. Gyurkovics Sándor elnök, aki korábban a KHVM Közigazgatási államtitkára volt, kivételes intellektusával, és dr. Katona András főtitkár, aki jelentős sportmúltsal rendelkezett, stílust is mutatott a szakmaiság mellett. Varga József, a titkárság vezetője nagyban segítette a konferenciák szervezését ütemezéssel, éves programtervezetek összeállításával.

A 2000-es éveket meghatározta a 2004-es EU-csatlakozás, így a konferenciák a szakmaiságon túllépve, a nemzetközi tapasztalatok megosztása, a projektek bemutatása, valamint a pénzügyi forrásokban gondolkodás felé fordultak. A közlekedés nemcsak a tervezés és üzemeltetés ügye, hanem összefonódott a várostervezéssel, a közgazdasággal, a városi élet kialakításával, a környezetre való odafigyeléssel.

A 2008-as válság éveiben a nagykonferenciák száma évi hatra zsugorodott, majd igen tudatos szervezéssel új rendezvények honosításával a konferenciaéletet új alapokra kellett helyezni. Ezekben az években a konferenciákon résztvevők átlag 50-90 főre zsugorodott.

A 2010-es években megérkezett a témák köré szerveződő nagykonferenciák kora, ahol a rendezvény vonzereje, a kapcsolatteremtés a különböző érdeklődésű résztvevők között a bevételtermelő képesség az Egyesület számára elsőrendű szemponttá vált.

Dr. Fónagy János elnök, korábban parlamenti államtitkár, ma miniszterhelyettesként is gyakorlatias szemléletével és jelentős forrásszerzéssel segít biztos anyagi alapot teremteni, segítve dr. Tóth János főtitkár, a BME-n tanszékvezető, egyetemi docens,

nagyon racionális tevékenységét, amellyel a 2008-2010-es gazdasági válság után az Egyesület pénzügyi egyensúlyba jutott és a stabil alapok a mai napig jelen vannak.

Az évtized közepére megfogalmazott konferencia célok:

- A konferenciák teljes időszaka szakmai műhelyként szolgáljon, egyben találkozási, kapcsolati, kutatási helyszínként is a személyes kapcsolatok, együttlétek bővítésére.
- A konferenciák alapja mindenkor a tudományos közelítés legyen és kapcsolódjunk a közlekedéssel, a beruházási, pénzügyi, közgazdasági, településtervezési, innovációs szakterületekhez. Közelítésünk legyen integratív, kompromisszum-kész mindenkor.
- A fenntarthatóság minden konferencián központi szempont legyen.
- Konferenciáink száma, eredményessége meghatározó bevételi forrásként járuljon hozzá az Egyesület pénzügyi stabilitásához.
- Aktualitásokkal rendszeresen foglalkozzunk, adjunk sok lehetőséget egyesületi mérnökeinknek a bekapcsolódásra, a saját témák bemutatására, a szakosztályi rendezvények elsődleges célja ez.
- Fiatal mérnökök lehetőségei a konferencia életben ösztönözzenek a bemutatkozásra, szakmai fejlődésre.

Az évtized második felében évi 11–17 nagykonferenciánk volt, 2019-re 15 nagyrendezvényünk volt, melyek átlagos létszáma 180 fő lett.

2020-ban a COVID márciusi korlátozásai a teljes évet folyamatos újraértékelésre ítélték. Két új irány bontakozott ki, egyrészt a nagyrendezvények online alapra helyezése, amely a vártnál gyorsabban, még ebben az évben 9 online nagykonferenciát eredményezett (további 2 élő rendezvény mellett). Másik irány az online 1 napos rendezvények bővítése. Az online közvetítés és útmutató kidolgozásában Aszódi Sándor és dr. Fenyves László kiemelkedő szerepet vállaltak, emellett a Közlekedéstechnikai Napok évi 12-20 eseményt tartalmazó sorozata jó példa az egész Egyesület számára.

A 2020-as éveket új társadalmi helyzet jellemzi. Noha az egészségügyi helyzet normalizálódott, a cégek tartózkodó költségvállalásra és rendkívül érzékeny konferencia költségtervezés mellett, 14–15 nagyrendezvény várható 2024-ben, ebből kb. hat konferencia lesz 100 résztvevő feletti. A változó helyzetben még nagyobb a jelentősége az egynapos konferenciáknak. Ilyen az említett „Közlekedéstechnikai Napok” és „Közlekedési balesetek, közlekedő ember” mellett, a Fejér Megyei Területi Szervezet

által rendezett „Közutas Nap” Székesfehérváron, amely idén a 29. „Közutas-Vasutas Napként” a nagyrendezvény naptár része.

A konferenciaszervezés biztos alapja, az Egyesület titkársága. 2011-től Magda Attila ügyvezető kreativitásával, majd 2021-től Orosz Balázs fiatalos ügyvezetői lendületével folyik a szervezőmunka a kiindulástól, a lebonyolításon át az elszámolásig.

Az Ajánlási és Rendezényszervező Bizottság fogja össze a nagyrendezvények szervezőit, megőrizte mindazon elhívatott szakembereket, akik többévtizedes tapasztalattal rendeznek konferenciákat, folyamatosan bővül fiatal új erővel, akik nagy részt az új megyei elnökök, titkárok közül választódnak ki, valamint a főtitkárhelyettesek is rendszeresen részt vesznek a bizottsági üléseken. A bizottság tagsága nyitott, résztvevők létszáma 35 fő, az üléseken jellemzően 20-25 fő személyes részvétellel, 5-10 fő online vesz részt.

Korábban Aba Botond elnökölt, majd Eur. Ing. Bősze Sándor Kálmán 2011 óta látja el a bizottság elnöki feladatait. Dr. Horváth Balázs főtitkár a konferenciák módszertani megújításával vesz részt. Együttműködés van a Stratégiai Bizottsággal, így minden stratégiai kérdés ott is megtárgyalásra kerül, útmutató jelleggel, hiszen ebben az utóbbi 5 évben folyamatosan jelentek meg a konferencia részvételek tervezettségét nehezítő váratlan körülmények.

A Közlekedéstudományi Egyesület tagja a European Platform of Transport Sciences (Közlekedéstudományok Európai Platformja) nemzetközi szervezetnek, mely mintegy 13 európai országot tömörít. Az EPTS független szervezetet 2001-ben Bécsben alapították. Jelenlegi elnöke a német Sebastian Belz, Prof. Dr. Tóth János az Executive Board tagja. A 2003-ban alapított Ifjúsági Fórum (YFE) vezetői testületének tagja Vágány András. Az EPTS évente nemzetközi nagyrendezvényt tart. A jó személyes vezetői kapcsolatoknak is következménye, hogy az EPTS konferencia négy alkalommal látogatott Magyarországra. Ezek az alábbiak:

- VI. Konferencia 2007. Budapest Közlekedésbiztonság
- X. Konferencia 2012. Budapest A városi és elővárosi közlekedés új útjai
- XV. Konferencia 2017. Budapest Ten-t úthálózat fejlesztése
- XX. Konferencia 2022. Győr Pandémia után, az autonom autózás előtt. Közös rendezésben a XII. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferenciával

A konferencia helyszínei Budapesten a Budapesti Műszaki Egyetem, a Gellért Szálló, a Radisson Park Szálló, Győrben az ETO Park Hotel voltak.

A 2000-es évektől a konferenciarendezés piaci körülmények közötti versenypiaci válnak, így a KTE mellett mások is szívesen rendeznek közlekedéssel foglalkozó

konferenciákat. Ezek a civil szervezésű eseményektől a professzionális konferencia-cégekig, exkluzív rendezvényekig sokfélék. Ebben a versenyhelyzetben áll helyt az Egyesület évi 14–15 nagyrendezvénye és mintegy 50 szakmai rendezvénye. A közönség szervező ereje, a szakmai tartalom és az ebből származó bevétel az Egyesület legfőbb tartópillére, ahogy régebben, úgy napjainkban is.

Eur Ing. Bősze Sándor Kálmán
az Ajánlási és Rendezvénykoordinációs Bizottság
elnöke



A magyar közlekedés helyzete az EU-ban

Az 1997-2020 közötti időszakban 24 alkalommal került megrendezésre a kétnapos konferencia. A kezdeményező a Fuvaroztatók Szakosztály, majd megalakulása után a Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat szervezte, szorosan együttműködve a Gép-járműközlekedési Tagozattal, mint társszervezővel. A kezdeményezők és szervezők között feltétlenül meg kell említeni néhai Kovács Pétert, Molnár Jánost, Simcsik Miklóst és a jelenleg is aktív Vörös Józsefet. A folyamatos szervező munkában részt vett dr. Papp Zoltán, dr. Hinfner Miklós, dr. Farkas Károly, Paksi András, Németh Béla és Tóth László. A konferencia szervezői eredményesen együttműködtek a KTE Vasúti, Hajózási, Városi Közlekedési Tagozatával, a BAZ vármegyei, a Tolna vármegyei Területi Szervezettel és a Soproni Városi Szervezettel. A konferenciák megszervezéséhez jelentős támogatást nyújtott a MÁV Zrt., a GySEV Zrt., a Magyar Közút Nonprofit Zrt., a Stadler Trains Magyarország Kft., a Knorr-Bremse Vasúti Jármű Rendszerek Hungária Kft.

A konferenciák témái kapcsolatosak voltak a csatlakozási folyamattal, majd a tagság elnyerésével jelentkező, a közlekedést érintő jogalkotással és jogharmonizációval. Törekvés volt, hogy a témák foglalkozzanak a közlekedési alágazatok speciális kérdéseivel (vasúti, közúti, vízi, légi közlekedés, városi közösségi közlekedés). A témák között kiemelt helyet kapott az EU-s támogatási források felhasználása, az üzemeltetés, az infrastruktúra és a járműállomány fejlesztése, ideértve a járműgyártást is.

Kezdetől sok évig a Tatai Edzőtábor, majd a kápolnásnyéki Holdfény Hotel, a siófoki Yachtclub, a miskolci City Hotel jelentette a helyszínt, 80-100, az utolsó években 40-50 résztvevővel. Előadóként minisztériumok és nagyvállalatok vezetői rendszeresen megjelentek. 2020 februárjában a COVID évében is élő konferenciával ért véget a sorozat. Eredményesen töltötte be a magyar közlekedési szakemberek számára az EU megismertetése, a vele való együttműködés feladatát. A sorozat a gazdasági nehézségek miatt sajnálatosan nem folytatódik, az EU-val kapcsolatos témák más nagy konferenciákon kerülnek programba.



Regionális közlekedés aktuális kérdései

A debreceni székhelyű konferencia, a KTE Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezete és a DKV közös rendezvénye, kétnapos programmal.

A város magáénak tekinti a rendezvényt, így a polgármester vagy alpolgármester tartja a köszöntőt. Az első napi program jellemzően a közlekedéspolitika, kormányzati kérdések, így dr. Ruppert László, dr. Mosóczi László, Szalóki Flórián, míg a második napon helyi és nagyvárosi vezetők előadásai hangzanak el rendszeresen, mint DKV, MÁV, VOLÁN, Magyar Közút, Repülőtér). Levezető elnökök több alkalommal kezdetben dr. Katona András, majd dr. Tóth János társelnök voltak. Helyszíneként számos épület adott otthont a konferenciának, mint az Aranybika Hotel, Kölcsey Központ, Aquaticum, Divinus Hotel, Agóra Élményközpont, Egyetem. A szervezési feladatokat korábban Nagy Attila megyei elnök, utódjaként dr. Tóth Szabolcs látja el, valamint folyamatosan Demkó László titkár, aki évről-évre vállalja a rendezvény előkészítési feladatát.

Legfontosabb témák, amelyek köré szerveződtek a rendezvények:

A közforgalmú közlekedés stratégiai kérdései, A fenntarthatóság és mobilitás, az energiakérdések, a MÁV-Volánbusz kiaknáztatlan lehetőségei, területi közlekedésfejlesztések. A létszám az általános tendenciával azonos, kezdetben 100 fő feletti résztvevői számmal, ez mára 60-70 főre apadt. Emlékeztetsek a városi szakmai programok. Így a városi idegenvezetés és villamosbemutató, Erdőspuszta kirándulás, Ipari parkok, épülő BMW gyár, buszgyártás, DKV remíz bemutatás, reptér.

A konferencia erőssége, hogy a szakmai programok ötvözik a civis város értékeinek, kultúrájának bemutatását, a város ipari innovációs fejlődésének ismertetésével.





Közlekedésfejlesztési és beruházási Konferencia

A kezdetek 1998-ig nyúlnak vissza Bükföldön. A konferencia gondolatának megfogalmazásakor az akkori szervezők, Mayer Ferenc és Dallos Nándor kétévenkénti rendezésben gondolkodtak. Az őszi időszak ennek kedvezett, de a 120 fős érdeklődés erős inspiráció volt az évenkénti rendezéshez.

Akkoriban a Vasúti Tagozat és a Vas Megyei Területi Szervezet közös rendezése nyomán alakult ki az éves program, a létszám évről-évre nőtt. Ennek oka az erős szakmai program és évenkénti vezetői jelenlét.

A konferencia tavaszi időszakra kerültével április közepén alkalmassá vált a közlekedés éves vasúti-közúti feladatainak, beruházásainak bemutatására, és a kezdeti konferenciákon kitekintést kaphattak a résztvevők a repülés és a hajózás területeire is. Vállalva ezt a szerepet, a kezdeti Bükföldi Konferencia Központtól és az Apartman Hoteltől indulva, a létszám és a helyigény növekedésével 2008-tól a Danubius Hotel következett, 200 feletti résztvevővel, majd 2013-tól a Greenfield Hotel. Azokban az években 340 fős volt a látogatottság. A nagy létszám miatt néhány évig – 2019-2022 között – a Caramell Hotel adott otthont a konferenciának. 2023-tól ismét a Greenfield Hotel a helyszín, a létszám ma 150-170 fő közötti.

A korszakváltás és a nagyléptékű 350 fős konferenciák időszakában, a Vas Megyei Területi Szervezet elnöke, Csilléry Béla és titkára, Stangl Imre vezetésével 3 napos rendezvényként került megtartásra, melybe még egy délutáni szakmai kirándulás is belefért valamelyik közeli építési helyszínre.

2008-tól a konferenciák részévé vált a Mérnöki Kamara szakmai továbbképzése Tóthné Temesi Kinga és Tóth Tibor szervezésében. A főprogram rendszeres előadói dr. Fónagy János, az Egyesület elnöke, dr. Mosóczi László, Thoroczky Zsolt, Schváb Zoltán, Kövesdi Szilárd, Szalóki Flórián, dr. Kerékgyártó János. Minden évben hasznos a közlekedésért is felelős szaktárca minisztereinek, államtitkárainak, a nagy közlekedési vállalatok vezetőinek jelenléte és előadása.

A konferencia bükföldi stabil helyszíne, a kiforrott áprilisi időpont jól tervezhetővé teszi a látogatók és szponzorok számára is a részvételt. Az erős szponzorvonzó képesség (legutóbb 9 támogató) teszi lehetővé a szakmán kívül is a színvonalas fogadást, tombolát, a konferenciakiadványt.

A konferencia frissessége az eltelt 24 évben megmaradt. A Vas Megyei Területi Szervezet részéről jelenleg és a jövőben is Stangl Imre elnök és Szabó Eszter titkár gondoskodnak, készülve a XXV. konferenciára.



A Közlekedési Kultúra Napja minden év május 11-én

A Közlekedési Kultúra Napja 2015. május 11-én indult útjára, akkor az NFM fővédnöksége, az NKH védnöksége, a KTE szervezése, a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara, valamint a KTI tártámogatása mellett. Az ötletgazda Bíró József, akkoriban az Egyesület főtitkárhelyettese, a Közlekedésbiztonsági Tagozat elnöke volt, aki a BPMK, és a közlekedési szaktárca közlekedésbiztonsági ötletpályázatán díjnyertes pályaművében indítványozta, hogy szólítsuk meg az egész közlekedő társadalmat. Minden évben legyen egy nap, amely a biztonságos közlekedésről, a környezettudatos magatartásformák széleskörű elterjesztéséről, a toleráns, egymásra figyelő mobilitásról szól.

Már 2015-ben, az első év is magasra tette a mércét, hiszen a megnyitónak a Művészetek Palotája exkluzív helyszíne adott helyet. Az NFM, az NKH és KTE elnöki köszöntők, valamint az országosan zajló 11 kapcsolódó rendezvény sok területet felkarolt a gyermekektől a szépkorúak közlekedésbiztonságáig, a gyalogosoktól, kerékpárosoktól, motorosoktól a személygépjármű-vezetőkhig. Már az első évtől a WHO is részt vett a rendezvényen az ENSZ gondolatait közvetítve.

Az elmúlt 10 év az AKKN folyamatos kiteljesedését hozta, így 2024-ben már 130 partnerszervezet, mintegy 300 aktivitást szervezett „Kulturált közlekedést minden napra” mottóval. Ezek mellett a minden tavasszal kiírt pályázatok – idén 7 kiírt, érintett pályázat – ünnepélyes díjkosztójára is a MÜPA megnyitó rendezvényén kerül sor.

Ily módon A Közlekedési Kultúra Napja az elmúlt évtizedben a közlekedők, és a közlekedési szakma egyik legnagyobb, legszínesebb összefogásává vált, melyet a KTE koordinál. A koordinációs feladatokat az Eseménykoordinációs Munkabizottság látja el, melyet az Egyesület elnöksége 2023-ban Eseménykoordinációs Állandóbizottság rangra emelt. Az esemény programjainak szervezésében a Közlekedésbiztonsági Tagozat gesztorsága mellett az Egyesület szinte valamennyi tagozata, területi szervezete is tevékenyen részt vesz.

Egyesületünk jövője, hogy vannak-e aktív, folyamatokban gondolkodó személyiségeink. Amint az AKKN tízéves története ezt példázza, 2024. szeptember 23-án a Magyar Tudományos Akadémián a Széchenyi Társaság az AKKN évtizedes megrendezéséért, és a közlekedési kultúra igazi közüggé tételéért **Bíró Józsefet** a Széchenyi

Társaság Díja kitüntető elismerésben részesítette, mely Egyesületünk társadalmi presztízsét is emeli.

A jövőre nézve a hazai kedvező tapasztalatok alapján ambiciózus célként tűzhetjük ki, hogy Magyarország kezdeményezze **az ENSZ-nél, hogy május 11-ét nyilvánítsa a Közlekedési Kultúra Világnapjává**, mely gondolatot a Közlekedéstudományi Egyesületek Európai Platformja (EPTS), és a Platform főtitkára, **Sebastian Belz** is támogat.



Határok nélküli partnerség

A konferencia gondolata és léte a Nógrád megyei Területi Szervezethez kötődik. A 2007 óta rendezett esemény indítását az Ipoly-hidak tervezett építése adta, így 2011-től folyamatosan végigkísérte a tervezéstől a megvalósuláson át az üzembe helyezésig Rárópuszta, Pöstenypuszta, Örhalom és Drégelypalánk hidak születését. A hidak nemcsak a két ország, hanem népek közötti kapcsolatot is jelentik. A tervezett cél sem elsősorban a közlekedés lehetősége, hanem a hidak létesítésével a családi, emberi, oktatási kapcsolatok létrehozatala. A helyszín legtöbbször Salgótarján (Eresztvény) volt, ezt követően a szécsényi kastély, majd az utóbbi két alkalommal Balassagyarmat Városháza. A kétnapos rendezvény részeként három alkalommal Szlovákiában Besztercebányán, Füleken és Losoncon is volt előadási helyszín. Két további lényeges közlekedésfejlesztési téma volt a megyében: a 21-es út négy nyomúsítása és a 81-es vasútvonal gyorsítása, új megállók létesítése és újrainyitása Szlovákia felé. A 2010-es évek első felében 60-70 fős részvétel volt, MÁV, Volánbusz, Magyar Közút szakembereivel. A COVID óta egynapos rendezvényként tartjuk, a létszám jelentősen csökkent, amely abból az általános tendenciából fakad, hogy a nagy közlekedési cégek a konferencia részvételeket erősen korlátozták.

A konferencia szervezése Kecskés Zoltánné (Olgi) vállán fáradhatatlan tagtársunkra lert, ő megyei titkárként végezte ezt. Már korábban is, de Olgi elhunyt (2020) óta Ürmösy Ákos megyei elnök, volt Magyar Közút Megyei igazgató végzi a konferencia szervezését és újraélesztését. Rendszeres előadók: dr. Fónagy János elnök, Thoroczky Zsolt főosztályvezető, elsősorban a minisztériumi útfejlesztési tervekről, mellette Holnapy László vezérigazgatói főtanácsadó, valamint Tóth Tibor sajtószemléket tart humoros formában.

Nagy támogatója a konferenciának és az Ipoly-hidaknak Lőrincz Mária, a Középső Ipoly mente Fejlesztési Ügynökség Igazgatója, aki több alkalommal előadóként is részt vett. A konferenciák előkészítésében Bucsok Lajos vállalt jelentős szerepet, ma örökös tagunk, korábban 20 éven át a Nógrád Volán igazgatója volt.

A konferenciának rangja van, általában megtiszteltetés a Megyei Közgyűlés elnöke és a kormány megbízott (vármegyei főispán), illetve valamelyik országgyűlési képviselő, továbbá az előadások helyszínének polgármestere. A hallgatóság

tájékoztatást kap a határmenti térség (és a vármegye) közlekedésének helyzetéről. A résztvevőknek lehetőségük nyílik beszélgetni olyan döntéshozói pozícióban lévő előadókkal, akik ezáltal még jobban megismerik a határtérség fejlesztési igényeit, megoldásra váró problémáit.



Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia

2011-ben indította el a győri Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszéke a Közlekedéstudományi Konferenciát, amely idén tizennegyedik alkalommal került megrendezésre, a COVID éveiben két alkalommal online, így a sorozat folyamatos. Kezdetben az Egyetem adta a helyszínt, amikor jellemzően 60-70 résztvevő volt. Az évek során a növekvő érdeklődéshez alkalmazkodva változott a helyszín is. Eleinte a Széchenyi István Egyetem, majd a Mobilis Interaktív Kiállítási Központ, a Famulus Hotel, végül az ETO Park a helyszín, így lehetőség van szekciók elhelyezésére is. A kezdetben 70-80 résztvevő az évek alatt 200-ra nőtt, a rendszeres látogatószám és ez a szint gyakorlatilag ma is jellemző. Társrendező az Egyetem mellett a KTE Győr-Moson-Sopron Megyei Területi Szervezete. A konferenciasorozat szervezői dr. Horváth Balázs tanszékvezető, egyben a KTE főtitkára és Horváth Gábor, aki az operatív szervezői feladatokat látja el.

Pályáztatási rendszerben működik a sorozat, melynek rendszerét Győrben alakították ki. A januári előadói meghirdetés, az absztraktok fogadása, a zsűrizés, a cikkek leadása, a lektorálás, a kiadvány elkészítése mind-mind monumentumai a tavaszi szervezésnek. Egy-egy évben mintegy 100 előadó pályázattal szerez jogot, de nagyon jelentős a nemzetközi részvétel is. Jellemző, hogy több mint 10 országból jönnek előadók, jellemzően 20-45 külföldi előadó van jelen, így a magyar szekciók mellett angol nyelvű is van a programban.

A program sosem kötődik egyetlen közlekedési ágazathoz, általánosan széleskörű, beleértve a hazai tudásbázisok, kutatóközpontok eredményeinek bemutatását. Ez a konferencia az innovációt, a kutatások bemutatását helyezi előtérbe. Mindig az aktuális időszerű kérdésekre koncentrál, multimodális jelleggel. A kutatók és gyakorlati szakemberek számára is fontos, hogy kutatási eredményeiket időközönként bemutassák, előadás, cikk, kiadvány formájában. Fontos, hogy kialakuljon az az előadói, érvelési, kapcsolatteremtési képesség, amely a mai szakemberek számára elengedhetetlen. A konferencia ezt a szándékot példázza.

A nyitó előadásra meghívottként érkezik az adott évi téma meghatározó személyisége. A hazai konferenciák tekintetében egyedi a kiforrott jelentkezési rendszer, az előadások cikk formájában történő megjelenése, amelyeket a doktori iskolák elfogadnak publikációnak.



A Városi Közlekedés aktuális kérdései – Cityrail

A BKV a 90-es végén úgy látta, hogy a városi közlekedés szakkérdéseiben nagyrendezvényen, évente egyszer szükség szerű a szakma széles körének bevonása. Kisebbségi szakmai rendezvények korábban is voltak, de az időközben megvett és felújított Balatonfenyvesi Üdülőközpont technikailag is adta egy többnapos konferencia megrendezésének lehetőségét. Aba Botond akkori vezérigazgató és dr. Szabó Tamás metróigazgató, a Tagozat elnöke maguk köré gyűjtve egy lelkes szervező csapatot, kialakították az üdülőben a konferencia helyszínt, amely 150 résztvevőt többnapos rendezvényre fogadni képes. Aba Botond, akkoriban az UITP alelnökeként sok külföldi rendezvényen vett részt, ezen tapasztalatait hazahozta, sőt a szervezők is több alkalommal tudtak ilyen világrendezvényekre eljutni, elsősorban a sok-sok rendezési sajátosság megismerésére.

A 2001-ben elindított Városi Közlekedés Konferencia sorozat – minden év szeptemberében – megrendezésre került. Ez alól a COVID éve sem képezett kivételt, akkor online formában tartottuk. Az első időszakot az EU-ba való belépés körülményei jellemezték, a következő öt évben az új források elérése, felhasználása került előtérbe. A 2010-es években a környezeti hatások fontosságának felismerése a városokban, majd napjainkhoz közeledve az ésszerű, fenntartható városi mobilitás és az ezt reális költséggel kiszolgáló üzemeltetés a forró téma. A sorozat egy alkalommal kiegészült egy kétnapos metrókonferenciával, ahol a közép-európai metróigazgatók mindegyike megjelent, beleértve a moszkvai metró igazgatóját is.

A programszervezésben Eur.Ing. Bősze Sándor főtitkárhelyettes és Jangel Mátyás, a Tagozat titkára jelentik az állandóságot, korszakoktól függetlenül. A közlekedésben a szemlélet 24 év alatt átalakult, ezt a meghatározó előadókkal követni úgy, hogy a konferencia mindig időszerű legyen, összetett feladat volt. Ebben elengedhetetlen az előadói körrel a jó személyes kapcsolatrendszer. A konferenciát illetően meghatározó dr. Gyurkovics Sándor szerepe, aki a teljes időszakban levezető elnökként szívvel – szeretettel figyelte a felnövekvő mérnőkgenerációk fejlődését, tanítva őket a mobilitás összefüggéseire. Molnár László, korábban a Főmterv elnök-vezérigazgatója, a konferencia állandó meghívott előadója, minden kontinenst személyesen ismerve, az átvethető tapasztalatokra oktatta a szakmai közönséget nagyformátumú előadásaiiban.

2020-ban Cityrail címmel a BKV új sorozatot tervezett indítani. Dr. Tóth János társelnök mindig részt vesz a szervezésben, rendszeresen vezeti a kerekasztal-beszélgetéseket, programokat szervez (pl. új balatoni hajó), hasonlóan dr. Horváth Balázs főtitkárhoz, aki rendszeresen új gondolatokat vet fel.

A KTE-vel való együttműködés szándékával indított Cityrail rendezvény a Városi közlekedés aktuális kérdései konferenciával közös rendezésű, ez új szervezési gyakorlatot alakított ki az Egyesületben, hiszen az előkészítés, a program, a lebonyolítás közösen történik. Immár ötéves tapasztalat van az együttműködésre a balatonfenyvesi helyszínen, de mindig adódnak új tapasztalatok. A szándék az együttműködés elmélyítése, így a korábbi BKV házigazdai szerep átalakult a Városi Közlekedési Tagozattal való társrendezői együttműködéssé.

A konferencia még a 2010-es években két „kitérőt tett”, egyszer Budapestre, egyszer a visegrádi Silvanus Hotelbe. Szakmai programként zömmel a Balaton és környéke adja az ötletet, mint új hajók bemutatása, fenyvesi kisvasút, környezetbarát buszok bemutatása, ZalaZone. Új közlekedési elem a MÁV START-tal való együttműködés a konferenciára történő utazásban. Ez 2024-ben itt valósult meg első alkalommal a gyakorlatban, amelynek során a MÁV-START biztosítja a közös utazáshoz a helyjegyet. Ez mindazon résztvevők számára hasznos, akik országbérlettel rendelkeznek, hiszen a jó vasúti kapcsolattal rendelkező Balatonfenyves elérhető Győr, Debrecen, Szeged, Eger, Siófok, Miskolc városokból is.

Ma a Városi Közlekedés és Cityrail „kettő az egyben” közös rendezésű konferencia tölti be a városi és környéki mobilitásfejlesztés kulcskérdéseinek konferencia-platformját.





Közlekedési balesetek és a közlekedő ember.

Tudományos ülés és workshop

A KTE különleges, egynapos konferenciasorozata, a zömmel ősszel rendezett tudományos ülés, workshop jelleggel, elsősorban az orvosok és a téma iránt érdeklődők számára. Az Általános Közlekedési Tagozat Közlekedésegészségügyi Szakosztályának rendezvénye, mely az utóbbi időben a Közlekedésbiztonsági Tagozat támogatásával kerül megrendezésre. Prof. Dr. Nemes György, a sorozat szervezője, elnöke, a program összeállítója egészen 2022-ig. A XV. alkalommal megtartott rendezvény, a korábbiakhoz hasonlóan a Volán Egyesülés Székház Tapolcai termében 20-30 résztvevő jelenlétével ebben a formában utoljára került megrendezésre.

A 15 éves korszakban Nemes professzor mellett, prof. dr. Székely Miklós, prof. dr. Holló Péter, Berta Tamás, dr. Török Ádám, dr. Henézi Diána, Bíró József voltak a kulcselőadók. A balesetek, orvosi tanulságok ismertetése mellett egyre többet foglalkoztak a közlekedés, a mobilitás pszichológiai, szociológiai, életkori tényezőivel. A konferenciasorozat különlegessége az előadó orvoskollégák különböző orvosi szakterületek szempontjából bemutatott esettanulmányai. A konferenciasorozat 2024-ben a KTI-ben folytatódott Berta Tamás elnökletével, a Közlekedésbiztonsági Tagozat szervezésében.





Magyar Közlekedési Konferencia – Ütügyi Napok

Az Egyesület legnagyobb látogatottságú rendezvénye 1971 óta az Ütügyi Napok, melynek 3 napos programsorozata egyesítette az útüzemeltető, tervező, építő szakemberek részére az elméleti és gyakorlati képzés, kapcsolatteremtés lehetőségét. A többszáz fős rendezvények nem kötődtek egy helyszínhez, magyarországi városokban kaptak helyet minden évben.

Dr. Szakos Pál neve elválaszthatatlan a közúti szakmától, hiszen erdőmérnökként, útépítő-, úttervező szakmérnökként, 12 évig a Közúti Szakosztály elnökeként tevékenysége összeforrt az Ütügyi Napokkal, annak szervezésével. A 2000-es évek a fejlesztés évei voltak, amelyeket növekvő érdeklődés, tematikus programok, több szekciós program, önkormányzatok bevonása, fotópályázat, határon útnyúló rendezvény, melyet többszáz fős látogatottság jellemzett. 2011-től más mérnöki szervezetek felfutása is lezajlott, pl. MAÚT, MMK, KKK. Emellett a pénzügyi lehetőségek szűkülése is megjelent ebben az időszakban.

A 2016-os év volt az utolsó – 41. Ütügyi Napok Balatonfüreden –, amikor önállóan került megrendezésre. Ekkor az a döntés született, hogy az időközben életre hívott, Debrecenben, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ által Nemzeti Közlekedési Napok néven tartott konferencia-sorozattal egyesüljön a rendezvény. Az új sorozat szakmai felelőse és rendezője a Közlekedéstudományi Egyesület lett. Az utolsó Ütügyi Napokon 290 résztvevő volt jelen.

A 2017-es évben az I. Magyar Közlekedési Konferencia az Eger Park Szálló nagy létszámhoz is alkalmazkodó körülményei között kapott otthont. A két és fél napos rendezvény első napi plenárisal, majd négy szekcióval, 700 fő feletti létszámmal zajlott, melyből 124 fő előadó volt. Ezt az érdeklődést 14 kiállító, szponzor támogatta. A konferencia később kb. 800 fős létszámot is elért, melyből mintegy 120 előadó volt 2018-ban. Egyetlen alkalommal 2021-ben, Siófokon a Hotel Azúr volt a helyszín. 2023-ra a konferencia szervezése teljesen kiforrottá vált, a mediátorok és szekcióvezetők felkérése a garancia, hogy a témák felölelik nemcsak az üzemeltetés-fenntartás-fejlesztés kérdéseit, hanem hogy helyet kapjon a sebesség menedzsment, a mesterséges intelligencia, a BIM tervezés, és a közlekedéstervezésben „Mi a polgári jó ízlés”, mint kritérium megfogalmazása.

A konferencia szervezése a Heves Megyei Területi Szervezet és a Közlekedésépítési Tagozat Közúti Szakosztálya, közösen a Magyar Közút Zrt.-vel és a MÁV Zrt.-vel folyik. Fő szervezők: Szerencsi Gábor, a Magyar Közút igazgatója, Heves Megyei Területi elnök; Ozorák Gábor, a Közúti Szakosztály titkára és Thoroczkay Zsolt, az ÉKM főosztályvezetője, tagozati elnök, akik egy szélesebb szervező bizottságot összefogva jelentik a Magyar Közlekedési Konferencia jövőjét.

A konferencia rendszeres fő előadói dr. Fónagy János miniszterhelyettes, dr. Bói Loránd helyettes államtitkár, Pántya József helyettes államtitkár, Thoroczkay Zsolt főosztályvezető mellett a minisztérium és a meghatározó üzemeltető cégek első számú vezetői.

A konferencia szerepe ma és a jövőben a közlekedési szakma részére, a vasúti, közúti, légi, hajózási szakemberek közös gondolkodásának kialakítása, formálása.





A KTE Vasúti Tagozat konferenciatevékenysége az elmúlt 25 évben

A közlekedésen belül a vasúti közlekedés az üzemeltetés és a fejlesztések fontossága miatt nemcsak szakmai, hanem politikai tényező is. A változásokat legjobban a 2004. május 1-i uniós csatlakozásunk alakította. Betartva az előírásokat Magyarországon számvitelileg és jogilag különváltak a pályavasutaktól a szállító-fuvarozó vasúti társaságok. (Jelenleg Magyarországon körülbelül 50 társaság van a vasúti piacon.) A vasúti társaságok többsége magánkézbe került, bár a túlnyomó létszám az állami tulajdonban maradt társaságoknál van. A társaságokba átszervezett tagjainkat jelentősen érintette ez a változás és a vállalható szerepeiket az Egyesületünkben – beleértve a konferenciák szervezését is.

A vasúti szakma összetettsége miatt a konferenciákat a Vasúti Tagozat szakmai csoportosítás szerint mutatja be az elmúlt 25 év eseményeiből. A sorrend nem fontossági sorrendet jelent, hiszen a szakterületek – az alábbi csoportosításban szakosztályok – csak szoros együttműködésben képesek a vasutat működtetni. A nagy konferenciák az egyes szakosztályokhoz kötődnek, így rajtuk keresztül mutatjuk be az időszak eseményeit. Ahol jól láthatók a kihagyások, ott a szervezeti változások az okok, mert a konferenciák szervezésénél a meghatározó személyiségek szerepe a döntő tényező.

A Vasúti Tagozat elnöke Feldmann Márton, a Prolan Vasút-automatizálási üzletág igazgatója, titkára dr. Fenyves László nyugalmazott MÁV forgalmi szakértő, aki a tagozat konferencia életének hajtóereje, tapasztalata széleskörű és az elmúlt időszakot rendszerezetten tudja áttekinteni.

1. Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály

A szakszolgálatnál több mint 50 éve igény a szakmai előrehaladás és az innováció számbavétele, egy-egy időszak feladatainak a kijelölése. Az egyes konferenciák címei szerint foglaltuk össze az eseményeket:

- **A közúti-vasúti átjárók tervezése, építése, üzemeltetése, fenntartása konferencia**
Három ilyen konferencia volt Székesfehérváron 1999 és 2007 között a helyi Pft. Főnökség és a KTE megyei szervezete szervezésében.

- **Közüti és vasúti átjárók forgalombiztonsági kérdései**

Négy alkalommal rendeztek ilyen konferenciát Kecskeméten a KTE megyei szervezete szervezésében. A rendelkezésre álló információ szerint 2006 márciusában volt az utolsó.

- **Vasúti Futástechnikai Konferencia**

A konferencia „otthona” Baranya megye (Pécs, Harkány) a KTE megyei szervezete szervezésében. Ezt a konferenciát az 1960-as évek vége óta rendszeresen 3 évente tartották 100-200 fővel (az utolsó 2016-ban volt). A témára tekintettel ez a konferencia a pályás és a vasútépítész szakemberek közös fóruma volt.

- **Kanizsai Műszaki Napok**

A konferencia szervezője, megrendezője a Nagykanizsa Pft. Főnökség volt együttműködve a KTE megyei szervezetével. A konferenciát 1972-től évente rendezték meg, az utolsó 2002-ben volt.

- **Vasúti Hidász Találkozó**

1993 óta, általában három évente tartott szakmai konferencia. Helyileg körbejárja az országot. A Vasúti Hidak Alapítvány korábbi (Vörös József) és jelenlegi (Tóth Axel) elnöke KTE tag. Ez a helyzet lehetővé tette, hogy a 2024. novemberi XII. Találkozó szervezésében a KTE központ, illetve a Vasúti Tagozat is részt vegyen. A konferencia létszáma 150-200 fő körül várható.

- **Pályafenntartási Konferencia**

A szakma legnagyobb konferenciája, 200-300 fő körüli részvétellel. 1969-ben volt az első rendezvény, amit háromévente tartottak (legutóbb a XVIII. konferencia 2023-ban, Siófokon volt). Jellemzően a helyszínnek az ország különböző helyein voltak. A hosszú idő alatt természetesen változott a főszervező személye (időrendben: Virág József, Dr. Zsákai Tibor, Bányai Ferenc, Csilléry Béla – többször, Sülle Ferenc, Vukmann József, Csek Károly, Dr. Rajszi Zsolt). Emellett a KTE megyei szervezete volt a szervező.





2. Vasúti Erősáramú Szakosztály

Legjelentősebb rendezvényük **Vasútvillamosítási Konferencia** Baranya megyei székhellyel. A konferenciákat a KTE megyei szervezete a Vasúti Erősáramú Alapítvánnyal együttműködésben szervezi. A jellemzően kétfévente rendezett konferenciákból 2023-ban volt a XVI. ilyen rendezvény.

3. Vasútüzemi Szakosztály

1996-ban Szabó András MÁV forgalmi szakigazgató elnökletével újjáalakult a szakosztály és ez alapján vehető számba a majdnem 30 év konferenciатеvékenysége. Újjáalakuláskor a Biztonsági igazgatóság, az Árufuvarozási szakigazgatóság és a Személyszállítási szakigazgatóság KTE tagjai is a szakosztályhoz tartoztak.

Szakosztályi szervezésben az uniós változások hozták a nemzetközi konferenciатémákat. A belföldi jellegű konferenciákon a feladatok, a vasúti rendszer átalakítása és a működés tapasztalatainak elemzése volt a meghatározó.

Konferenciák nemzetközi tartalommal (itt a nemzetközi tartalom mellett külföldi szakértők előadásai is elhangzottak: Nemzetközi Vasútegylet/UIC, Európai Vasúti Ügy-nökség/ERA, TÜV Rheiland Group, Német Pályavasút/DB Netz, Osztrák Pályavasút/ÖBB Netz, Európai Vasúti Kutatási Intézet/ERRI, az Európai Vasúti Mérnökök Szervezeteinek Egyesület/UEEIV és Vasutak Együttműködési Szervezet/OSzZsD) bírtak:

- **A forgalmi szakszolgálat helye, szerepe a hazai és egyes európai vasutaknál** Budapest, 1996. november 20.
- **Európai Unió Vasútpolitikai irányelveinek hatása a menetrendszerkesztés folyamataira** Balatonboglár, 1999. november 30-december 1.

- *Korszerű áruszállítási technológiák az EU csatlakozás figyelembevételével*
Győr, 2000. május 2-3.
- *Nemzetközi rendkívüli küldemények vasúti fuvarozása és tapasztalatai*
Budapest, 2001. április 3-4.
- *A forgalom tevékenysége a működő infrastruktúra szervezetében a vasútnál*
Budapest, 2002. április 17.
- *Interoperabilitás kiterjesztésének feladatai a magyar vasúti hálózaton*
Budapest, 2003. április 8.
- *Hálózati üzletszabályzat, szabad hozzáférés a magyar vasúti hálózathoz*
Budapest, 2003. szeptember 24.
- *Határállomások az uniós csatlakozás után*, Budapest, 2004. április 22.
- *Az Európai Vasúti Folyosók fejlesztése az új EU-tag Magyarországgal*
Budapest, 2005. április 21-22.
- *Közlekedésbiztonság a vasútüzemben*, Budapest, 2006. május 10.
- *Európai vasúti-közüti keresztezések biztonságának értékelési módszere és technológiája*, Budapest 2008.
- *Nemzetközi együttműködés a vasútüzemben*, Budapest, 2014.
- *Transzkontinentális vasúti áruszállítás növelésének lehetőségei az RFC6 korridor létrejöttével*, Budapest, 2014. február 7.

Konferenciák belföldi tartalommal

- *Korszerű áruszállítási technológiák az üzemvitelben*, Budapest, 1997. március 6-7.
- *A menetrendtervezés rendszerének és szervezetének korszerűsítése az EU irányelve figyelembevételével*, Balatonboglár, 1997. március 18-20.
- *A mellékvonalak jövőbeni kezelése a vasútüzemben*, Balatonboglár, 1998. február 24-25.
- *Szállításirányítás a vasútüzemi technológiában*, Gárdony, 1998. április 9.
- *Minőségbiztosítás a személy-, áruszállításban a MÁV Rt.-nél*, Gárdony, 1998. október 13.
- *Üzemirányítás helyzete és továbbfejlesztése*, Budapest, 2002.
- *Vasútállalatok engedélyezési eljárása*, Budapest, 2003.
- *Biztonsági irányítási rendszer*, Budapest, 2004.
- *Pályához való szabad hozzáférés – tapasztalatok a magyar vasúti közlekedés liberalizálásában*, Budapest, 2005. június 15.

- *Hazai liberalizált vasúti piac résztvevőinek együttműködési tapasztalatai*, Budapest, 2009. október.
- *A vasúti pálya átépítésének tapasztalatai (teljes kizárás kontra részleges kizárás)*, Budapest, 2019. november 4.

A konferenciák átlagos létszáma 50-60 fő, de nem kevés konferencián a résztvevők létszáma elérte a 90 főt is. A leggyakoribb budapesti helyszín az egykori MÁV Bevételeellenőrzési Igazgatóság Nyugati téri székházának konferenciaterme volt.

Kiemelkedő konferenciaszervezők Dr. Fenyves László, Kása Attila, Kiss Gábor, Némethi András, Pósalaki László és Szabó András voltak.

2016-tól – Völentné Sárvári Piroska főigazgató asszony kezdeményezésére – tartották az **I. Vasúti Forgalmi Konferenciát** Debrecenben. Harkányban 2019-ben volt a **II. konferencia**.

A **III. konferencia** 2022-ben Sümegen volt. Itt Mucsi Attila Józsefné forgalmi igazgató szervező munkáját emelhetjük ki.

Mindhárom konferenciát kb. 150 fő részvételével tartották meg.

4. Együttműködés a Közlekedéstechnikai Napokat szervező Általános Közlekedési Tagozattal

A konferenciasorozat **2016-os kezdetétől** a Vasútüzemi Szakosztály részt vesz a programban. Saját sorozatának címe: **Vasúti informatika a kezdetektől napjainkig**. Leszámítva a COVID járvány időszakot a konferenciák a BME területén voltak. 2024. november 13-án kerül sor a IX. konferenciára.

Eseti, de **nagy jelentőségű konferencia volt** 2017-ben az **Üzemirányítás az uniós csatlakozásig** és a **Nemzetközi együttműködés a vasútüzemben** 2018. április 12-én, **Mi is az a késés?** 2019. április 17-én, **Budapesti fejpályaudvarok kapacitása a feladatok tükrében**, 2020. szeptember 30-án, **Központi forgalomirányítás bővítése a MÁV-on**, 2021. április 22-én.

A konferenciák jellemző résztvevői létszáma 40-60 fő volt, emellett ki kell emelni, hogy a Központi forgalomirányítás bővítése a MÁV-on konferenciát kb. 600-an tekintették meg a Youtube videó csatornán, ami kiemelkedőnek minősül tekintettel a szűkebb szakmai körre. A szakosztály részéről dr. Fenyves László a konferenciaszervező.



5. Vasúti Személyszállítási Szakosztály

A MÁV-Start Zrt. 2006-os évi létrejöttével alakult a szakosztály alapvetően vasútüzemi szakosztályi tagokból, de a kedvezőtlen személyi változások miatt nem bontakozott ki rendszeres szakmai konferencia, illetve nagyrendezvény rendszer.



6. Vasúti Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály

Nagy szakmai hagyományokkal bíró szakosztály, amelynek biztosan voltak nagy jelentőségű szakmai konferenciái, azonban csak 2016-tól állnak rendelkezésünkre adatok a **Vasúti távközlési és biztosítóberendezési konferenciákról**. Ezeket három-évente szeptemberben különböző helyszíneken tartják (az utolsó 2022-ben Bicalon volt). Meghatározó szervezők: Magyar Zoltán MÁV TEB igazgató, Kirilly Kálmán biztosítóberendezési osztályvezető és Szívós Zoltán távközlési osztályvezető. A konferenciákon 150-250 fő vett részt.

7. Vasútgépészeti Szakosztály

2008-2012 között Márton Ferenc volt a KTE konferenciaszervező. Ebben az időszakban Egerben, Budapesten, Székesfehérváron és Sopronban voltak konferenciák. A szűkebb vasútgépészeti szakma mellett a járműjavítói témák is megjelentek.

A MÁV-Trakció Zrt. 2014. január 1-től megszűnt, pontosabban beleolvadt a MÁV-Start Zrt.-be így azt követően jelentős konferencia megtartására nem került sor.

Közlekedéstechnikai Napok

A konferencia elindulása előtti időkre így emlékszik vissza Aszódi Sándor nyugalmazott MÁV mérnök – főtanácsos, az Általános Közlekedési Tagozat titkára:

„Nagyon sok kitűnő vasutas és a közlekedéshez kapcsolódó szakemberrel történő beszélgetés közben jött az a gondolat, hogy a tudást meg kellene osztani, mert ha ez nincs leírva, nem hangzik el, akkor ez olyan, mintha nem is történne meg, pedig az életünk szerves része volt.”

A KTE Általános Közlekedési Tagozat elnöke Horváth Zsolt Csaba lehetőséget biztosított a BME-ITS által, hogy „Közlekedéstechnikai Napok” című konferencia-sorozatunkat folytathatjuk a 2012 évben elkezdett, az előzőekben leírt gondolatok alapján, dr. Fónagy János KTE elnök védnöksége alatt. 2016. április 5-én „Egy-szer volt, hol nem volt – fejezetek a vasúti fuvarozás közelmúltjából” címmel indult el a BME K épület I. emelet 72 sz. teremben és ez továbbra is helyszínül szolgál. A rendezvényeink irányvonala a közlekedés és ezen belül inkább meghatározó a vasúti alágazat.

A kezdeti 4 év fejlődését a COVID járvány nem törte meg és az Egyesület leginnovatívabb kezdeményezésével bevezetésre került a videokonferencia rendszer, amely élő és felvételről is nézhető lehetőséget adott. A Youtube oldalra feltöltött videókat 2020.06.09.-2023.11.30. között több mint húszezer fő tekintette meg. A legtöbb megtekintés a 2021.07.07-én megrendezett Közlekedéstechnikai Napok – 30 éves az IC (Vasúti Tagozat Vasúti Személyszállítási Szakosztály) rendezvény – volt, amelyet 3465 fő követett élőben vagy felvételről. A 2023. évi Közlekedéstechnikai Napok videokonferenciákat élőben követők átlagos létszáma 10-60 fő volt, a Youtube oldalra feltöltött videókat közel kétezeren tekintették meg. A Tagozat létrehozta a Közlekedéstechnikai Napok Facebook csoportot, ahol már 1674 taggal oszthatja meg a KTE tevékenységét.

Nagy a csatlakozó partnerek száma a rendezvénysorozathoz. Társultak a tagozat szakosztályai, valamint a KTE Vasúti, Hajózási, és Légiközlekedési tagozatai, a Kisvasutak Baráti Köre Közhasznú Egyesület, a Vasúti Pályahasználók Egyesülete és a Logisztikai Egyesület stb. is. A 2012. évi kezdetektől 2024 év végéig közel kétszáz sikeres rendezvényt tartott az Általános Tagozat, melyben gyakran társrendező a Vasúti

Tagozat. A rendezvény egyrészt a BME helyszíntől nem távolodott el, másrészt fele részben online videokonferencia jelleggel zajlik. Részvételi díj nincs a BME helyszínen, ez előnyös a hallgatók létszámának megtartása tekintetében.

Nehéz az előadóink és a rendezvényeink között válogatni, de megemlítendő például a Régi magyar vasúti járművek I-IX., ahol végig Kisteleki Mihály nyugalmazott MÁV igazgató levezető elnökként, Csárádi János, Prof. Dr. Zobory István előadóként vettek részt. 2023. április 12-én megrendezett Fenntarthatóság - Zöld logisztika, avagy a környezet és a szállítás kapcsolata című rendezvény kapcsán 2024. évben felvetődött egy nagyobb sorozatú rendezvény megtartása, azaz „A magyar hajógyártás – Tengerhez magyar!” című I-IV. a KTE Hajózási Tagozattal közösen, ahol több előadó között Angyal Ádám és Szalma Botond osztotta meg az emlékeit.

A konferenciák szervezője, az éves program összeállítója, a lezajlott konferenciákról a kitűnő dokumentációk készítője Aszódi Sándor tagozati titkár.





Új megoldások a közösségi közlekedésben

A konferencia gondolata az 1990-es években vetődött fel, mint régiós KTE rendezvény, akkor még Személyszállítási konferencia néven. Az ütemezés kétévenkénti volt a Baranya, Somogy, Tolna és Zala megyei Területi Szervezetek közösségi közlekedéssel foglalkozó munkatársainak részvételével. A cél az volt, hogy a személyszállítással kapcsolatos aktuális kormányzati elképzeléseket megismerjék a szakemberek, és elinduljon egy közös gondolkodás a problémák megoldására.

A regionális konferenciák sorrendben Pécsen, Alsópáhokon, Balatonbogláron és Szekszárdon kerültek lebonyolításra. Természetesen ezeken a rendezvényeken **kiemelt téma volt a járművek beszerzése, az utak és a vasúti pályák fejlesztése és a személyszállítási szolgáltatások színvonalának emelése**. Meghatározó volt az EU-hoz való csatlakozás feltételeinek teljesítése is, az Agenda 2000 című ún. Fehér Könyv szempontjainak megismertetése a közúti és vasúti közlekedés fejlesztésének kérdésében.

A 2000-es években felmerült, hogy a közösségi közlekedésben a modernebb megoldásokat keressék a szakemberek, ezért indult útjára a **„Mobilitás és innováció a közösségi közlekedésben”** címet viselő konferencia-sorozat kétéves ütemezésben, ami később átalakult az évenkénti **„Új megoldások a közösségi közlekedésben”** rendezvénné. Fontos, hogy a világban zajló fejlesztési elképzelésekről is tudomást szerezzenek a szakemberek, ezért számos külföldi megoldás is ismertetésre kerül. A MÁV és a Volán-társaságok mellett a BKK, a Széchenyi István Egyetem kutatási eredményeit is a hallgatóság elé tárták az előadók.

A konferenciákon minden alkalommal meghívott előadók voltak a közlekedési kormányzat felelős vezetői dr. Gyurkovics Sándor, dr. Fónagy János, a MÁV és a Volán-társaságok vezetői, valamint az egyes szakterületek elismert szakemberei.

A rendezvényekre eleinte Pécsen, majd Harkányban végül Bicalon került sor. A résztvevők száma 80-100 fő körül volt.

Az ismertetett konferenciákat a KTE Baranya megyei Területi Szervezetének tagjai készítették elő dr. Weidinger Antal, Szabó Béláné, Udvardi Péter vezetésével, de a tudományos előkészítésben dr. Tóth János is részt vett.

A konferencia-sorozat a személyszállítással foglalkozó szakemberek számára fontos fórumot biztosít, tapasztalatcserét tesz lehetővé és teret biztosít új megoldások megismerésére, megvitatására.



Szegedi Közlekedési Konferencia

A Közlekedéstudományi Egyesület 75., jubileumi évében, 25. alkalommal kerül megrendezésre a Szegedi Közlekedési Konferencia. Az 1999. évi kezdés óta csak egyetlen esetben, a 2020. évi COVID járvány alatt maradt el az esemény.

Kezdetektől főszervező a Csongrád-Csanádi Kereskedelmi és Iparkamara (CSKIK) és a kamarában működő Enterprise Europe Network-Szeged, míg szakmai partnerek a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, a Közlekedéstudományi Egyesület és a Közlekedéstudományi Intézet.

Az elmúlt 25 évben három helyszínt „járt be” a konferencia: kezdetekben a Pick Klub előadóterme, majd a szegedi Tisza Hotel, és az utóbbi, bő évtizedben pedig már az önálló székházzal rendelkező CSKIK épülete fogadta az előadókat és kb. 100 fős hallgatóságot.

A konferencia a közlekedési ágazat különböző területeit, témáit érintette, úgy mint:

- közlekedési szolgáltatások,
- közlekedésszervezés,
- közösségi közlekedés,
- majd napjainkhoz közeledve a digitalizáció, innováció, mesterséges intelligencia, és még sok más, érdekfeszítő előadás hangzott el az eleinte 2,5, majd 1,5 napos eseményeken.

A konferencia „atyja” dr. Szeri István, akinek funkcióit, és széleskörű társadalmi szerepvállalását felsorolni – az itt rendelkezésre álló keretek között – lehetetlen lenne, de a szakmai alapon feltétlen említést érdemel, hogy az MKIK Közlekedési és Logisztikai Kollégiumának elnöke, valamint a Csongrád-Csanádi Kereskedelmi és Iparkamara tiszteletbeli elnöke.

Az elmúlt években a szervezőbizottság tagja Berente István, a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet NKft. Közszolgáltatási igazgatóság igazgatója; dr. Bálint Ákos, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Csongrád-Csanád Vármegyei Igazgatóságának mérnökségvezetője; Bobkó Attila, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Logisztikai Kollégiuma Taxis tagozat elnöke; dr. Majó-Petri Zoltán, a SZTE Gazdaságtudományi Kar egyetemi docense; Körmöczy Eszter CSKIK EEN vezetője; Lack Erika CSKIK üzletfejlesztési tanácsadó.

A 25 év során igen sok, a közlekedési szakma területén elismert – köztük magas beosztásban lévő – szakember tartott előadást Szegeden. A teljesség igénye nélkül, névsorban:

Dr. Bói Loránd, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiaért felelős helyettes államtitkára; Borbélyné dr. Szabó Ágnes, az Innovációs és Technológiai Minisztérium korábbi főosztályvezetője, a KTI Közzolgáltatási Igazgatóság igazgatóhelyettese; dr. Horváth Balázs a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára, a Széchenyi István Egyetem tanszékvezetője; Kazatsay Zoltán, az EU Közlekedési Főigazgatóságának és az Európai Szociális Alap korábbi főigazgató-helyettese; dr. Kerekgyártó János, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedési hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkára; dr. Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium korábbi közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, a MÁV_START Zrt és a Volánbusz Zrt. vezérigazgatója; Szilvai József Attila a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vezérigazgatója; dr. Tóth János, a Közlekedéstudományi Egyesület társelnöke, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem tanszékvezetője; dr. Vereczkey Zoltán, a Pest Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke, korábban a KTI ügyvezető igazgatója.

Az elmúlt 25 évet összefoglalva úgy fogalmazhatunk, hogy a Szegedi Közlekedési Konferencia elsősorban a hazai közforgalmú közlekedés szakkonferenciája. Igyekszik bemutatni az alágazathoz tartozó változásokat, terveket az érdeklődéseknek megfelelően.

25 év a KTE-ben (1999–2024)

Emlékek, interjúk

A területi szervezetekben, tagozatokban megvalósuló szervezeti élet, szakmai programok, tanulmányutak alappillérei a KTE tevékenységének, amelyek alkalmat teremtenek nemcsak a tudományos szakmai munkára, hanem a kötetlenebb hivatásrendi találkozókra is.

A területi szervezetek, tagozatok felölelik valamennyi közlekedési ágat. Ez a sokszínűség biztosítja azt, hogy a tagok, jogi tagok megfelelő információhoz, tudáshoz jussanak, szerteágazó tapasztalatokra tegyenek szert.

A következő fejezetekben megszólalnak a területi szervezetek és a tagozatok. Egy-egy személyes üzeneten és rövid összefoglalón keresztül bepillantást nyerhetünk arról a sokszínűségről, pezsgő egyesületi életéről, mely kovásza az Egyesületen belüli szakmai és emberi együttműködésnek.

Mit jelent nekem a KTE? Erre a kérdésre adnak választ ezek a gondolatok, felsorolva az elmúlt 25 év legemlékezetesebb történéseit, a KTE-ben elért eredményeket, a KTE-hez való tartozás erejét.

Bács-Kiskun Vármegyei Területi Szervezet

A területi szervezet sok rendezvényt, tudományos konferenciát rendezett. Régen jelentős esemény volt a szervezet életében az Országos Vezetőségi Vándorgyűlés, melyet többször is Kecskeméten tartottak. Többször szervezték itt a hagyományos Országos Pályafenntartási Konferenciát is. Legjelentősebb tudományos konferencia volt a „Közúti és vasúti átjárók forgalombiztonsági kérdései” Konferencia, melyet 1993-tól hagyományosan Kecskeméten rendeztek, melynek témája sajnos ma is nagyon aktuális.

A területi szervezet kiterjedt külföldi kapcsolatokat ápolt: Kammer der Technik Cottbus (NDK), Bolgár tudományos egyesület Vidin, Román Vasutas Egyesület Brassó, ITHZS Zágráb, Mérnökegyesület Szabadka.

Felföldi Károly
titkár

Vasútgépész végzettségemen túl olyan ismeretekre tettem szert a területi szakcsoportok valamint az országos szervezet által rendezett előadásokon, konferenciákon és szakmai látogatásokon, kirándulások alkalmával, amire annak idején magánemberként nem lett volna lehetőségem. Gondolok itt a MÁV-on belüli más szakágak működésének, fejlesztéseinek, új, korszerű technológiáinak megismerésére, de más közlekedési ágak és társszervezetek, mint például VOLÁN, Közútépítés- és fenntartás, közlekedési rendőrség viszonylag belső szakmai érdekességeinek tanulmányozására. Ennek a XX. század végén még különös jelentősége volt, mert – bár már nehéz ezt elképzelni is – nem volt internet a szinte végtelen információs lehetőségével, hanem csak az írott sajtó és maximum a televízió néhány műszaki jellegű műsora, mint pl. a DELTA. A jelenlegi információáradat ellenére is óriási jelentősége van a személyes, közvetlen emberi kapcsolatoknak, aminek továbbra is teret adnak a KTE helyi és országos rendezvényei.

Monori Csaba

A Közlekedéstudományi Egyesületbe 1980-ban léptem be, azon belül is a vasúti szakcsoportba. Felföldi Károly akkori szakaszmérnök kollégám kérdezte meg, hogy szeretnék-e tag lenni, mivel jókat hallottam, beléptem, a tagdíj emlékeim szerint akkor egy évre 50 Ft volt.

Több lehetőség volt kirándulásokra, mivel a Volán is a KTE szakcsoportjai közé tartozott és ezekhez az utakhoz buszt is tudtak biztosítani.

Nagyon jó kollektívára találtam itt, sok lehetőség volt szakmai utak megszervezésére és azokon való részvételre, igazi barátságok is alakultak ki. Ezek a szakmai utak nem korlátozódtak belföldre, több esetben jártunk külföldön is, amelyek közül a legemlékezetesebbek a teljesség igénye nélkül: a Köröshegyi völgyhíd megtekintése még építése alatt, a Belgrádi vasútállomás megtekintése, bemutatása, a hodosi vasútvonal építésénél a Nagyrákosi völgyhíd építésének megtekintése, a 4-es metró építésének megtekintése, külföldi, meghívott vendégek fogadása Bugacon, és részükre lovasbemutató szervezése, Ausztria - Puchberg, fogaskerekű hegyi kisvasút megtekintése.

Tiszavölgyi István

Fiatalkorú munkavállaló voltam, amikor 1996-ban beléptem a Közlekedéstudományi Egyesület tagjainak sorába. Akkor még nagyon újak számítottak a „mágnesvasút”, melynek egy próba pályáját építették meg a németországi Latzenbachben. Az első lehetőségem ezen a szakmai úton való részvétel volt a KTE tagságom során. Ez az első alkalom aztán meghatározta az Egyesülethez fűződő kapcsolatomat. A vezetőségnek fontos volt az új megoldások megismertetése a tagsággal, így jutottunk el – a teljesség igénye nélkül – Zalalövőre, a hodosi vasútvonal nagyrákosi völgyhídjának építési helyszínére, és a budapesti 4-es metró kelenföldi bázisának megtekintésére. A későbbiek során, 2014 óta magam is tisztségviselő lettem a Bács-Kiskun megyei Területi Szervezet vasúti szakcsoportjában. Az elődeim által elindított szakmai tapasztalatszerzést kiemeltnek tekintettem. Eljutottunk Kisújszállásra, ahol megtekinthettük a gyárilag összeszerelt kiterő szállítását és beépítését. Nagy élmény volt a szegedi lézerközpontban tett látogatás, ugyanúgy, mint a sínkészítés megtekintése az ausztriai Leobenben. Az idei évben volt lehetőségünk megtekinteni a vasúti bontó-, építő szerelvényt. Nagy élmény volt látni az érdeklődést úgy a fiatal kollégák, mint a nyugdíjasok szemében.

Patyiné Berzovich Éva
vasútszakmai csoport titkár



Baranya Vármegyei Területi Szervezet

A Baranya megyei közlekedési- és hírközlési szakág műszaki mérnökei megalakulásától aktívan és folyamatosan részt vettek az Egyesület munkájában. Elfogadták az alapelveket és tevékenységükkel bizonyították, hogy nemes célkitűzésekért dolgoznak.

A helyi vezetőség a szervezet kialakításában alkalmazkodott az Egyesület felépítéséhez létrehozva a területi szakcsoportokat. Természetesen a helyi sajátosságok figyelembevételével néhány változás is szükségessé vált. Voltak olyan szakcsoportok, melyek kezdettől fogva működnek, de olyanok is, melyek rövid működés után megszűntek, mint pl. a Közúti Képzés- és Vizsgáztatás szakcsoport, a Fuvaroztatók Fóruma, de létrejött a Volán szakcsoport. A dombóvári és a nagykanizsai gépészeti szakcsoport átigazolását kérte a baranyai szervezethez.

Lényeges megjegyezni, hogy a közlekedési ágak átszervezése kisebb mértékben befolyásolta a területi szervezet taglétszámát, mely átlagosan 300 fő körül mozog.

A területi szervezet több országos konferencia szervezésében, rendezésében vesz részt. Hagyományosan kétfévente kerül megrendezésre a futástechnikai, a távközlési- és biztosítóberendezési-, a forgalomszabályozási konferencia.

A Vasúti Forgalmi Konferencia lebonyolítását is a területi szervezet oldotta meg.

Kezdetben a személyszállítási konferencia régiós rendezés volt (Baranya, Somogy és Tolna megye között), ami 2014 óta az „Új megoldások a közösségi közlekedésben” című rendezvénné változott, melyet évente szervez a baranyai területi szervezet.

A vasút-villamosítási konferenciát ma már a Vasúti Erősáramú Alapítvány szervezi, aminek rendezésében társszervezőként vesz részt a területi szervezet, évente felváltva a városi közlekedés áramellátási rendezvénnel együtt.

Kiemelten kell szólni arról is, hogy az újjászervezett Vasúttörténeti Szakosztály rendezvényeit is közös lebonyolításban rendezi meg a két szervezet. Így került sor a „100 éves a pécsi vasútigazgatás”, című emlékülésre, valamint a 150 éves a Pécs-Barcs Vasút, a 150 éves a Duna Dráva Vasút és a 150 éves a Dombóvár-Bátaszék vasútvonal emlékünnepekre. A jubileumokra a területi szervezet anyagi támogatásával emlékfüzetek is készültek.

A rendezvények mellett minden évben szakmai kirándulásokra kerül sor. A turisztikai látnivalók mellett szakmai programok is vannak. Elsősorban a közlekedés minden ágában létrejött szakmai fejlesztések, új technikák és technológiák megismerése

a cél. Minden alkalommal szakmai vezetéssel ismerhetik meg a résztvevők ezeket a megoldásokat. Az utóbbi időben az is előtérbe került, hogy a hazai fejlesztéseket megismerhessék és az új beruházásokat a helyszínen megtekinthessék a szakemberek. Volt kirándulás Ausztriába, Németországba, Horvátországba, Szerbiába, Romániába, Szlovákiába, Szlovéniába Lengyelországba, Csehországba.

A kiemelt programok közé tartozik „A Közlekedési Kultúra Napja” rendezvény lebonyolítása, melyet országosan egyedülálló módszer szerint szervez a területi szervezet. Pécs város valamennyi közlekedési vállalata aktívan vesz részt a lebonyolításban, bemutatva a közlekedési kultúra kialakításában betöltött szerepét. A programon részt vesznek a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottságának munkatársai is. Felnőttek és gyerekek számára is érdekes események váltják egymást. Vetélkedők, tesztek, gyakorlati bemutatók színesítik a programot. Az egyes közlekedési ágak irányítási-, kommunikációs-, és műszaki területeit is megismerhetik a rendezvényre látogatók. Szervezetten jönnek óvodás és iskolás csoportok. Vonatozhatnak, megismerhetik a mozdonyokat, buszokat. Láthatják belülről is az útellenőrzéshez használt műszeres autót. Minden évben sikeres a program, egyre többen kíváncsiak a vállalatok munkájára. Ezek a rendezvények arra irányulnak, hogy minél fiatalabb korban ismerjék meg a gyerekek valamint a felnőttek a közlekedési kultúra irányelveit.

A nagy rendezvények mellett a szakcsoportok saját szervezésű programokon ismertetik meg a résztvevőket szakmájuk újdonságaival. Minden programra meghívást kap valamennyi szakcsoport, ezzel a tagok közötti jó kapcsolat is biztosítható. Természetesen szakmai előadások mellett egy-egy új megoldással a helyszíneken, a gyakorlatban is megismerkedhetnek az egyesületi tagok. Évente átlagosan 30 kisebb rendezvényre kerül sor.

A területi szervezet eredményes munkáját az is segíti, hogy a vezetőség évek óta stabil, aktivizálja a tagokat és folyamatos kapcsolatot tart velük. Évente van értékelő évzáró ülés, és baráti beszélgetés, ahol a következő év programjának tervezése is megtörténik.

A területi szervezet munkáját a KTE vezetősége is elismeri. Az évente odaítélt kitüntetések is ezt bizonyítják.

Az elkövetkezendő időszakban is hasonló színvonalú munkával folytatja a területi szervezet tevékenységét. Továbbra is a műszaki fiatal szakemberek bevonása az egyesületi munkába fontos stratégiai cél. Az országos egyesületi munkában továbbra is aktívan vesznek részt a megválasztott tisztségviselők.

Dr. Weidinger Antal
elnök

A Közlekedéstudományi Egyesületnek 1974 óta vagyok tagja. A Csongrád Megyei Területi Szervezet vett fel tagjainak sorába a Közlekedési- és Távközlési Főiskolán készült szakdolgozatom elismeréseként. Az 50 éves folyamatos a tagságom elismeréseként ebben az évben Örökös Tagság elismerésben részesültem. 1976 óta a Baranya Megyei Területi Szervezet tagja lettem, ahol a vasútüzemi szakcsoport titkári tisztségét töltöttem be a 2010-es évekig. 1994-től a KTE Honlap-és Hírlevél Bizottságának tagjaként, majd elnökeként dolgozom jelenleg is. Ezen kívül az Általános Tagozat Közlekedéstörténeti Szakosztályának titkári tisztségét is betöltöttem.

Az elmúlt időszak alatt számtalan konferencián és különböző tudományos rendezvényen vettem részt. Több konferencia szervezésében és lebonyolításában is tevékenyen közreműködtem. Ezeken az eseményeken nagyon sok ismeretet kaptam, amit szakmai munkám során hasznosítani tudtam. Több belföldi és külföldi szakmai kiránduláson volt lehetőségem megismerni a közlekedési szakma valamennyi területén bevezetett új eljárásokat és műszaki újdonságokat és szerezhettem szakmai tapasztalatot. A Közlekedéstudományi Szemle is sok új ismeretet nyújtott.

A szakmai oldal mellett nagyon fontos volt a személyes kapcsolatok kialakítása is. Az egyesület programjain a hivatalos részen túl a közlekedési szakma képviselőivel folytatott közvetlen beszélgetésekre is volt lehetőség. Ezek a találkozások alkalmat adtak arra, hogy mélyebben megismerjük egymást és megvitassuk nézeteinket. A személyes kapcsolatok a további együttműködést nagyban elősegítették.

A KTE a közlekedési szakma legnagyobb civil szervezete, ami a szakemberek számára fontos fórum lehetőséget biztosít.

Imre Lászlóné
titkár

A közlekedéssel – mint annak területi irányításában, alakításában felelős – a Baranya Megyei Tanács VB. Közlekedési Osztályán kerültem kapcsolatba. A kollégák gyorsan beszervezték a KTE-be, de nem nagyon kellett agitálni, mivel a tagság izgalmas programokon, konferenciákon való részvétel lehetőségét jelentette számomra. Örömmel segítettem a rendezvények megszervezésében, melynek köszönhetően folyamatosan bővültek a szakmai ismereteim. Széleskörű ismeretekkel, tapasztalatokkal rendelkező kollégák segítették munkavégzésemet. A szakmai kirándulások nemcsak a hazai innovációk megismerését tették lehetővé, hanem nemzetközi kitekintést is biztosítottak. Ezen szakmai programok hozzájárultak ahhoz, hogy munkánkat egyre jobban, szélesebb látókörrrel tudtuk végezni. Nagy megtiszteltetés, hogy immár 2007-től bízhatnak meg a tagtársaim a Baranya Megyei Területi Szervezet vezetésével, illetve, hogy az Egyesület különböző bizottságaiban tevékenykedhetek. Az Egyesülettől kapott elismerések további ösztönzést adtak munkámhoz. Az évenként, illetve két évenként tartott konferenciák megszervezése nagy kihívást jelentettek számomra, hiszen mindig olyan témákat kell választani, illetve előadókat felkérni, akik közérdeklődésre tartanak számot és az előadás témája is előremutató. Ugyancsak örömmel csatlakoztam



Dr. Weidinger Antal
elnök

„A Közlekedési Kultúra Napja” rendezvényhez. A Megyei Szervezet vezetőjeként igyekszem a közlekedési alágazatokat bevonni ebbe a programba, mivel az a véleményünk, hogy ezen a napon lehetőség szerint minél több közlekedéssel foglalkozó szervezet legyen jelen. Így megtalálható a szervezők között a helyi Balesetmegelőzési Bizottság, a MÁV, a MÁV-START, a TŰKEBUSZ, a MAK Veteránautós Szakosztály, és a Közút Kezelője mellett esetenként pl. a Vasútmodellező Klub, vagy a Kerékpárosok Szövetsége is.

Úgy gondolom, hogy az Egyesület kiállta az idők próbáját, de természetesen célul kell kitűzni a folyamatos megújulást, fiatalítást is. Ehhez kívánok sok sikert!

Békés Vármegyei Területi Szervezet

A Közlekedéstudományi Egyesület munkájában 1993-óta vesz részt, 2006-tól 2022-ig a KTE Békés Megyei Területi Szervezet titkárává választották. Előadások és szakmai kirándulások szervezését végzi évek óta kiemelkedő színvonalon. Több megyei szintű szakmai kirándulást, mint például 2007-ben az M0-ás Megyeri híd építésére, 2008-ban Temesvár, Herkulesfürdő és Oravica-Anina közötti az első magyar hegyi vasút megismerésére, 2009-ben Kolozsvár és Torda közötti Észak-erdélyi autópálya építésére, valamint 2010-ben Ausztriában a Dachstein Südwandbahn gleccservasút és a Großglockner Hochalpenstraße magashegyi út felkeresésére szervezett nagy létszámú szakmai programot.

Tudományos cikkek: Közúti és mélyépítési szemle 55. évfolyam 7. szám / 2005: Karsai Mihály – Pirityi András: A tengelyterhelés mérőhelyek felmérése és számítógépes kiértékelése.

Közlekedéstudományi Szemle 64. évfolyam 4. szám / 2014: Benkő Mihály – Dobókői György – Karsai Mihály: Járművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a járművezetői teljesítményt érintő hatások elemzése anyag is matematikai és számítástechnikai képzettségén alapult.

Küldetésének tartotta, hogy a helyi közlekedési fejlesztések, megoldások megismertetésén (M44, 120 vasúti fejlesztések) túlmenően a Békés megyei KTE tagjai megismerhessék a környező országokban a közlekedés területén megvalósított fejlesztéseket. újdonságokat.



Karsai Mihály

Dr. Szeberényi Andor a Közlekedéstudományi Egyesület Békés Megyei Területi Szervezetének elnöki tisztségét töltötte be 1990 és 2006 között. Kiváló szakmai és szervezési munkával irányította 16 éven át a KTE Békés Megyei Területi Szervezetét.

KTE kitüntetései: Széchenyi Emlékplakett, Jáky József díj, Gárday Gábor emléklap, örökös tagság.

A KTE Etikai és Érdekvédelmi Bizottságának elnöki feladatait huzamosabb ideig ellátta. Békés megyében az ember-jármű-pálya közlekedéshatósági egysége és a szolgáltató hatósági szemlélet bevezetése a nevéhez kötődik. Rendszeresen részt vett közlekedési jogszabályok kidolgozásában, országos kodifikációs munkákban. A közlekedéshatósági terület elismert szak tekintélye volt.



Szeberényi Andor
(1937. 08. 01. – 2024. 03. 17.)

„A közúti közlekedés emberi tényezői” című kétfévente ismétlődő konferenciák megálmodója és fő szervezője volt. Kiemelten fontosnak érezte az Egyesület tevékenységének megismertetését a fiatalokkal, valamint a gyermekek közlekedésre nevelésének elkötelezett híve volt.

Dobókői György 1981. január 1-től, több mint 36 éve tagja a Közlekedéstudományi Egyesületnek, 1994-től 2006-ig megyei titkári, majd 2006-tól 2022-ig a KTE Békés Megyei Területi Szervezetének elnöki funkcióját látta el. Mindig aktív, lelkiismeretes munkát végzett a közlekedés hatósági munkájában és a közlekedés ügyét szolgáló társadalmi



Dobókői György

munkában, amelyet a KTE szervezete, tevékenysége iránti nagyfokú elkötelezettség, szakértelem jellemzett.

Szervezőkészségéért 1998-ban Széchenyi emléklap kitüntetésben, majd többek között a Közlekedéstudományi Szemle 64. évfolyam 2014/4. számában megjelent „Járművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a járművezetői teljesítményt érintő hatások elemzése” című kutatásban társszerzőként végzett munkájáért 2013-ban Jáky József kitüntetésben részesült.

Aktívan részt vesz a KTE Hírlevél és Honlap Szerkesztő Bizottság, valamint a Közlekedés-biztonsági Tagozat munkájában.

Küldetésének tartotta, hogy a Békés megyében a közlekedés fejlesztéséért, és biztonságért tenni akaró műszaki kollégák igényei alapján szervezzenek KTE előadásokat, szakmai konferenciákat, kirándulásokat.

Benkő Mihály a Békés Megyei Területi Szervezet Emberi Tényezők Szakcsoportjának elnöke volt 2022 évig.

Nevéhez fűződik 2010-ben a „Képzetten, biztonságosan Európa útjain, autóbusz- és tehergépkocsi vezetők minősítésének új lehetőségei” című országos konferencia megszervezése.

2011-től minden évben egyre nagyobb sikerrel rendezte meg a motorosok tavaszi felkészítése érdekében az „Évadnyitó Motoros Tréningeket”. Értelmi szerzője, szakmai előkészítője és a teszt lebonyolításának vezetője a „Járművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a járművezetői teljesítményre való hatások elemzése” című kísérletsorozatnak, amelynek eredményei a Közlekedéstudományi Szemlében is megjelentek.

A Közlekedési Kultúra Napja 2015. évi megrendezése óta Békés megyében kitűnő előadásokat tartott a fiatalok vezetés közbeni mobil telefonálásának veszélyeiről, valamint a „szépkorúak” közlekedésének speciális kérdéseiről.

A Közlekedéstudományi Egyesület keretén belül elhivatottan tartott előadásokat a gyermekek és a „szépkorúak” közlekedésének speciális kérdéseiről.



Benkő Mihály

Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet

Vasutas Emlékmű állítása és ünnepélyes leleplezése 2005. július 9-én Miskolcon

A magyar vasút 1846-tól – az első vasútvonal átadásától – napjainkig több mint 1 millió embert foglalkoztatott. A speciális szakképesítéssel rendelkező dolgozók több szakmában, nagyon sok területen tevékenykedtek azon, hogy a vasúti személy- és áruszállítási igényeket az adott kor elvárásainak megfelelően, a lehetőségekhez mérten maximálisan kielégítsék. Mindezt veszélyes üzemi körülmények között, balesetvédelmi, életvédelmi előírások fokozott betartásával tették, teszik. Kollégáink olyan egységben segítették a vasúti közlekedést, mely a napi rutinon túl, az országos összefogást igénylő feladatok megoldásánál is megmutatkozott. Így pl. a második világháború után a vasutasok áldozatos munkájának köszönhetően indult meg az ország vérkeringése: a vasúti közlekedés. Ezt a munkát lehet és kell is szeretni, melyet az a tény is bizonyít, hogy generációról-generációra öröklődve, vasutas dinasztiák alakultak ki.

A vasútügy kiemelkedő alakjait méltán ismeri a közvélemény is, de a „kis vasutasok” több százezres tömegének még sehol nem állítottak emléket. Ezeknek az em-



bereknek és áldozatos munkájuknak állít az országban egyedülállóan emléket az emlékmű. Egy olyan hely ez, mely felidézi bennünk vasutasokban elődeink emlékét, ahol tiszteleghetünk előttük, s mely fokozza együvé tartozásunk érzését. A fiatalabb vasutas generációban felébreszti, az idősebbekben életben tartja ezeket a gondolatokat, s talán másokban is kiváltja a vasutasság tiszteletét.

A Miskolc-Tiszai pályaudvar épületének déli homlokzata előtti területen, díszes környezetben kapott helyet az obeliszk. Az oszlopon elhelyezett fekete márványtáblán az alábbi szöveg olvasható: „Mindazok emlékének, akik 1846-tól a magyar vasutat szolgálták”.

A vasutas Emlékmű létrehozását 2002-ben a KTE Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Területi Szervezetének Senior Szakcsoportja kezdeményezte. Az elképzelések megvalósítását a MÁV Rt. 1,5 millió Ft-tal, a KTE országos szervezete 500 ezer Ft-tal támogatta. A kivitelezési munkálatok 2004. évben kezdődtek és a 2 millió Ft-os beruházás 2005 elejére készült el.

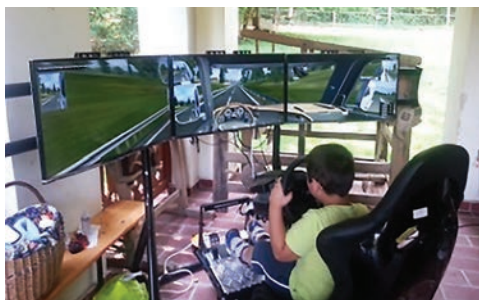
Az Emlékmű ünnepélyes leleplezésére 2005. július 9-én, az 55. vasutasnap megnyitóján került sor. Az avatóbeszédet a MÁV Rt. részéről Gaál Gyula elnök-vezérigazgató, a KTE képviselőjében Garadnai András KTE alelnök mondta. Az ünnepi beszédek után helyeztek el először koszorút az emlékmű talapzatán, mellyel Miskolcon egy vasutasnapi hagyomány teremtődött.

Családi Nap rendezvény 2016. szeptember 10. Miskolc

(Csanyik Északerdő Zrt. Erdei Iskola) Az egész napos rendezvényen több mint 300 fő vett részt.

Motó: Piknikezzünk együtt, töltsünk el egy interaktív napot a Közlekedéstudományi Egyesülettel! A rendezvényen a KTE Országos vezetés részéről Magda Attila ügyvezető és kedves családja vett részt. Az alábbi programokat térítésmentesen biztosította Területi Szervezetünk:

- A rendezvény helyszínére érkezést és távozást kisvonattal, vagy a múlt és jelent reprezentáló nosztalgia, illetve legmodernebb CNG hajtású autóbuszokkal biztosítottuk.
- Járműkiállítás és szimulátorok: Keskeny nyomközű vasúti kocsik és mozdony, MVK nosztalgia busz, UNIMOG és közútkezelő gépjárművek, rendőr motorkerékpár és járőr autó, teherautó-, valamint motorkerékpár szimulátor.
- Gyermek és családi programok: Rajzverseny, puzzle kirakó, családi KRESZ teszt, személygépkocsi és kerékpáros, valamint tömegközlekedési teszt, apró ajándékok.
- Egyéb szórakozási lehetőségek: madár kiállítás az iskola épületében, Forrásvölgyi Tanösvény bejárása túravezetéssel, játszótér hintákkal és mászókával, egyéb szabadtéri játékokkal.
- Főzőverseny



Közlekedési Bál

Már 20 alkalommal szerveztük meg Miskolc egy-egy patinás helyszínén farsangi bálunkat, mely a megye közlekedési szakembereinek színvonalas találkozási lehetősége.



Pillanatképek 2016-ból dr. Tóth János főtitkár úrral és Pelczné dr. Gáll Ildikó asszonnyal az Európai Parlament akkori alelnökével, aki bálunk díszvendége is volt.



Tanulmányutak, szakmai fejlődés és közösségmegtartás

Területi szervezetünk tagjainak minden évben önköltséges, 2-3 napos szakmai utat szervez. Az elmúlt 25 évben meglátogattuk a Magyarországon működő összes autógyárat és a paksi erőművet. Megnéztük Bécs akkor frissen felújított főpályaudvarát. Ótátfüreden tanulmányoztuk a tarajkai siklót és a tátrai fogaskerekűt. Meglátogattuk a pilseni Skoda villamosgyárat. Néhány helyszín és pillanatkép a teljesség igénye nélkül.





Demeter Péter
elnök

Nagy Alfréd
senior elnök

Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet

A területi szervezet XXI. századi tevékenységét több „vezető pároshoz” lehet kapcsolni:

- kezdetekben, Kaposvári Péter elnök; Katona János titkár
- majd Nemes László elnök; Katona János / dr. Bálint Ákos titkár
- napjainkban – több ciklus óta – Mondy Miklós elnök; dr. Bálint Ákos titkár

Minden időszakra jellemző volt, hogy a vezetők, különböző szakmai programok, kirándulások megszervezésével próbálták a közösséget formálni, és egyben tartani, kisebb-nagyobb sikerrel.

A kezdetekben négy szakcsoporttal, és bő 150 fős létszámmal jellemezhető szervezet – elsősorban a helyi Volán vállalat (Tisza Volán Zrt.) holdingba történő beolvadása, és a COVID időszak miatt – napjainkra 102 főre és három szakcsoportra szűkölt.

De az aktív, érdeklődő „mag” megmaradt.

A távolabbi eseményektől eltekintve, a közelmúltból az alábbi találkozók, szakmai utakkal, konferencia szervezésekbe történő bekapcsolódással volt jelen a közlekedési szakterületen a területi szervezetünk:

- Több, mint egy évtizede társszervezőként segítjük a Szegedi Közlekedési Konferencia, valamint a Nemzetközi Építésügyi Konferencia megrendezését.
- Többször társszervezői, majd a 2024. évben főszervezői voltunk A Közlekedési Kultúra Napja helyi rendezvényének.
 - Ezen sorozaton belül – az említett 2024. éven túl – ki kell emelnünk a 2022.05.13. napot, amikor szlovák mérnök delegációt fogadtunk az AKKN keretén belül, többek között bemutatva az Egyesület tevékenységét, és az AKKN jelentőségét.
- 2019. évben a közreműködésünkkel került megrendezésre a városunkban a IV. Országos Vasúttörténet Konferencia (2019.05.16-17.), valamint az Országos Intézőbizottsági Ülés (2019.11.13-15.)
- Csak a közeli, elmúlt öt évre visszatekintve, az alábbi helyekre szerveztünk szakmai kirándulásokat:
 - 2019.05.29. - Megyeri híd Komáromi új Duna híd
 - 2020.08.28. és 09.11. - Tiszaugi - épülő - új híd - (Az érdeklődés miatt, kettő csoportban)

- 2021.10.20. - Pancho Aréna és Vágvölgyi kisvasút
- 2022.08.24. - Szent Gellért Fórum (Szeged)
- 2022.10.03. - Lánchíd és MVM Dome
- 2023.07.18. - Old Car Múzeum (Kiskőrös) és Kalocsa-Paks - épülő - Duna híd
- 2023.10.12. - Liszt Ferenc Repülőtér látogatás, és Repülő Múzeum
- 2024.10.18. - Kenderesi -felújított- Vasútállomás a Kormányvárával és Horthy emlékhelyek
- 2024.11.12 – Tiszavirág Sportuszoda és Pick Aréna (Szeged)

Bízunk abban, hogy az elkövetkezendő években, évtizedekben továbbra is az érdeklődő közlekedési szakemberek találkozó helye lehet a KTE Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezete.

Mondi Miklós
elnök

Bálint Ákos
titkár



Fejér Vármegyei Területi Szervezet

Nagy szakmai múltra visszatekintő civil szervezet, melynek munkájához 1991-ben nagy örömmel és lelkesedéssel csatlakoztam. A Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht-nál szinte „elvárás” volt, hogy mérnökök a helyi szervezet tagjai legyenek. Aktív egyesületi életbe cseppentem be, ahol a szakmai közösség baráti közösségé is kovácsolódott. A minden évben megrendezésre kerülő Közutas Szakmai Napunk várme-gyénk legjelentősebb közlekedési témájú előadássorozata, melyet este mindig vidám hangulatú bál zár. Topeka nevű klubrendezvényünk színes szakmai, élménybeszámo-ló jellegű találkozó. A Szakma Nagy Öregjei nevű rendezvényünkön az idősebb szak-emberek tapasztalataiból tudunk tanulni. A jó hangulatú szakmai kirándulásokon tagtársaink családtagjai is szívesen vesznek részt. Ehhez a szakmai – ezen túlmenően – baráti közösséghez tartozni megtiszteltetés, ahol meg tudjuk osztani szakmai véleményünket egymással és másokkal is.

Molnár István
elnök

Győr-Moson-Sopron Vármegyei Területi Szervezet

A Közlekedéstudományi Egyesület hagyományainak megfelelően, elsősorban a rendszerváltás előtt, de még azt követően néhány évig, a Győr-Moson-Sopron Megyei Területi Szervezet is alapvetően háromlábban állt, illetve az itteni speciális helyzet miatt négyen. A hagyományos háromláb: vasút, közút, autóbuszos közlekedés mellett a korábbi Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (ma Széchenyi István Egyetem) jelentette az Egyesület harmadik lábát a megyében.

Ez a helyzet az utóbbi 25 évben drasztikusan megváltozott, hiszen a vállalati szereplők visszahúzódása nyomán a megyei tagság döntő részben a Széchenyi István Egyetemre épül, kisebb részben a közlekedéshez kötődő egyéb szakemberekre, illetve a senior tagokra.

Mindezek ellenére az utóbbi évtized szép fejlődést eredményezett a COVID járvány ellenére is, hiszen a 2011-ben indított Közlekedéstudományi Konferencia mára stabil szereplője az éves rendezvénynaptárnak, ahol két nap alatt, a közlekedés teljes spektrumát felölelve, közel 100 előadás hangzik el.

Az elmúlt időszakról a területi szervezet néhány tagjának véleményét lehetne idézni:

„Jómagam úgy 92-93-ig szerveztem a győri KTE programok egy részét, megírtam a meghívókat, a közel lakóknak ki is vittem, hogy még a bélyegre is kevesebbet kelljen fizetni. Tettem, mert a szakmai fejlődést fontosnak tartottam. Aztán lassan a MTESZ iroda is megszűnt [...] így a KTE nálam is nagyon elcsendesedett. [...] a senior felölősi posztot elfogadtam, hogy legalább tegyek itt is valamit. [...] azt gondoltam, hogy ennyi év után nem egyben, hanem kisebb szakmai csoportokban és fehér asztal melletti beszélgetéssel indítva lehet a tagokat megmozdítani.”

„Azt gondolom, hogy a 35 évnek egyik nagy baja az volt, hogy a KTE és a többi hasonló egyesületek nem tudták kellően elhatárolni tevékenységüket a Mérnöki Kamarától, és azt hiszem, ez ma sincs nyugvóponton. [...] Természetesen marad átfedés és ez nem is baj.”

„Valaha több mint 100 tagja volt a győri szervezetnek, [...] voltak programok, előadások, év végi összejövetelek, kirándulások (külföldre is), most lényegében az

Egyetem jelenti a helyi szervezetet. Az országos KTE-ről a konferenciák és a Közlekedéstudományi Szemle jut eszembe. [...] talán ez az egyetlen volt MTESZ egyesület, amelyik fennmaradt, ez érdem, fontossága nem lehet kérdéses.”

„A közlekedés emberek között, a KTE közlekedési szakemberek között teremt kapcsolatot.”

Dr. Horváth Balázs
elnök

Sopron Városi Területi Szervezet

Az 1949-ben alapított Egyesületben van egy a „sorból kilógó” tagszervezet, a Sopron Városi, amely megalapítása óta önálló egységként működik, és összefogja a Sopronban és környékén a közlekedés területén tevékenykedő szakembereket. A korábbi szokásoknak megfelelően itt is volt és ma is van egy „bázisvállalat”, a GYSEV, amely biztos háttérrel nyújt működésünkhöz.

A korábban hosszú ideig elnökként tevékenykedő Gárdai Gábor a 2000-es években részt vett a Szenior Bizottság megalapításában, amely az idősebb, az aktív munkából kivált tagtársaink részére kapcsolattartási lehetőséget biztosít. E tevékenységének emlékére került megalapításra a „Gárdai Gábor emléklap”, amely a szépkorú tagok munkájának elismerésére adható.

A Szervezetünkben 2007-ben alakult meg Szenior csoport, amely azóta is aktívan szervez előadásokat, üzemlátogatásokat.

Egyesületünk több nagy sikerű hazai és nemzetközi rendezvény megszervezésében vett részt, biztosított helyszínt, valamint segítette azok eredményes lebonyolítását.

Kövesdi Szilárd
elnök

Németh Béla
titkár

Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet

A Közlekedéstudományi Egyesület 75. évfordulója alkalmából megünnepeljük az elmúlt évtizedek során a közlekedés területén bekövetkezett jelentős újdonságokat, valamint az Egyesület összetartó erejét és az általa nyújtott lehetőségeket. Az ünnepelés célja, hogy bemutassuk a közlekedéstudomány fejlődését és a szakmai közösség fontosságát a jövőbeli innovációk szempontjából.

Az utóbbi 25 év során a közlekedés számos területen új kihívásokkal és lehetőségekkel nézett szembe. Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) elterjedése, a fenntartható mobilitás iránti növekvő érdeklődés, valamint a digitális technológiák integrálása forradalmasította a közlekedési folyamatokat. A közlekedési tudományok területén végzett kutatások és fejlesztések eredményeként új módszerek és eszközök állnak rendelkezésre, amelyek javítják a közlekedés hatékonyságát és biztonságát.

A Közlekedéstudományi Egyesület erős közösséget alkot, amely összefogja a szakembereket, kutatókat és gyakorlati szakembereket. Az együttműködés révén sikerült széleskörű tudásmegosztást megvalósítani, amely hozzájárult a közlekedési szektor fejlődéséhez. Az Egyesület által rendezett konferenciák, workshopok és szakmai fórumok lehetőséget biztosítanak arra, hogy a kollégák bemutassák a legújabb kutatási eredményeiket és tapasztalataikat, ezáltal inspirálva egymást az innovációkban.

Fentieket támasztja alá, hogy a területünkön dolgozó szakembereket ennek szellemében próbáltuk meg mozgósítani a cél érdekében.

2003-2023 év között 19 országos „Nagyrendezvényt”, 226 szakmai előadást, illetve kirándulást valósítottunk meg, amit az országos vezetőség is elismert. Ebben az időszakban számos nagy- kitüntetésben, 22 arany és 42 ezüst jelvényben részesültünk.

Demkó László
elnök

Dr. Tóth Szabolcs
titkár

Heves Vármegyei Területi Szervezet

A Közlekedéstudományi Egyesület Heves megyei szervezetével karöltve havonta kerül megrendezésre az ún. Közlekedési Klub, általában Egerben, de több alkalommal kirándulások és szakmai bemutatók színesítik a programot. A szervezet gerinctevékenysége a klub havi rendszerességgel történő működése, melyről a sajtó folyamatos tájékoztatást biztosít a közlekedők és érdeklődők felé.

A „Közlekedési Klub” havonta megrendezésre kerülő esemény a megye civil közéletének szerves része, tevékenységünk a média (a nyomtatott, elektronikus és a képi sajtó folyamatosan jelen van) számára is érdeklődést nyújt, ezen keresztül tudunk szakmai információkat és üzeneteket eljuttatni a közlekedők felé. Mint szakmai tudományos szervezet elsősorban a helyi érdekeltségű eseményeket, lehetőségeket taglaljuk, amely szűkebb hazánk, Heves megye számára érdekesek. Emellett azonban országos léptékű előadásokat is szerveztünk és a jövőben is kívánunk szervezni.

Választott tisztségviselőink:

Elnök:	Szerencsi Gábor
Titkár:	Sivák László
Ifjúsági felelős, kommunikáció:	Botos Éva
Senior felelős:	Szalai György

Elmondható, hogy a viszonylag kis létszámú szervezet aktív, hiszen a havi rendezvényeinket 15-30 fő rendszeresen látogatja, de alkalmanként a 40 főt is eléri a létszám.

2016-ban indítottuk facebook internetes oldalunkat (<https://www.facebook.com/KozlekedesiKlubEger>), aminek a célja a közlekedési klub szélesebb körben történő népszerűsítése.

Szerencsi Gábor
elnök



Jász-Nagykun-Szolnok Vármegyei Területi Szervezet

A KTE Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területi Szervezeténél a közlekedés vasúti- és közúti regionális szegmensében tanúsított több évtizedes aktív szerepvállalásomat a tagság fluktuációja és pályaelhagyása miatt a 2000-es években szüneteltettem. A közlekedés, mint életünk és az ország gazdaságának motorjaként működő funkció számomra családi tradíciót követve a vasút által vált az életem részévé, hivatásommá. Ebből az indíttatásból egyértelmű volt, hogy 2004-től a KTE Vasúti Tagozat aktív tagjaként 2015-ben elfogadtam a Közlekedéstudományi Egyesület ügyvezetőjének felkérését a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Területi Szervezet elnöki tisztiségére, amelyhez a tagságtól bizalmat kaptam. A feladat egyértelmű volt: a tagság aktivitásának fokozásán és új tagok toborzásán keresztül az egyesületi munka aktivitásának fokozása, a közlekedési kultúra célkitűzéseinek megismertetése a közlekedésben résztvevőkkel és aktív közreműködés a megvalósításban. Ennek megfelelően



A Közlekedési Kultúra Napja, mint sikeres fő rendezvényünk mellett folyamatosan helyszínt és keretet biztosítunk – az általam működtetett Szolnoki Vasúti Almárium-ban – közlekedésszakmai rendezvényeknek, ahol minden korosztály iránymutatást kap a vasúti- és a közúti közlekedés elfogadott és követendő magatartási normáira. Ez – mint minden sikeres projekt – természetesen csapatmunkában valósulhat meg: kiváló kapcsolat alakult ki a Vármegyei Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya, valamint a vármegyei Balesetmegelőzési Bizottság, a Volán és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. regionális szakembereivel.

Kondor Balázs
elnök

Közlekedésmérnökként és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Igazgatóságán forgalomtechnikai és kezelői osztályvezetőként a közúti közlekedés tervezésével, szervezésével kapcsolatosan végzett munkámból eredően motivációt és felelősséget éreztem a hivatásomhoz kapcsolódó társadalmi felelősségvállalásra. Ennek jegyében kezdeményeztem a KTE-be történő tagfelvételemet. Az Egyesület lehetőséget teremtett számomra és a szakmai közösség tagjainak is olyan szakmai kapcsolatok kialakítására, amely eredményeként egy-egy nemzetközi vagy



akár hazai jó gyakorlatot tapasztalatokkal kiegészítve tudtunk közösen megvalósítani, régiókban adaptálni. A megyei szervezet élete 2015-től lendületet kapott, amelynek sikertörténete a 2019-es A Közlekedési Kultúra Napja rendezvényünk volt. A MÁV, a VOLÁN, a Magyar Közút, a rendőrség és a civil szervezetek összefogásában megvalósult egész napos programjának komplex tartalma, minden korosztály, civilek és szakemberek számára nyújtott programok (vetélkedők, érzékenyítő programok, járműbemutató, kaszkadőrbemutató, szituációs játék és szakmai konferencia) hasznossága és sokszínűsége érezhetően pozitív hatást gyakorolt a résztvevőkre és ezáltal Szolnok város közlekedésbiztonságára. A közlekedésbiztonság változó helyzete, a járművek volumenének növekedése, továbbá a műszaki- és a forgalomtechnikai megoldások innovációja állandó témát biztosítanak ahhoz, hogy közlekedési szakemberekként spontán módon vagy a KTE által biztosított fórumokon keresztül meghallgassuk egymást, ütköztessük álláspontjainkat, vitázzunk és ezáltal fejlődjünk a közös cél érdekében.

Litkei Bálint
Közüti Szakcsoport elnöke

Komárom-Esztergom Vármegyei Területi Szervezet

Célunk a tagság megtartása, melyet szakmai programok, előadások, kirándulások megszervezésével próbálunk biztosítani. 2012-ig volt lehetőségünk és szinte minden évben szerveztünk külföldi tanulmányutakat, melyeken a megyei – saját költségvetéssel rendelkező – támogató szervezeteink segítségével a tagok költségtérítés nélkül tudtak részt venni. A teljesség igénye nélkül Hannoveri Világkiállítás, Frankfurti Autószalon, Párizs, London stb. A lenti képek Wolfsburg-i Autóstadtban, illetve Prágában készültek.



A nagymértékű társasági átszervezéseket követően az elmúlt években belföldi szakmai tanulmányutakat szerveztünk, melyeken a tagok részben saját költségükön tudtak részt venni. Papp László Sportaréna építés, M85 alagút építés Sopron, Paksi Atomerőmű, Monostori híd Komárom, Tomori Pál híd Kalocsa – Paks.

Barabás Zsolt
elnök

Geszler Attila
titkár

A „Közlekedésgazgatás” című országos konferenciákat 9 alkalommal szerveztük Tán az Olimpiai Edzőtáborban. A konferenciák 60-80 fő részvételével kerültek megtartásra. A résztvevők jellemzően a Közlekedési Felügyelet, az Állami Közútkezelő Kht-k, a Volán társaságok és a Rendőrség munkatársai voltak. A jogalkotók sok-sok éven keresztül hivatkoztak vissza arra, hogy „ezt a tatabányai konferencián már megtárgyaltuk”. A konferenciákon rengeteg ajánlás fogalmazódott meg, melyet a szakmai irányítás beépített a napi eljárásokba. A fent felsorolt szervezetek támogatták a konferencia részvételi díjának jelentős részét. Sajnos a társaságok átszervezését követően már nem tudták ilyen formában támogatni a konferenciasorozatot, egyre nehezebbé vált fizetőképessé résztvevőket toborozni.

Dr. Farkas Károly
a KTE volt társelnöke,
a KTE KEM Területi Szervezet tiszteletbeli elnöke



62 éve vagyok a KTE KEM Területi szervezet Dunabaráti Körének alelnöke. Több jubileumi könyv kiadását és kiállítás összeállítását szerveztem. Jelenleg a tatai Német Nemzetiségi Múzeumban tekinthető meg a több mint 6 évtized gyűjteményéből készült kiállítás, melynek tartalma híven tükrözi és adja vissza azt a gazdag tevékenységet, szorgos munkát, amit a két „Duna-baráti kör” civil szervezete mindig is képviselt, és vallott:

a DUNA természetvédelmét, víztisztaságának védelmét, a környezetében élő nemzetek polgárainak békebarátságát,

hiszen ezért jött létre és remélem, hogy még sok-sok éven át így is lesz.

Kovács Ferenc
Duna-barát

SZERESD, TISZTELD ÉS ÓVD A DUNÁT
A MÚLTRA EMLÉKEZNI, AZT ŐRIZNI, ÁPOLNI, A JÖVŐT ÉPÍTENI KELL!
ULMER – SPATZA – WASSERRATZA
hoi – hoi – hoi!



Nógrád Vármegyei Területi Szervezet

Egy elképzelt üzenet Nógrádból.

Az elmúlt huszonöt évre visszatekintve csak egy név, csak egy arc juthat eszébe a nógrádi KTE tagoknak. Kecskésné Fazekas Olga huszonöt évig volt megyei titkár, vasúti szakcsoporti elnök és megyei küldött. Közben tagja volt két országos bizottságnak és egy ideig főtitkár-helyettesi munkát is végzett. Olgi hívta életre a „Határok nélküli partnerség” konferenciát, amit tizenhárom alkalommal fáradhatatlanul szervezett, országos és határon túli hírnévhez juttatva a rendezvényt. 2020-ban távozott közülünk.

Ezt az üzenetet Olginak kellene megírnia, ha megtehetné. Én úgy gondolom, valahogy így írná meg tömören:

Kis megyében, kis tagsággal is lehet nagyot alkotni. Nem a létszám a lényeg, hanem az elkötelezettség.

Határtérségben legyünk nyitottak, keressük a kapcsolatot a túloldali szakemberekkel. Amit mások máshol másképp csinálnak, abból mindig lehet tanulni.

Keressük fel a fiatalokat, nemcsak a szakmai tapasztalat fontos, hanem a friss tudás is. Tiszteljük az idős kollégákat, de fiatalítsuk a szervezetet. Így próbálunk működni a következő huszonöt évben is.

Ürmössy Ákos
elnök

Somogy Vármegyei Területi Szervezet

25 éve megyei szervezetünk az alábbi csoportokból állt:

- Közúti szakcsoport
- Közlekedés-hatósági szakcsoport
- Közúti közlekedési szakcsoport
- Vasúti szakcsoport
- Vasúti magasépítési szakcsoport

A megyében dolgozó állami szervezetek és vállalkozások változásai következtében a jelenlegi szakcsoportok az alábbiak:

- Közúti szakcsoport
- Közúti-vasúti közlekedési szakcsoport
- Közlekedési létesítmények magasépítési szakcsoport
- Közlekedésbiztonsági szakcsoport

25 éve a megyei szervezet létszáma: 252 fő

2024 évben a létszám: 102 fő

A csökkenés okai:

- A vármegyében dolgozó vállalkozások, állami szervezetek többször átalakultak. Igen erős a fluktuáció. A közúti közlekedési szakcsoportunk a közel 100 fős létszámát a többszöri átalakulás után majdnem teljesen elvesztette.
- A 35 év alattiak körében igen jelentős számú a pályaelhagyó, a külföldre távozás. Ebben a szegmensben 10 fő alatti a jelenlegi létszámunk.

Előadások, szakmai tanulmányutak szervezését kezdetektől éves terv alapján végezzük. A mérnöki és az építész kamarákkal közös szervezésű továbbképzésekben a mérnök és építész tagtársaink minden évben cselekvőül részt vesznek.

- Állandó rendezvényeink:

Biztonság a közlekedésben – Közös többnapos szakmai kirándulások, melyekből kiemelem:

- Belgrád főváros hídjai
- Zágráb közlekedési világiállítás
- Hajózás a Duna-áttörésnél
- Kőröshegyi völgyhíd, építés közben és átadás után

- Esztergom Duna híd és Suzuki autógyár
- Audi gyárlátogatás, és a komáromi új közúti hídépítés közben
- Pécs EKF 2010 létesítményei
- M6 autópálya alagútjai építés közben
- Kaposvári Közlekedési Központ tervbemutató, építés közben és átadás után
- Vasúti felvételi épületek felújítás közbeni bemutatása (Balatonszentgyörgy, Kaposvár, Balatonfenyves)
- Korszerű forgalomirányítás a GYSEV vonalán (Sopron irányítóközpont)
- Bécs körvasút intermodális csomópontja

Több megyei vezetői funkciókban az elmúlt 25 évben az alábbi személyek álltak helyt:

Megyei elnökök időrendben

- Dr. De Sorgo Tibor
- Balogh János
- Jaczó Győző
- Tóth István

Megyei titkár:

- Boa Árpád

Ifjúsági Bizottság vezetői:

- Neuhofer László
- Csabai Máté
- Nagy Edina

Szenior Bizottságvezetők:

- Csabai László
- Schiszler László

Boa Árpád
titkár

Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Területi Szervezet

A Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Területi Szervezete megalakulásakor Nyíregyháza, de már az 1980-as évektől záhonyi központtal a vasútra építve működik. Az elmúlt években három szakcsoporttal, a Gépészeti-, a Rendészeti- és a Vasúti Közlekedési Szakcsoport keretében 40 fővel végezte munkáját. Egyesületünk feladatának tekinti a Záhony Körzetben tevékenykedő, a terület jellegéhez igazodó közlekedés-logisztikai tevékenységeket, az ukrán–magyar határátmenetet, a vasút- és a közbiztonság területén dolgozó szakemberek munkakapcsolatának erősítését, szakmai látóköriük bővítésének segítését. Ennek érdekében támogatja a szakmai konferenciákon való részvételt, továbbá területi szervezetünk maga is konferenciákat és szakmai kirándulásokat, tanulmányutakat szervez. Néhány jelentősebb rendezvény az előző néhány év időszakából:

Vasúti forgalom és közlekedésbiztonság szervezésével kapcsolatos konferenciák, Workshop Záhony körzetben

Ebből a legutóbbi kiemelt a Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Területi Szervezete által rendezett, a 2023. február 24-én az Ukrajnában kirobbant fegyveres konfliktus egyéves évfordulójának napján, a Vasútforgalmi és közlekedésbiztonsági konferencia Záhonyban. Az évforduló jó alkalmat teremtett az előző év történéseinek elemzésére, és a további feladatok megfogalmazására.

A konferencián Záhony régióban dolgozó vasúti vállalatok, a MÁV Debreceni Igazgatóság, a Záhonyi Rendőrkapitányság és a Közlekedéstudományi Egyesület tagjai vettek részt.

A konferencián kiemelten foglalkoztak a meghívott előadók a záhonyi körzetben az orosz-ukrán konfliktus hatásainak kezelésével, a menekültellátás szervezésével.

Szakmai tanulmányutak, melyekből kettőt kiemelve:

Jelentősebb szakmai tanulmányút volt forgalmi szakcsoportunk szervezése, melynek célja a Záhony-Munkács közvetlen nemzetközi vasúti személyszállítás tanulmányozása volt. Az út során lehetőség nyílt Csap állomáson a vonatfedélzeten történő hatósági határvizsgálat, Csap-Munkács között a vasúti pályaudvarok, szolgálati

helyek, vágánykapcsolatok sajátosságainak tanulmányozására, valamint a Munkácsi vár megtekintésére.

A logisztikai szakcsoport szervezésében a Fényeslitke Intermodális Átrakó szakmai kirándulásra került sor. Célja az 5G technológiával vezérelt átrakási, logisztikai folyamatok megtekintése volt.

Gubik László
elnök

Tolna Vármegyei Szervezet

A megyei szervezet összefogja a szakma iránt érdeklődő mérnököket, szakembereket. A Tolna Megyei Mérnök Kamarával együttműködési megállapodást kötöttünk a szakmai programok összehangolására, megvalósítására, mivel nagy átfedés van a két tagság részéről. Így több közös konferenciát, programot, szakmai napot valósítottunk meg.

Az Egyesület rendszeresen 4-5 napos külföldi szakmai tanulmányutat szervezett az elmúlt 25 évben. Ezeken az utakon 40-55 fő vett részt rendszerint. Elsősorban építkezések, hídépítések, hídfelújítások, útépitések, járműgyártás és ezekhez kapcsolódó laboratóriumok, emulziógyártás, reptérlátogatás, zsilip építés, fogaskerekű kipróbálás, autós nyúzó és teszt pálya, és még nagyon sok, a szakembereinket érdeklő témát kerestünk, pl. régészet, stb. az utak tartalmas lebonyolítására. Természetesen minden szakmai úthoz kapcsoltuk a környék kulturális látnivalóinak megismerését. Ezeken felül bőven szerveztünk fakultatív programokat, pl. borkóstolók, sörgyárlátogatások stb. Ezek az utak nagyon népszerűek, ezt a tagságunk összetétele is mutatja, mert a szomszédos vármegyékből (Baranya, Bács-Kiskun, Somogy, és a távolabbi helyekről is Pest vármegye, Budapest stb. vannak tagjaink. A jelentkezésekkor meg szoktam kérdezni: miért a Tolna Vármegyei tagság mellett döntöttek? A válasz: Nagyon jók a szakmai utak, rendezvények, ezért csatlakoztak hozzánk. A teljesség igénye nélkül pár út a sok közül:

1999.06.17-20. Erdély - Csíkszereda

2008.10.11-14. Horvátország - Hotel Kastel

2009.10.07-11. Erdély - Szováta, Csíkszereda, Brassó

2010.09.23-26. Szlovákia

2012.09.07-10. Prága és környéke

2013.09.07-10. Erdély körút

2014.09.06-09. Krakó, Wieliczka, Tarnov

2015.09.12-16. Montenegró Palma Hotel-Tivat és Rimski Most Hotel-Sarajevo

2016.09.08-11. Eger, Sárospatak, Kassa, Széphalom, Vizsoly, Boldogkő

2017.09.21-24. Trieszt, Jesolo, Verona, Sirmione, Nova Gorica, Kobarid

2018.09.06-09. Salgótarján, Szlovákia, Körmöcbánya, Nógrádszakál, Ipolytarnóc

2019.09.19-22. Szlovénia

2023.09.21-24. Szekszárd, Sopron, Ausztria, Sopron, Szekszárd

A legnagyobb öröm az volt, amikor egy ilyen útról hazatérve a buszról való leszá-láskor úgy köszöntek el a tagjaink, hogy jövőre is jövünk bárhova is szerveztek utat, mert nagyon jól éreztük magunkat.

Egynapos rendezvényeinket a közelebbi területekre szerveztük, de voltak fél na-pos szakmai előadások, szakmai látogatások is.

Tagságunk stabil, a koronavírus járvány sem vette el senki kedvét és az egyesületi tagságukat fenntartották.

Nagy figyelmet fordítottunk A Közlekedési Kultúra Napjával kapcsolatos megje-lenések megszervezésére, lebonyolítására. Igyekeztünk minél szélesebb körben meg-ismertetni e nap céljait, értelmét, és az eddig elért eredményeket. Minden évben több aktivitást szerveztünk.

Az UltraBalaton Futóversenyen hat éve jelentünk meg a teljesítményünk (Csak egy kör a Balaton körül 211 km.) felajánlásával. Immár ötödik éve „A Közlekedési Kultúra Napjának Csapata” néven népszerűsítettük a nagyszámú induló, érdeklődő körében ezt a magyarországi kezdeményezést. Öt-hat fős női váltó és egy-két fős ke-rékpáros kísérő vett részt évente ezen a rendezvényen.

Mint kerékpáros kísérő (a futók frissítését végző) ilyenkor a futó tempójában tudtunk haladni, és ezért van idő a más csapatok kerékpáros kísérőivel beszélgetni, ismertetni A Közlekedési Kultúra Napját, annak lényegét. A nagy érdeklődéssel kísért esemény végén egy láthatósági karpántot is volt lehetőség átadni A Közle-kekedési Kultúra Napjának feliratozásával. Így több száz karpánt került kiosztásra a résztvevők között.

A szekszárdi Alisca Runners futó egyesület rendszeresen meghirdeti a „Látva fuss” futást. Ezeken a rendezvényeken a legnagyobb láthatóságot adó reflexin csíkkal ellátott futó szereléseket veszik fel a sportolók. Itt is láthatósági karszalagot tudtunk adni az eseményen résztvevőknek beérkezéskor.

Másik alkalommal egy zárt gépjárműoktatói pályán rutinfeladatok elvégzése volt a feladat, amelyet időre kellett végrehajtani, majd ugyanezt úgy, hogy mobiltelefonon kérdéseket tettünk föl a vállalkozó tagjainknak. Az időeredményben és a rutinfeladat hibáiból is látszott, hogy vezetés közben a mobiltelefon használata nagymértékben elvonja a figyelmet.

Az első Magyar Jelvény Múzeum felkérésünkre csatlakozott a Közlekedési Kultúra Napjához. A múzeum rendkívüli nyitvatartást tartott. A közlekedéssel kapcsolatos jelvényekből ezekre az alkalmakra külön kiállítás volt megtekinthető, melyről kisfil-met is készítettünk.

A Közúti Múzeummal jó kapcsolatot ápolunk, rendszeresen küldtünk általános és középiskolai osztályokat A Közlekedési Kultúra Napjára, ahol egésznapos színvonalas programokon vettek részt a diákok.

Egy biztonságos sporteszköz szállító forgalmazónál bemutattuk A Közlekedési Kultúra Napján a különböző eszközöket, autós kiegészítőket.

A szomszédos vármegyék vezetőségével jó kapcsolatot ápolunk. Meg szoktuk hívni őket rendezvényeinkre, szakmai eszmecserékre. Ők is rendszeresen visszahívnak az általuk szervezett programokra. A jövőben is megragadunk minden olyan alkalmat, lehetőséget, ami tagjaink szakmai tudását gyarapítja. Évzáró rendezvényeinken jó feleleveníteni a közösen megélt eseményeket, látogatásokat. A múlt évi évzárón, az előző években megyei elnökként tevékenykedett három tagtársunkat, (akik legalább kettő cikluson keresztül vezették a KTE Tolna Megyei Területi Szervezetét) „Tiszteletbeli Örökös Elnökké” fogadtuk a tagság egyetértésével. Úgy éreztem, hogy ezzel elismerjük és megköszönjük munkájukat. Mindegyik elnök a körülmények adta lehetőséget kihasználva nagy odafigyeléssel, a legjobb tudása szerint vezette az Egyesületet, vitte tovább az elődeiktől átvett munkát. Nagyon jól ismerem az előző évtizedek KTE tevékenységét, mert végigmentem a ranglistán: tag, közúti szakcsoport titkár, közúti szakcsoport elnök, megyei titkár és most a harmadik ciklusban megyei elnökként viszem tovább az elődeim által megkezdett munkát.

Tóth László
elnök

Vas Vármegyei Területi Szervezet

Nagy megtiszteltetés számomra, hogy köszönhetem a ma már 75 éves Közlekedéstudományi Egyesületet, kiemelten az elmúlt 25 évet.

A Vas Vármegyei Területi szervezetben 1980-2005 között, mint területi titkár, majd mint elnök kezdtem meg tevékenységemet, és jelenleg is a Senior Szakcsoport tagja vagyok. Tehát volt és ma is van rálátásom a Közlekedéstudományi Egyesület tevékenységének elmúlt 45 évére, azon belül az utóbbi 25 évre is.

A KTE megalakulásának 70. évfordulóján Bükfürdön a XX. Közlekedésfejlesztési és Beruházási Konferencián is köszönhettem az Egyesületet, és akkor úgy fogalmaztam: „A Közlekedéstudományi Egyesület 70 éve Magyarország legnagyobb szakmai civilszervezetének a sikertörténete.” Ezt most is, az utolsó 25 év alapján is szeretném megerősíteni.

Sikertörténet azért is, mivel az elmúlt 25 évi tevékenységével is ki tudta harcolni, majd meg tudta őrizni függetlenségét. Legfontosabb céljának továbbra is a közlekedéssel, a közlekedéstudománnyal kapcsolatos eredmények gyarapítását, valamint az azzal összefüggő feladatok szolgálatát tekintette, és tekinti ma is.

Vas megyében mindig töretlenül népszerű volt a Közlekedéstudományi Egyesület. Tagsága, szervezettsége, kezdeményező képessége, a közlekedés elméleti és gyakorlati kérdéseinek folyamatos előtérbe állítása, és az országos nagyrendezvények lebonyolítása, az eredményesen, és elismerten jól működő területi szervezetek sorába emelte a területi szervezetet.

Vas megyében kezdeményeztük, és indítottuk útjára az országos Közlekedésfejlesztési- és Beruházási Konferencia sorozatot, ami jelenleg is az egyik legnagyobb és sikeres rendezvény.

Gratulálok az elmúlt 25 év magas színvonalú munkájához, és egyúttal kívánom, hogy a 75 éves KTE és azon belül a Vas Vármegyei Területi Szervezet továbbra is egyik legfontosabb feladatának tekintse a szakemberek együttműködését.

Mayer Ferenc
a KTE Örökös Tagja



Az Egyesületbe 1980-ban fiatal mérnökként léptem be, mégis az elmúlt 25 év volt a legemlékezetesebb számomra. A Vas Vármegyei Területi Szervezet ebben az időben alakította ki Mayer Ferenc elnök vezetésével annak a konferenciasorozatnak az alapjait, amelyek országosan is meghatározó rendezvényei lettek az Egyesületnek. Nemcsak a Közlekedésfejlesztési és beruházási, de számos más, közlekedéssel kapcsolatos témájú konferenciát is szerveztünk. Ezen rendezvények szervezésében az alapoktól kezdve volt szerencsém részt venni és tapasztalatokat szerezni, számtalan kollégával megismerkedni. A sikeres konferenciák sorát Csilléry Béla elnöksége alatt is folytattuk, és szerveztük meg elsőként a „Mérnöki szakmai továbbképzéseket”. Kovácsné Csapó Beatrix gazdasági felelős vezetésével és együttműködve a Vas megyei Mérnöki Kamarával számos rendezvényünk finanszírozását tudtuk vállalni, így a szakmai kirándulásokat, A Közlekedési Kultúra Napjának programjait, a szakmai ankétokat.

Az Egyesület tovább ápolta a MÁV Szombathelyi Területi Igazgatóság és a DR Erfurti Vasútigazgatóság közötti évtizedes szakmai és baráti kapcsolatot, amely a KTE

Vas Vármegyei Területi szervezet és a VDEI Thüringiai Szervezete között folytatódik. A cserelátogatások során remek szakmai programokkal, látnivalókkal gazdagodtunk.

Az elkövetkezendő időben is folytatjuk az elődök munkáját és ezúton is köszönöm, hogy részese lehettem ezeknek az eseményeknek és eredményeknek. Mindenkit arra biztatok, hogy vegyen részt ebben a munkában, mert a közösségért érdemes dolgozni.

Stangl Imre László
elnök



30 évvel ezelőtt léptem be a Közlekedéstudományi Egyesületbe. Először csak tag voltam a Vas Megyei Területi Szervezetben, majd 1999-ben a IV. Beruházási Konferencián már aktívan részt vettem annak lebonyolításában. Később a szervezésben is részt vettem, de nemcsak ezen, hanem más, a hidász-, forgalmi-, pályafenntartási konferencián, szakmai továbbképzéseken, ankétokon és egyéb közlekedéssel kapcsolatos

rendezvényeken is. Mindig érdekelt a rendezvényszervezés. Szerencsés vagyok, hogy a Közlekedéstudományi Egyesületben mindezt kipróbálhattam, tanulhattam, tapasztalatot szerezhettem.

Később én lettem a Vas Vármegyei Területi Szervezet gazdasági felelőse. Sok munkával telt az elmúlt 25 év. Mégsem csak ez jut eszembe. Tartozni egy közösséghez, ezért a csapatért önzetlenül dolgozni, sok emberrel megismerkedni, barátokat szerezni – számomra ezt is jelenti az Egyesület.

Kovácsné Csapó Beatrix

Általános Közlekedési Tagozat

A „Közlekedéstechnikai Napok” c. konferencia sorozatunk 2012. évben vette kezdetét, amelyet 2016. április 5-én „Egyszer volt, hol nem volt, fejezetek a vasúti fuvarozás közelmúltjából” címmel folytattunk tovább a BME K épület I. emelet 72 sz. termében. Köszönettel tartozunk a Tagozat elnökének, Horváth Zsolt Csabának, aki lehetőséget biztosított a BME-ITS által a folytatásra és felkérte Dr. Fónagy János KTE elnököt a rendezvény védnöki szerepére, amit azóta is az ő védnöksége alatt folytatunk már közel 200. alkalommal.

A rendezvényeink alapelve a díjmentes látogathatóság és a politikamentesség.

Rendezvényeink témáit, illetve előadóit főként a korábbi vasúti (MÁV) kapcsolataim révén szervezem, de ahogy lehetőségem lett kitekinteni, egyre jobban nyitotunk a tagozat nevéből is adódó általános közlekedési témák felé. Engedjék meg, hogy egy-egy érdekes rendezvény témáját is megemlítssem:

Oktatás, képzés; vizsgáztatás, Akit a mozdony füstje megcsapott...; A KRESZ története; Technológiai folyamatok a vasúti, légi és közúti közlekedésben; HÉV járműtelepi látogatás Szentendrén; GYSEV nap; Üzemlátogatás az új Budafok BKV kocsi-színbe; A közösségi közlekedés aktuális kérdései; Konténerterminálok és logisztikai központok; Látogatás a volt MÁV vezérigazgatóság épületébe; Fenntarthatóság; Vasúti történetek – Trianonra emlékezve; A home office foglalkoztatás tapasztalatai a MÁV-csoportnál; Vasúti zaj- és rezgésvédelem aktuális kérdései napjainkban; Salgótarján fogaskerekű vasút; Szemelvények az 1938-as Aranyvonat és az Eucharisztikus Kongresszus történetéből; Az elfeledett és újjáéledő vasútvillamos; Dunai hidrogén-erősítő házhajózás; Budapest Nyugati pályaudvar műemléki épületének felújítása; A MÁV-VOLÁN-Csoport fenntarthatósági stratégiai célkitűzései; KTE Díjazottak; Alapítása 150 éves jubileumát ünnepli a GYSEV; Energiaválság praktikák - mítoszok és a valóság; Elektromos zöld energiás (rév)hajó, Szent Iván nap Zebegényi Hajózástörténeti múzeum, Logisztikai Évkönyv 2024 – Évkönyvbemutató; HungaroControl üzemlátogatás; MÁV Üzemirányító Központ üzemlátogatás; A Közlekedési Kultúra Napja – Békéscsaba; A magyar hajógyártás – Tengerhez magyar sorozat; Tanúsítványok, Közbenső Hitelesítés; Közlekedési Múzeum látogatás stb.

Közlekedéstörténeti Szakosztályunk 2019-ben alakult újjá, és folytatta a 2013. évben megkezdett Országos Vasúttörténeti Konferencia sorozatot, amelyet kétévente szervez és tart meg más-más városokban, általános plenáris (3) és további több szekciós üléssel, előadással. A 2025. évben a szakosztály VII. konferenciája következik. Köszönet prof. dr. Majdán János elnök és Imre Lászlóné titkár áldozatkész munkájának.

Az Általános Tagozat rendezvénysorozatához csatlakoztak más tagozatok, ill. szakosztályok, mint pl. a KTE Vasúti, Hajózási, és Légiközlekedési Tagozat, akikkel közösen szerveztük eseményeinket, mind rendezvények, szakmai látogatások szervezése, mind az előadók felkérése terén.

Felvettük a kapcsolatot hasonló érdeklődési körű egyesületekkel, mint pl. a Kisvasutak Baráti Köre Közhasznú Egyesület, a Vasúti Pályahasználók Egyesülete, a Logisztikai Egyesület, Magyar Katonai Logisztikai Egyesület, Magyarországi Zöld Kereszt Egyesület, Magyar Emlékekért a Világban Egyesület (MEVE) stb. is, akikkel szorosan együttműködünk a közös rendezvényeinknél, ill. meghívtuk egymást az eseményeinkre.

Ki kell emelni, hogy kezdeményezésünkre a Magyarországi Zöld Kereszt Egyesület és a Közlekedéstudományi Egyesület Együttműködési szerződésének aláírása is megtörtént. Bízunk benne, hogy a KTE további kapcsolatfelvételt és együttműködést kezdeményez más egyesületekkel is.

Aszódi Sándor
titkár

Közlekedéstörténeti Szakosztály

A KTE Általános Tagozat Közlekedéstörténeti Szakosztály hosszú szünet után 2018-ban újjáalakult, melynek apropója az volt, hogy egy vasúttörténettel foglalkozó baráti kör szervezett formát keresett működéséhez.

A pécsi vasútigazgatóság megalakulásának 100 éves évfordulójára szervezett ünnepségre 2013-ban egy jubileumi kiadvány készült és vasúttörténeti konferenciát is szerveztek a megemlékezők. A konferencia „A vasút múltja és jövője” címet viselte. Több fiatal, a közlekedés történetével foglalkozó történész tartott előadást. Ekkor indult el egy előadás-sorozat lebonyolítására irányuló tervezés, mely szerint két évente legyen konferencia, és az elhangzott előadások egy kötetben jelenjenek meg. A pécsi konferencia előadásainak anyaga elkészült, de finanszírozási nehézségek miatt megjelentetésére nem került sor.

Ezerarcú vasút címmel a MÁV Cargo támogatásával 2016-ban megjelent a Vasút-Történet-Írás konferenciakötet, mely a 2015-ben Győrben megtartott vasúttörténettel foglalkozó előadásokat tartalmazta.

Mint ahogy az a tervben szerepelt 2017-ben lezajlott a „Fókuszban a vasúti építéset” című konferencia Debrecenben. A kötet megjelenéséhez a Közlekedéstudományi Egyesület biztosította a költségeket.

Ekkor merült fel az a gondolat, hogy valamennyi közlekedési ágra terjedjen ki a konferenciák témaválasztása. Dr. Katona András tiszteletbeli főtitkár ekkor javasolta, hogy a baráti kör szervezze újjá a már hosszabb ideje nem aktív Közlekedéstörténeti Szakosztályt. Így 2018-ban megválasztásra került a vezetőség. A további konferencia kötetek már az „Ezerarcú közlekedés” sorozatcímet használta, a kötetek megjelenését pedig a KTE támogatta.

További konferenciák szervezése folytatódott, Szegeden 2019-ben a járművek kerültek a középpontba, 2021-ben Szombathelyen a személyszállítás, 2023-ban Nagykánizsán a közlekedés hatása a régiók életére témakör volt a fókuszban. A szegedi és a szombathelyi előadások kötetei megjelentek. Jelenleg az utolsó alkalommal elhangzott előadásokból elkészült a megjelenésre váró anyag, de ismét finanszírozási problémák merültek fel.

A szerkesztőbizottság 2018-ban, a Vasút-Történet-Írás című kötetért Czére Béla díjban részesült (dr. Horváth Csaba Sándor, Imre Lászlóné, dr. Majdán János, Varga Gábor).

A szakosztály természetesen aktív szerepet vállal a tagozat munkájában. Évente két alkalommal online előadásokat tart közlekedéstörténeti témákban.

A Baranya megyei Területi Szervezet és a Pécsi Vasútigazgatóság jubileumi évfordulóinak szervezésében és lebonyolításában is együttműködnek. Egyrészt emléküléseken elhangzó előadásokkal, másrészt ünnepi kiadványok összeállításával.

Az egyes területeken működő, elsősorban vasúti gyűjtemények kezelői tanácsért fordulnak a szakosztályhoz. Segítséget nyújtottak már a soproni, a szentlászlói gyűjtemények rendezéséhez.

A szakosztály küldetésének tekinti, hogy a közlekedés múltjával, jelenével, jövőjével foglalkozó történeti kutatások eredményeit megismerhetővé tegye az érdeklődő szakemberek, a baráti körök számára. A megjelent kötetekben tudományos igényességű munkák szakirodalomként használhatók szakdolgozatokhoz és egyéb kutatásokhoz.

Imre Lászlóné
titkár

Fuvarozók és Szállítmányozók Tagozat

A szervezeti munkában jelentős előrelépés volt tapasztalható, ebben a szervezőbizottság kiemelkedő munkát végzett. A vezetőség által elfogadott éves terv adta meg a munkánk alapját. Rendszeresen megtartottuk a vezetőségi üléseinket, többször Budapesten kívül is. Többek között Záhonyban, ahol megtekintettük az Átrakókörszet munkáját, végig sétáltunk Miskolcon a megépült új „Y” hídon és Csempezkopácson a megszűnt kisvasút nyomvonalán Szombathelytől Rumig elkészült kerékpárúton is. Megtekintettük az országban talán egyedülálló közlekedési és régiós emlékház gyűjteményét. Jelentős szervezeti előrelépés volt, amikor megalakult a Veszélyes áruk, illetve a Honvéd Szakosztály. Minden feltétel adott volt, így 2005.11.22-én megalakult a „Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat”. Füzesabonyban 2020.03.09-én kilenc fővel megalakult az „Ifjúsági Szakosztály”. A növekvő aktivitás eredménye, hogy megtarthattuk már 24 alkalommal „Magyar Közlekedés helyzete az EU-ban” című konferenciánkat, ami az utóbbi években külföldi meghívásokkal, előadásokkal lett egyre népszerűbb és hasznosabb. A Közlekedési Kultúra Napja szellemiségére tekintettel a Budapest XIV. kerületi Rendőrkapitányság hathatós segítségével az iskolások, később az óvodások részére tartott ismeretterjesztő beszélgetéseken bővítették tudásukat, majd a nagyobbak kerékpárra pattantak. Emlékezetes volt a Velencei-tó körüli kerékpártúra is. Budapestről vonattal indultunk Velencére, ahol az iskola felső tagozatos diákjai csatlakoztak a programhoz. Útjukat a Velencei Vízirendőrök járőrei biztosították egy értékes szakmai beszélgetés után.

Befejezésül feltétlen meg kell említenem, hogy az együtt gondolkodásunk során életre szóló igazi barátságok is kialakultak.

Paksi András
senior-felelős

Mint egyén közel fél évszázada vagyok tagja a szervezetnek, ma már örökös tagja is. Tapasztalatom szerint az Egyesület a tagság számára óriási közösségformáló erővel bír, az egyén részére pedig meghatározza a hovatartozást, aktivizálja, szakmai állandóságot és fejlődést biztosít számára.

Az egyén mozgósítására, a tagok egyben tartására a helyi szervezetek lehetőségei nagyobbak meghatározóbbak, eredményesebbek.

A mi tagozatunk 2005-ig Fuvaroztatók Fóruma Szakosztály néven működött. Ezt követően lett „Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat”.

Legjelentősebb eredményünként értékeljük, hogy sorozatban az évenkénti konferenciáinkat összesítve 24 alkalommal rendeztünk konferenciát. A 25. a Covid miatt maradt el.

Először 1997-ben „Irány az EU felé a közlekedésben” címmel került megrendezésre a konferencia. Ez az EU-hoz való csatlakozásig maradt, majd utána „Magyar Közlekedés helyzete az EU ban” címmel folytatódott.

Ezeket a témákat az állami, közlekedési és szakmai szervezetek és vezetőikkel való kiváló együttműködés, támogatás keretében tudtuk létrehozni, amivel sikerült eligazítást, tájékoztatást és feladatot adni a közlekedést irányítók és abban szereplők számára.

A magam részéről mind a 24 konferencia szervezésében mint szakosztályi, illetve tagozati elnök vettem részt.

A 25. konferencia helyett jubileumi megemlékezést tartottunk. Az eredményes szervezésben elsőként Kovács Pétert emelném ki, majd csatlakozott Shimcsik Miklós és ezt követően a ma is aktív dr. Hinfner Miklós, dr. Papp Zoltán, Szombati Mária, Paksi András.

Tevékenységünket eredményeinket folyamatosan segítette a KTE titkársága és vezetői.

A szervezeti munka során örömteli, eredményes szakmai kirándulások, kellemes közös baráti, családi kapcsolatok jellemezték együvé tartozásunkat, és tették motiválttá, aktívabbá nyugdíjas éveinket.

Vörös József
tiszteletbeli elnök

Az Egyesülettel való kapcsolatom számomra érdekes és változatos események sorozatát jelentette és jelenti manapság is. Tizennyolc éves koromban beszélt rá az Egyesület egyik egykori vezetője a belépésre, amit azóta sem bántam meg. Sajnálom, hogy az egyesületi nyilvántartások nem ezt tükrözik, de a tény ettől még tény marad. Voltam a KTE által felkért előadó, több esetben saját pénzből, illetve az általam vezetett szervezet pénzügyi forrásaiból támogattam a jelenlegi Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat által szervezett konferenciákat, tevékenykedtem ügyvezetőként, néhány éve választott tisztségviselő vagyok.

Az Egyesület nekem mindenekelőtt embereket, közösséget jelent, olyan embereket, akik tudományos felkészültséggel, vagy csak az érdeklődés szintjén vonzódnak a KTE-hez, mindenekelőtt a szervezeten belüli saját közösségükhöz. Ezek a fórumok, ahol a valódi egyesületi élet zajlik. Igen nagy kár, hogy a mai élet jelenségei nagymértékben gyengítik, rombolják ezeket a közösségeket. Mindezek ellenére nagyon fontosnak tartom az Egyesület szerepvállalását a közműveltség fokozásában, a szakmai újdonságok megismertetésében és a társadalom közlekedéssel kapcsolatos szemléletének a formálásában.

A Közlekedéstudományi Egyesület soraiban eltöltött hosszú idő alatt kapott élményekért hálás vagyok volt és jelenleg még köztünk lévő tagtársaimnak, megkülönböztetetten néhai Kovács Péternek és Molnár Jánosnak, akik példalépek voltak a számomra, továbbá volt titkársági munkatársaimnak, József Ferencnének, Kun Györgynének és Szijártó Klarisszának, akiktől más-más módon ugyan, de együttműködést és sok szeretetet, támogatást kaptam.

Az Egyesületnek pedig azt kívánom, hogy nem elfelejtve eredeti (szerintem még mindig aktuális) küldetését sikeresen működjön még legalább 75 évig!

Dr. Hinfner Miklós
elnök, az Országos Elnökség tagja

Gépjárműközlekedési Tagozat

A Gépjárműközlekedési Tagozat szakosztályain keresztül lefedi a fuvarozási-, személyszállítási-, közlekedésre nevelési-, közúti jármű műszaki- és innovációs szakterületeket.

Konferenciaszervezés keretein belül hagyományként tekintünk a „Magyar közlekedés helyzete az EU-ban” című évenként megrendezésre kerülő eseményre. A rendezvény megvalósításában a Fuvarozók és Szállítványozók Tagozat mellett társszervezőként tagozatunk is közreműködik Dr. Papp Zoltán társelnök személyében.

Személyszállítási Szakosztály

A Gépjárműközlekedési Tagozat Személyszállítási Szakosztálya, röviden az „autóbuszos szakosztály” a közúti személyszállítással, elsősorban a közszolgáltatásként végzett helyközi autóbusz-közlekedéssel foglalkozik. A tagság érdeklődése a szervezési, az üzemeltetési, a járműtechnológiával kapcsolatos ismeretekre, valamint az intermodális közlekedés vonatkozó kérdéseire egyaránt kiterjed. A szakosztály közreműködik az egyesületi nagyrendezvények autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos eseményeinek megrendezésében, továbbá nyilvános vitafórumokat, kerekasztal-beszélgetéseket, műhelybeszélgetéseket, szakmai látogatásokat, valamint kifejezetten a tagjai számára zártkörű programokat is szervez. Tagságának alapját hagyományosan a Volán-társaságok és a Közlekedéstudományi Intézet szakemberei alkotják, valamint a közlekedési minisztérium, további személyszállító vállalatok, egyetemek, tanácsadó- és tervezőcégek munkatársai. Jelenlegi vezetősége: Dr. Munkácsy András (KTI) elnök, Ács Balázs, Garda Zsolt Béla (KTI), Dr. Lakatos András (BME), Murányi Szilvia (IFUA Horváth & Partners) elnökségi tagok, Serbán Viktor (ÉKM) titkár.

Mit jelentett nekem a KTE? Üzenetek az elmúlt 25 évben a KTE-ben elért eredményekről, emlékezetes eseményekről, a KTE-hez való tartozás erejéről.

Dr. Zsirai István: a KTE örökös tagja, a Személyszállítási Szakosztály korábbi elnöke, a KTI nyugalmazott tudományos tanácsadója

A KTE-vel akkor ismerkedtem meg, amikor a Tözsdepalotából költözött. Segítettem költözni, közben számos tudományos anyagot láttam. Ekkor jöttem rá, hogy az

egyesületi munka – mint fiatal kutatónak – nagyon sok lehetőséget jelent. A gondolat beigazolódt: az Egyesületben gyakorlati információhoz juthattam és ott ismertem meg szinte az egész szakma személyi állományát. Később a kutatási eredményekről számos publikációm jelent meg, az előadásaim jelentős részét a KTE rendezvényeinek köszönhetem. Ezeken az alkalmakon folyamatosan újuló ismereteket szereztem a szakma változó életéről.

Ezt a lehetőséget természetesen a KTE ma is biztosítja a kutatóknak és gyakorlati szakembereknek, melynek igen nagy a jelentősége még akkor is, ha az információrendszer az elmúlt évtizedekben alapvetően megváltozott. A ma térhódító elektronikus megoldásokat – online kapcsolatok, interneten történő információkeresés stb. – viszont csak az ismeretek bővítésének, a munkakapcsolatok új formájának lehet tekinteni, nem helyettesítheti az Egyesület által biztosított konferenciák, szakmai előadások, kerekasztal-beszélgetéseken kialakuló személyes találkozások, tájékozódás lehetőségét. Számomra az csak kedvező többlet, hogy online részvételt – melynek különösen nagy szerepe volt a Covid idején – számos esetben a Személyszállítási Szakosztály is biztosít.

A Személyszállítási Szakosztálynak nagy szerepe volt a szakterület minisztériumi feladataihoz kapcsolódóan a munkahelyemen, a Közlekedéstudományi Intézetben készült anyagok – Személyszállítási törvény, koncessziós pályázatok és szerződések, a személyszállítás információrendszerének fejlesztése stb. – vitafórumainak megszervezésében, ezáltal az elméleti és gyakorlati információk megismertetésében.

Lepp László: a Személyszállítási Szakosztály korábbi elnöke

„A KTE Személyszállítási Szakosztálya sokat jelent számomra. A szakosztályban – a szakmában meghatározó, kiváló elméleti és gyakorlati szakemberektől – rendszeresen lehet olyan előadásokat, véleményeket hallani, amelyek tisztán szakmai alapon nyugszanak. A nemzetközi példák, kitekintések jó alapot képeznek a látókör szélesítésére. A nyílt és őszinte szakmai viták hozzájárultak az ismeretek bővítéséhez. Kíváncsi vagyok, hogy a szakosztály tovább folytassa e jó hagyományokat.”

Árufuvarozási Szakosztály (KTE 75)

A szakosztály megmaradt tagjai felkérés esetén a vonatkozó árufuvarozási és kapcsolódó témában szakmai véleményalkotással segítik a fuvarozó szakmát.

Közlekedésnevelési Szakosztály (KTE 75)

A szakosztály létrehozását és működtetését az a felismerés és tény alapozta meg, hogy az emberi tényező rendkívül nagy szerepet játszik a közlekedésben, annak lebonyolításában, különös tekintettel a közlekedés biztonságára. A közlekedő ember személyisége, mint integrált rendszer (tulajdonságok, képességek, érzelmi, indulati tulajdonságok stb.) vesz részt a közlekedési folyamatokban (részint, mint gyalogos, mint utas, de főleg, mint járművezető vagy üzemirányító). A szakosztály a pedagógiai folyamatoknak a közlekedés szempontjából jelentőséggel bíró területeit vizsgálja. Ezen belül a gyermekek és a fiatalok, óvodai és iskolai nevelését, a közlekedési szakképzést, továbbá a járművezető képzést és vizsgáztatást.

Gépjármű és Gumibroncs Szakosztály (KTE 75)

Ez a szakosztály egy, a gépjármű üzemében közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontból is fontos részterületre, a gumibroncsra korlátozta szakmai tevékenységét.

A szakosztály beolvadt a Jármű-műszaki, -biztonsági és -innovációs Szakosztályba, mint a Tagozat fő jármű műszaki szakosztályába.

Jármű-műszaki, -biztonsági és -innovációs Szakosztály (KTE 75)

A gépjármű műszaki szakosztály, mely az egész gépjárműre koncentrál, annak működésére, fejlesztési lehetőségeire, üzemeltetésére, közúti forgalomban való részvételére és az ehhez tartozó szabályozásra, valamint a kor követelményeinek való megfelelésre, az azzal kapcsolatos jogalkotási és hatósági tevékenységre.

Zárásként köszönetet mondunk azoknak az aktív tagtársaknak, akik munkájára mindig számíthatunk.

Székely András
elnök

Csermely Tibor
titkár

Hajózási Tagozat

Tagozatunk az elmúlt huszonöt év során igyekezett minden lehetőséget megragadni a hajózás népszerűsítésére, valamint a vízi közlekedés fejlődésének nyomon követésére. Ennek során betekintést engedtünk a szakma régebbi képviselői, és a fiatalabb korosztály számára is. Tettük ezt más által szervezett rendezvényeken való képviselettel, megjelenéssel, illetve saját előadások és tanulmányi kirándulások megszervezésével.

Ezt a tevékenységünket szeretnénk a hajós szakma és az az iránt érdeklődők javára tovább örököltetni!

Csobay Balázs
elnök



Közlekedésbiztonsági Tagozat

Életeket mentünk, és értéket teremtünk...

Választott tisztségviselőink: Bíró József, a Közlekedésbiztonsági Tagozat alapító elnöke, Óberling József és Berta Tamás alapító társelnökök. A hivatalban lévő tagozati vezetés: Berta Tamás elnök, Dr. Henézi Diána és Hódosi Lajos társelnökök, és Tóth Tibor tagozati titkár.

Hogy mit jelent nekem, nekünk a KTE? Szakmaiságot, hitelességet, társadalmi tenni akarást, életre szóló barátságokat, összetartozást, önmegvalósítást.

A közlekedési baleset váratlan, költséges, fájdalmas, gyakran kíméletlen és kegyetlen, de mi, a KTE „biztonságbarát” tagjai hiszünk abban, hogy megelőzhető.

- Ezért indítottunk már 2004-ben (nem elírás) Magyarországon elsőként társadalmi célú civil kezdeményezést a közlekedés közbeni mobilhasználat kultúrájának formálására;
- ezért hívtuk életre 15 tagtársunkkal 2008-ban a Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottságot;
- ezért mentünk el 2009-től több éven át Sopronba, több ezer fiatal közé a VOLT Fesztivál közlekedésbiztonsági sátrába;
- ezért szerveztük lelkesen a KTI-vel a Közlekedésbiztonsági Road Show-kat;
- ezért alakítottuk meg 116 elkötelezett tagtársunkkal 2011. december 16-án a tagozatok és területi szervezetek közlekedésbiztonsági tevékenységét támogató, a közlekedés teljes spektrumát felölelő, önálló Közlekedésbiztonsági Tagozatot;
- ezért készítettünk közlekedésbiztonsági reklámfilmeket, írtunk ki közlekedésbiztonsági pályázatokat, készítettünk az ország nagyvárosaiba ellátogató közlekedésbiztonsági vándor-plakátkiállítást;
- és ezért szervezzük immár 10 éve, 2015 óta A Közlekedési Kultúra Napját, melyhez idén már országosan és külföldről 130 szervezet csatlakozott, mintegy 300 aktivitással. Ily módon az általunk szervezett eseménysorozat az ország egyik legnagyobb, legszélesebb körű szakmai összefogásává, a közlekedés ünnepnapjává vált, melynek üzenetei közlekedők millióihoz jutnak el.

Köszönjük tagjainknak, a Tagozatoknak, Területi szervezeteknek, a KTE vezetőségének az elmúlt években nyújtott, önzetlen támogatását, melyre a közlekedésbiztonság növelése, a közlekedési kultúra fejlesztése érdekében számítunk a jövőben is.

Bíró József
alapító elnök

Még egyetemi hallgatóként találkoztam a KTE-vel, ami neves szakemberek gyűjtőhelyének látszott az egyetemi falak közül. Olyan helynek, ahova megtiszteltetés bekerülni.

Örömmel vágtam bele az egyesületi munkába, különösen érdekelt a Bíró József által indított közlekedésbiztonsági állandó bizottság munkája. Megtiszteltetés volt számomra, amikor megkeresett, hogy tagozattá szervezné a bizottságot és ott társelnökként számítana rám. Kollégáimmal, barátaimmal együtt meggyőződéssel támogattuk munkáját.

Ott lehettünk A Közlekedési Kultúra Napjának születésénél, számos szakmai workshopot, összejövetelt szerveztünk és formáltuk a Közlekedésbiztonsági Tagozatot. Meglepetés volt számomra, amikor elnök úr felkért, hogy mérettessem meg magam a tagozati elnökválasztáson.



Hálával gondolok a kapott bizalomra és igyekszem megszolgálni. Részben újjászervezett elnökséggel, Henézi Diána és Hódosi Lajos társelnökökkel, Tóth Tibor titkár úr felbecsülhetetlen támogatásával indultunk el a tagozat új útján.

Merem remélni, hogy objektíven látom, hogy a Közlekedésbiztonsági Tagozat az Egyesület erős bástyájaként, számos tevékenységével bizonyítja, hogy a szakmai civil tevékenységeknek ma is fontos szerepük van.

Berta Tamás elnök

A Közlekedéstudományi Egyesülethez emlékeim szerint már több, mint 10 éve csatlakoztam.

A független szakmai Egyesület kiváló lehetőséget biztosít a területen dolgozók kapcsolati hálójának bővítésére, az együttes munka hatékonyságának növelésére. A szervezett konferenciák, szakmai programok olyan alkalmat kínálnak, ahol érdeklődési körnek megfelelően tudjuk tudásunkat kamatoztatni.

Az Egyesületen belül a Közlekedésbiztonsági Tagozatban második alkalommal szerveztük meg a Közlekedésbiztonsági Konferenciát, amely a résztvevők elmondása szerint egy igazán hiánypótló rendezvény.

A tagozat társelnökeként olyan háttérrel biztosít az Egyesület, amely lendületet ad és motivációt tart fent a mindennapi feladatok megoldásában.

Büszke vagyok arra, hogy egy ilyen egyesület tagja lehetek, és tudom, bármikor számíthatok segítségre az ott jelen levő kollégáktól.

Elért eredményeim: Diplomamunka díj I. helyezett, Ifjúsági Díj, Ezüst jelvény, melyekre büszke vagyok.



Henézi Diána társelnök

A KTE Ütügyi Napok Fotópályázat története

Az első KTE Ütügyi Napok Fotópályázat a 80-as évek végén volt. Sok szakmai fotó hevert akkoriban a fiókokban, így felmerült, hogy hasznosítsuk azokat.

Az akkori szervezőkkel dr. Schwáb Jánossal, dr. Szakos Pállal és dr. Katona Andrással egyeztetve összeállítottam az első fotópályázati kiírását.

Négy kategória volt: a Közutas élet, a Hidak, műtárgyak, a Sorozatok és a Csomópontok. Csak amatőrként és KTE tagként lehetett nevezni. A tagok fotóit szeretttük volna megversenyeztetni, felhasználni dekorációként közutas intézményekben.

Minden kategóriának volt szponzora. A Közutas életé a „Közút”, a Hidakat az ÁAK, a Sorozatokat a KTE, a Csomópontokat pedig a „Plastiroute” finanszírozta. Voltak különdíjak is. A „Zsúri különdíját” és a „Közönség díját” a KTE állta. Az értékeléskor a szponzorok és a szervezők 1-5-ig skálán pontozták kategóriánként a képeket és így alakult ki a sorrend.

Idővel a papír képeket felváltották a digitálisak és a képek száma a duplájára emelkedett.

A fotópályázat minden évben kiírásra került, de az NKN megrendezésekor megszakadt a folyamat. Később folytatódott, de kevesebb kategóriával és különdíjak nélkül.



Tóth Tibor titkár

Légi Közlekedési Tagozat

A Műszaki- és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ) 1948-ban alakult meg negyven egyesület több tízezres tagságából. Ennek a szövetségnek 1949 óta tagja a Közlekedéstudományi Egyesület. A tagság repülés része 1946-tól a MASZOVLET-nél dolgozott. A magyar szakemberek képzését a szovjet szakemberek mellé történő „ültetéssel” oldották meg és 1954-re magyar nyelvű szakemberekkel tudták biztosítani a polgári repülés mind a három területén a folyamatos üzemeltetést.

Budapest Ferihegy, nemzetközi repülőtér, kapu nyugatra. Határállomás. Ki kellett építeni az illetékes szolgálatokat a repülés teljes vertikumában „nyíltan” és „fedetten”. A szolgálatok „fedett” személyi állománya kizárólag MALÉV-es lehetett, mert csak a MALÉV-nél voltak megfelelő szakmai ismeretekkel rendelkező személyek, de a

„nyílt”, például a szakmai alapon szerveződő KTE repülő tagjai, a vállalat jogi tagsága alapján lettek tagjai az Egyesületnek.

Utólag sok mindent lehet mondani, írni az akkori viszonyokról, színezve azt a megszólaló világlátással, de egy dologban egyetértés van: a repülés iránti elköteleződésben.

Háromnegyed évszázad, évforduló. Ünnepe. KTE Légi Közlekedési Tagozat tagjai! Van mit ünnepelnünk! Jó érzés arra gondolni, azt remélni, hogy az új idők új vezetése olyan „virágokat” ültet a repülés-történet „virágládájába”, melyek tovább színesítik, gazdagítják a hazai repülés világát.



Domokos Ádám
örökös KTE tag

Történelmi időket átélve, kissé bővebben mesélek.

A MALÉV-hez elsősorban angol nyelvszakosokat vettek fel, akik valahogyan beletanultak a szakmába. Pilótákat, irányítókat, karbantartókat a szomszédban képezték.

A műszaki oldal rendben volt, de nem egészült ki management szemlélettel. Ezért méregdrága egyhetes tanfolyamokra jártak ki Angliába, Kanadába.

A BME-n Repülőgépek Tanszék régóta létezett, de a 90-es évek elején halaszthatatlanná vált a légiközlekedés soft tárgyainak kidolgozása nappali tagozaton, majd posztgraduális oktatásban.

Én gépjármű szakon végeztem, de örömmel vállaltam ezzel a gyönyörű területtel ismerkedni, Simon István gazdasági vezérigazgató-helyettes támogatását élvezve.

Részt vehettem a nappali légi közlekedési ágazat tantervének összeállításában, viszont a 2,5 éves posztgraduális GMSz légi közlekedési tantervét magam állítottam össze. Eltérően a nemzetközi hagyományoktól ötvöztem a műszaki és management területeket. Külföldi konferenciákon bemutatva, nagy sikert arattam, mert sehol sem lehetett műszaki ismeretekhez ilyen módon jutni, ha valaki nappalin nem ezt tanulta. Nem csak mérnökök jelentkezhetek, hanem azok a szakmában dolgozó diplomások (pl. közgazdászok), akik felnőtt korban megismerhették a Repülés alapelvei, Repülőgép karbantartás, Légiforgalmi irányítás, Repülőtéri üzem tárgyakat. A pilóták élvezték a Yield Management, a Marketing, a Humán management megismerését, a közgazdászok pedig a műszaki vonatkozásokat. Ehhez bátorság kellett részemről, még külföldiek is jelentkeztek volna, de akkor még nem oktattunk angolul. Amire nem volt még felkészült oktató, arra a szakma kiválóságait hívtam meg.

Mintegy 45 fő vett részt ennek a második diplomának megszerzésében.

Közben folyt és folyik nappalin a repülőgépészek és légi közlekedésiek képzése. Alapképzésben található a légi szaktárgyak nagy része, főleg belső oktatókkal, de hűséges barátunkat, Mudra Istvánt már nem is tekintjük vendégoktatónak.

A MALÉV megszűnésével, a Budapest Airport korábbi tulajdonos változásával megszűnt ez a posztgraduális képzés, hiszen minden évben friss diplomások helyezkedtek el a légi közlekedésben.

Szerencsém, hogy ezen a gyönyörű területen kaptam feladatot. Összetartunk főleg a másoddiplomásokkal, együtt jártunk családotul Operába évekig, és most is rendszeresen találkozunk. Nagyon jó ide tartozni.

Én már csak angolul oktatom az Air Transport Management tárgyat idegen hallgatóknak, amihez nagy segítséget jelentenek a KTE Légi Közlekedési Tagozatának rendszeres előadásai aktualitásokkal. Köszönet érte!

Dr. Legeza Enikő
okl. közlekedésmérnök, c. egyetemi tanár

1944-ben születtem, 1968-ban szereztem diplomát a Budapesti Műszaki Egyetemen. A Közlekedéstudományi Egyesület Légi Közlekedési Tagozatának 1997 óta vagyok tagja.

A diploma megszerzése után dolgoztam a vasúti területen, majd életemet a repülésnek, repüléstudománynak, a repülésbiztonság fejlesztésének szenteltem. Több, mint harminc éven át voltam a Légi Közlekedési Hatóság munkatársa, ennek során dolgoztam a szervezet Repülésbiztonsági és Repülésvédelmi Osztályán, Repülésműszaki- és Dokumentációs osztályán, valamint Repülőtérfelügyeleti Osztályán is.

Számos alkalommal tartottam előadásokat műszaki felsőoktatási intézményekben és a Közlekedéstudományi Egyesületben is. Szakmai lapokban, folyóiratokban – így többek között a Közlekedéstudományi Szemlében is – több cikkem jelent meg, és jelenleg is tervezem ilyen cikkek megjelentetését.

Sokáig hódoltam kedvenc szenvedélyemnek, a repülésnek – magam is repültem – de emellett, főként a repülés által okozott zaj mérése, feldolgozása, a zajcsökkentési eljárások kidolgozása területén tudományos munkát végeztem, amelyben a munkahelyem mellett segítséget kaptam az Egyesülettől is. Talán ennek is köszönhető, hogy cikkeimet, tudományos munkámat több alkalommal idézték már más szerzők is, ami jóleső érzéssel tölt el.

Nyugdíjazásom után egy ideig még szakértőként dolgoztam a Légi Közlekedési Hatóságnál, mára azonban a KTE Légi Közlekedési Tagozata, annak munkája jelent számomra kapcsolatot a repüléssel, repüléstudománnyal. Szintén jóleső érzéssel tölt el az, hogy fiatalabb kollégáim, egykori tanítványaim, mentoráltjaim a Tagozaton keresztül a mai napig kérik tanácsaimat, illetve igényt tartanak tapasztalataim megosztására. Úgy gondolom elmondhatom, hogy a Tagozat korábbi és jelenlegi vezetése is számított, illetve számít rám, ezért ha csak tehetem, részt veszek annak munkájában.

A Közlekedéstudományi Egyesület korábban a mindennapi, főként tudományos munkámhoz adott számomra segítséget, ma pedig továbbra is kapcsolatot jelent számomra a repüléshez.

Büszke vagyok rá, és elismertséget érzek azért, hogy az Egyesület munkásságomat 2018-ban Ezüst Jelvénnnyel, 2024-ben pedig Arany Jelvénnnyel ismerte el.

Bár a légiközlekedés szakmai irányításában, felügyeletében már nem veszek részt, de bízom benne – és úgy érzem, hogy az Egyesület munkája, és elismertsége miatt megalapozottan – hogy az egyesületbeli munkámmal továbbra is hozzájárulhatok a repülés- és a repülés biztonságának fejlesztéséhez.

Dr. Sobor Ákos

Városi Közlekedési Tagozat

Az elmúlt 25 év a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozatának életében igazi kihívásokkal és változásokkal teli időszak volt. Az urbanizáció, a klímaváltozás elleni küzdelem, és a modern technológiák megjelenése folyamatosan új kérdéseket vetettek fel, amelyekre megfelelő szakmai válaszokat kellett adnunk. A városi közlekedésben megjelentek az elektromos buszok, intelligens közlekedési rendszerek, és a kerékpárutak hálózata is kiépült, de ezek mind csak a kezdetei egy máig is tartó mélyebb átalakulásnak.

Nehézségekben sem volt hiány: a forráshiány, az infrastruktúra elavultsága sokszor fékezte az előrelépést. Ami viszont mindvégig erőt adott, az a közösség elhivatottsága és hite abban, hogy képesek vagyunk élhetőbb városokat teremteni. Szakmai fórumaink, tanulmányaink nem csak a mindennapi döntéshozást segítették, hanem inspirációt is jelentettek egymás számára. Ebben az időszakban a tagozat szakmai lapja a Városi Közlekedés című folyóirat is jelentős utat járt be, a kezdetektől a felívelésen keresztül a pénzhiány okozta megszűnésig. Majd köszönhetően a tagozat lelkes tagjainak, ismét útjára indult, immár megújult formában biztosítja a színvonalas szakmai cikkeket az érdeklődőknek.

A KTE tagjai számára ez az időszak nem csupán szakmai fejlődést hozott, hanem egy közös utat is jelentett, amelyen együtt kerestük a fenntartható és biztonságos közlekedés megoldásait. Ez a küldetés tovább él, és mi továbbra is ezen dolgozunk majd.

Dobroczi Tamás
elnök

Vasúti Tagozat

A Vasúti Tagozat szakosztályainak száma bővült az elmúlt 25 évben. Jelenleg 10 szakosztály van, amelyek 2024-es helyzetét a következő táblázatban szemléltetjük.

Szakosztály név	Helyzet
Logisztikai Szakosztály	Nem működő szakosztály, az aktív tagok átirányítása szakmájuk szerint megfelelő szakosztályba folyamatban van.
MÁV Budapesti Területi Képviselő Szakosztály	Nem működő szakosztály, az aktív tagok átirányítása szakmájuk szerint megfelelő szakosztályba folyamatban van.
Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály	Aktív, működő szakosztály.
Vasútgépészeti Szakosztály	Nem működő szakosztály, újraindítása tervben van.
Vasúti Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály	Nem működő szakosztály, újraindítása tervben van.
Vasúti Erősáramú Szakosztály	Aktív, működő szakosztály.
Vasúti Fejlesztési és Beruházási Szakosztály	Nem működő szakosztály, újraindítása tervben van.
Vasúti Mérnöki és Mérésügyi Szolgáltató Központ Szakosztály	Nem működő szakosztály, az aktív tagok átirányítása szakmájuk szerint megfelelő szakosztályba folyamatban van.
Vasúti Személyszállítási Szakosztály	Nem működő szakosztály, újraindítása tervben van.
Vasútüzemi Szakosztály	Aktív, működő szakosztály.

A szakosztályi számbővülés oka az 1990-es években megkezdődött vasúti átalakulás. Egyrészt az Európai Unióban elhatározták a szervezeti szétválasztást. A vasúti

áru fuvarozás és a személyszállítás piaci alapú fellendítése érdekében elkezdtek szétválasztani a nemzeti integrált (hagyományos) vasúti társaságokat infrastruktúra működtetőkre és vasút vállalatokra, továbbá új magántársaságok jöttek létre (ez a 2004-es uniós csatlakozásunkkor elkezdődött Magyarországon is). Másrészt a MÁV tulajdonosi elhatározásából is történtek jelentős szervezeti változások.

Az elmúlt két és fél évtizedre jellemző hihetetlenül gyors változásokat nem tudjuk átfogóan bemutatni, azonban néhány, az elmúlt időszakban meghatározó szerepet vállaló szakosztályi vezetőt meg tudunk szólítani – érzékeltetve a nagy változások időszakát. Értelemszerűen a szakmai kihívásokban szerepet kapott a Közlekedéstudományi Egyesület, mert az a jó hagyomány érvényesült, hogy a KTE meghatározó szakmai fórum volt.

Feldmann Márton
elnök

Dr. Fenyves László
titkár

Logisztika – vasúti környezetben – a kezdetektől

A rendszerváltásnak elnevezett időszámban léteztünk.

Az idő tájt esett meg, amikor az elbocsátások, a munkanélküliség a nyomor veszélye fennállt és ez várt egy 165 fős foglalkoztatotti csoportra is, mint sok-sok más emberre. Nem volt közöm hozzájuk. A közhangulat enyhítésére egy új „bűvszó”: – Kiszervezés! – De hogyan? Technológus voltam. Hozzám fordultak. Elkészítettem a technológiát. – Jó, de hogyan lesz a gazdálkodása? Hozzám fordultak. Közgazdász voltam. Elkészítettem a gazdasági tervét. Aztán a kijelölt vezető kevesellte a számára megállapított fizetését. És más sem vállalta, mert nehéz, bizonytalan, kockázatos. Hozzám fordultak. A hátam közepére nem kívántam, hogy logisztikus legyek. De 165 EMBER jelene, holnapja! Elvállaltam. Utánam emberek! Hazudnék, ha állítanám, hogy lelkesek voltak. A korábbi megszerzett jogok megtartásáért és újabbakért küzdöttek. Volt hozzá szakszervezet bőven. Akkor tanulták meg, lassan, hogy bevételből tudunk csak osztani. Nincs állami támogatás.

A tulajdonosok azt várták el, hogy váljon ismertté a névtelennek létrehozott cégük (MM Cargo Kft.). A reklám drága volt. Mértük, egy új vevőt sem hozott. Legyen olcsóbb. Legyen a reklám helyett PR. Ehhez esemény kell. Megszületett tehát a KTE Logisztikai Szakosztálya. Konferenciák, sajtóközlemények, tudományos újdonságra figyelemfelkeltések. Társadalmi egyeztetések tíz vidéki városban. Nemzetközi tudományos és szakmai kapcsolatok. Vendégelőadások mások konferenciáin.

Hazai logisztikánk jövőjét arra terveztük felépíteni, hogy újraszervezzük a hazai gazdaságot. A kutatás tárgya: Mitől volt korábban virágzó egy város, egy térségközpont, egy térség? Érvényes vajon egykor volt termékköre a jelenben? Hol a piaca, hová vigye el szolgáltatója, a logisztika a termékét a közös siker eléréséhez?



Czinkos Pál a Logisztikai Szakosztály alapítója, 1998-tól elnöke

A KTE Logisztikai Szakosztály konferenciáin részt vett a Megyei Közgyűlés alelnöke, a megyei jogú város alpolgármestere, a helyi MTESZ elnöke, az MTA helyi tudósa, a szomszéd nagyváros polgármestere, a MÁV delegáltja, a városi közlekedési vállalat és a térségi Volán vezetője, mind-mind lelkes előadóként. Minden térségben! Ez volt a terv. De – sajnos – egyfajta tulajdonosi érdekmúlás miatt 8 év után megszűnt a logisztikai vállalkozás és a szakosztályi munka sem úgy alakult...

A Közlekedéstudományi Egyesület és én – négy epizódban

(1.) A KTE-ről először 1974-ben hallottam a Budapesti Műszaki Egyetemen Dr. Tánczos Lászlóné tanárnőtől, aki arra biztatott, adjam be TDK-munkáimat a KTE által egyetemistáknak hirdetett versenyre – három dolgozatomat is díjazták.

(2.) A különböző egyesületi pozíciókban is azt tapasztaltam, hogy azokat az embereket sikerült igazán aktivizálni, akik valamely szakterület szakavatottabb ismerői voltak, és akikre a munka frontján is számítottak a vezetői. Így a KTE-élet minősége sokban múltott a kollektivitáson és az irányítói piramis lapultságán.

(3.) 1996 és 2000 között logisztikai igazgatóként részt vettem a MÁV logisztikai központjainak kialakításában. Csaba Attila minisztériumi főmunkatárssal és Dr. Zsirái István KTI főosztályvezetővel a KTE-ben előadást tartottunk a koncepcióról, illetve a megvalósítás gyakorlati kérdéseiről, a székesfehérvári, a győri és a szolnoki terminálok beindításának tapasztalatairól. Az ankétok azért voltak hasznosak, mert sok szakma képviselői véleményükkel, néhányan részvételük felajánlásával segítettek a további munkákban. A szakmaközi és a személyes kapcsolatok létrehozását és a szakmai ismeretek áramoltatását tartom a KTE egyik fő erényének. A Budapesti

Intermodális Logisztikai Központ (BILK) vezérigazgatói biztosaként Horváth Lajos KHVM főosztályvezetővel közösen számoltunk be a vasúti közlekedésre épülő multimodalitás előnyeiről és a MÁV nemzetközi logisztikai és kombinált fuvarozási vérkeringésbe való bekapcsolódásának várható hozadékáról.

(4.) A 2000-es évek elején hazánkban még gyerekcipőben járt a személyközlekedési logisztika, bár a hivatásforgalommal szemben már megfogalmazódott az igény a helyi (ráhordó) és a távolsági közúti és vasúti közlekedés összehangolására, az utas eljutási idejének minimalizálására. A KTE által szervezett ankéton erről tartottam expozét, amelyen élénk diskurzus alakult ki az ottlévő VOLÁN-vezetőkkel. Az ott elhangzottak inspiráltak bennünket az elővárosi közlekedésben való határozottabb előrelépésre. 2004-ben pedig az integrált ütemes menetrend Budapest-Vác vonalon történő kísérleti bevezetésére. Aba Botond BKV vezérigazgatóval és Dr. Monigl János Transman Kft. ügyvezető igazgatóval a KTE külső helyszínre szervezett eseményén beszéltünk a Budapestet érintő változások szükségességéről.



Vizsy Ferenc 1994-2000 között a MÁV Budapesti Területi Képvisellete Szakosztály elnöke, 2000-2005 között a Vasúti Személyszállítási Szakosztály elnöke, 2002-től 2005-ig a KTE főtitkárhelyettese

Az elmúlt 25 év KTE szempontjából (is) emlékezetes szakosztályi eseményei a pálya, híd és magasepítményi szakterületen

A három szakmai terület legjelentősebb eseményei a nagy konferenciák, ahol a szakmák vezető képviselői, szakértői megismertették a szakembereket a legújabb hazai és nemzetközi fejlesztési eredményekkel, a felmerülő problémák kezelésének jövőbeni lehetőségeivel. A rendezvény jó alkalmat nyújtott a kötetlen vitára, az emberi kapcsolatok elmélyítésére.

Az 1990-es években alakult ki az a rendszer, hogy évente egy nagy konferenciát szervezünk a KTE-vel közösen, váltakozva a szakmai területekkel. Ezzel háromévenként került sor egy-egy szakterületre, ami lehetőséget nyújtott arra, hogy mindig legyen aktuális mondanivaló.

Ezekén kívül a futástechnikai konferenciák bizonyultak rendkívül hasznosnak. Az 1993. évi velemi konferencián mutattuk be a Pályafenntartási Tervező Rendszert (PÁTER), amelynek már külföldön nagy sikere volt, és amelynek alapjaiból doktoráltam a Gdanski Egyetemen. A velemi konferencián dr. Megyeri Jenő professzor úr áltudományának minősítette a mai napig a pályadiagnosztika és állapot-minősítés szakértői rendszerét. A szakértői rendszert a MÁV 1995-ben vezette be rendszeres alkalmazásra.

A legemlékezetesebb maradt számomra az 1999. évi szombathelyi pályafenntartási konferencia. A konferenciát megtisztelte Katona Kálmán miniszter úr, aki egy egész napot töltött a rendezvényen. Lelesítő előadást tartott, lehetősége volt a szakma vezetésé-



nek külön is tárgyalni miniszter úrral. Rendkívül közvetlen, megértő és érdeklődő embert ismertünk meg személyében. Sem előtte, sem utána miniszter nem tisztelt meg bennünket az egész napos jelenlétével.

A nagy szakmai konferenciák mindegyikéhez köthető valamilyen kiemelkedő esemény, amelyeket sokáig lehetne sorolni, mindegyik rendkívül népszerű a mai napig. Az összes konferencián közel 13 000 fő volt jelen, vett részt az ismeretek elsajátításában. Kiemelkedő eseményei ezek a konferenciák ma is a szakmai életnek.

Eur Ing Dr. Zsakai Tibor 1996 és 2004 között a Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály elnöke, 2004 és 2008 között KTE Elnökségi tag

A KTE és én

Bevezetésképpen a könnyebb megítélésem céljából megemlítem, hogy a V43 sorozatú mozdonyokkal azonos időben kerültem a vasúthoz (1964. július 1.), így a szerelőkkel, idősebb műszaki kollégákkal együtt ismerkedtem meg a mozdonyokkal, ami által igen alapos elméleti és gyakorlati ismeretekre tettem szert. Ez meghatározta az első húsz éves tevékenységemet. A MÁV Vezérigazgatóság Járműjavító szakosztályára 1968-ban kerültem, ahol megismertettek a KTE szervezetével, tevékenységével

és azonnal felkértek az általam ismert mozdonyok ismertetésére egy KTE előadás keretében. Ezt követte 13 éven át tartó oktatás a mozdonyvezető tanfolyamokon és a tisztképzőn. A KTE 1971-ben egy csereakcióban az NDK-ba küldött. A második húsz évet már az energiaellátásban töltöttem, és a szakmai szervezetünk elnöke lettem mind a KTE-ben, mind a MEE-ben. A tagságunk legnagyobb része ugyanis vilamos szakember. A két funkció nem vált külön bennem, a legtöbb megbeszélést, műszaki tanácskozást közösen szerveztük és tartottuk.

A Budapest-Pécs vonal villamosítás befejezéseként rendeztük meg az első erő-sáramú konferenciát, amelyet azóta 2-3 évenként megtartunk a pécsi szervezettel közösen a mindenkor aktuális kérdések megvitatására. Ezeket én szoktam megnyitni, bezárni és a következtetéseket levonni. A konferenciák célja az, hogy összehozza a szakembereket személyes találkozásokon, megismertesse egymással a tervezőket, a kivitelezőket, a beruházókat, az üzemeltetőket és a karbantartókat a villamosítás sikere érdekében. A közel 40 év alatt a résztvevők létszáma folyamatosan nőtt, ma már 250-300 főnél tartunk. Nem szeretnék ünneprontó lenni, de kezdetben a hallgatóság és az előadók kb. 80%-a MÁV szakember volt, azonban ez az arány mára megfordult. Ez nem szerencsés változás. A külső cégek a termékeiket igyekeznek bemutatni, reklámozni és háttérbe szorul az üzemeltetés, karbantartás. Nem hallgathatom el, amit 40 éve hiányolok: a konferenciák javaslatait nem sikerült érvényre juttatni sem a minisztériumban, sem a vezérigazgatóságon keresztül. Egy húsz évvel ezelőtti konferencián elmondtam zárszóként: „Kohn hajlong Jeruzsálemben a siratófalnál. Grün kérdezi: meghallgatta a Jóisten valaha a kívánságodat? Nem – volt a válasz. Mintha a falnak beszélnék.” Ennél egyszerűbben és szemléletesebben nem tudtam kifejezni a véleményemet. Most sem.

KTE munkámat egyesületi ezüst és aranyjelvény-nyel, Széchenyi emlékplakettel, Egyesületi örökös tag oklevéllel és Gárdai Gábor emléklappal ismerték el.



Horváth Viktor 1992 és
2004 között a Vasúti
Erősáramú Szakosztály
elnöke

A vasúti rendszer átalakítása, félelem és aggodás a változásokkal kapcsolatban

Az 1990-es években kezdődött a vasúti rendszer liberalizációja. Az Európai Unió számos rendeletet és határozatot hozott ezzel kapcsolatban, amit a hazai és a nemzetközi szabályozás is követett.

A piaci működés megkövetelte a vállalkozó vasút és a pályavasút szétválasztását. Jelentős változtatásokat kellett végrehajtani, új elemek, fogalmak jelentek meg: többek között a vasútvállalatok engedélyezése, a biztonságirányítási rendszer, a pályahasználat szabályozása stb.

A vasút felsővezetése számára is nagy kihívást jelentett az új rendszer kialakítása, megteremtése.

A legnagyobb probléma a végrehajtási szinten jelentkezett, mivel az állomásfőnökségi-csomóponti rendszerben a személyszállítás, az árufuvarozás és a forgalmi üzemvitel személyzete a főnökségek létszámába tartozott.

A feladat végrehajtása komoly félelmet és aggodalmat jelentett a főnökségek vezetői (mindenekelőtt az állomásfőnökök) és a végrehajtó személyzet számára.

A Vasútüzemi Szakosztály célul tűzte ki ezen terület személyzete számára a tájékoztatás javítását és világosabbá tenni az átalakítás rendszerét a végrehajtási területen. Ennek eszközei voltak a KTE konferenciák, amelyre a területek szakértői mellett hangsúlyozottan meghívtuk az állomásfőnököket és a csomóponti vezetőket.

A konferenciák jelentősen segítették a változások hátterének, összefüggéseinek megismerését. Csak néhány címet kiemelve ezek közül: A forgalmi szakszolgálat helye, szerepe a hazai és egyes európai vasutaknál; Korszerű áruszállítási technológiák az EU csatlakozás figyelembevételével; Határállomások az uniós csatlakozás után; A mellékvonalak jövőbeni kezelése a vasútüzemben.

A hazai és külföldi (Nemzetközi Vasútegylet/UIC, Európai Vasúti Ügynökség/ERA) előadók részvételével tartott konferenciákon sikeres volt a feladatok megértése, majd a végrehajtásuk.

Szabó András
Vasútüzemi Szakosztály elnöke
1996-2010

Az Egyesület kiadványai

Hirdetés 1950-ből

Értesítjük előfizetőinket, olvasóinkat, az illetékes közületeket, vállalatokat és intézményeket, hogy a Magyar Közlekedés Mély- és Vízépítés című folyóirat megszűnt, helyette 1951. január hó 1-től a Közlekedéstudományi Szemle és a Mélyépítéstudományi Szemle című tudományos folyóiratok jelennek meg.

Közlekedéstudományi Szemle. Megjelenik 1951. január hótól havonta 48 oldal terjedelemben. Előfizetési ára: 1 évre 24 Ft. Közületek, vállalatok és intézmények részére 1 évre 240 Ft.

Mélyépítéstudományi Szemle. Megjelenik 1951. január hótól havonta 64 oldal terjedelemben. Előfizetési ára: 1 évre 36 Ft. Közületek, vállalatok és intézmények részére 1 évre 240 Ft.

Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat, Budapest VII. Dob utca 74

Ez tehát folyóirataink eredete

forrás: https://adt.arcanum.com/hu/view/MelyepitestudomanyiSzemle_1951/?query=m%C3%A9ly%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9studom%C3%A1nyi+szemle&p-g=72&layout=s

Közlekedéstudományi Szemle

1948-49-ben megszűnt a Mérnök Szakszervezet és az egyes szakmák képviselői az ágazati szakszervezetekbe léptek át. A szakmai-tudományos munka összefogását az egyes ágazatok vállalták, amit véleményével és közvetlen közreműködésével kiegészített a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége. A közismert nevén MTESZ-ként működő szervezet összefogta a mérnökök, műszakiak, ún. társadalmi tevékenységét és egyben szakmai koordinációval is szolgált. A kezdetektől csatlakoztak a közlekedésben dolgozó műszakiak a MTESZ-hez és eredményes munkájukat folyamatosan végezték. E tevékenység egyik legfontosabb eleme a tudományos lapkiadás volt. Az akkor már meglévő „Magyar Technika” egyes rovatait külön folyóiratban publikáló lap megjelentetését vállalta a Közlekedés-és Mélyépítési Egyesület „Közlekedés, Mély-és Vízépítés” címmel. Az első szám 1949-ben jelent meg, melynek költségét a MTESZ központi költségvetésből biztosította. Ezen a néven a folyóirat 1951-ig élt, majd helyette megjelent a Közlekedéstudományi Szemle, melyet az 1980-as évekig a MTESZ finanszírozott. A folyóirat megjelenését a továbbiakban kisebb részben a KTE, nagyobb részben a MÁV, a VOLÁN és más közlekedési vállalatok fedezték. A folyóirat havonta jelent meg 40 oldal terjedelemben. A szerkesztőbizottság fő feladatának tekintette, hogy valamennyi közlekedési ág tudományos igényű tanulmányait, a legújabb kutatási eredményeket, az Egyesület konferenciáinak ajánlásait megjelentesse. Rendszeresen megemlékeztek az egyesületi évfordulókról, nevesebb eseményekről. A Közlekedéstudományi Szemle szerkesztősége 2006-2007-ben finansziális okokból kritikus időszakot élt át. Az Egyesület és a szerkesztőség szponzorok bevonásával biztosította a kiadást. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2014-től anyagi támogatást biztosított, és így stabilizálta a lapot. Összességében az anyagi helyzet az előfizetések, a pályázati források, és a minisztériumi támogatás folyamatosságával megoldottá vált.

Az 1951-ben megalapított Közlekedéstudományi Szemle (KTSZ) mindmáig magas színvonalon, folyamatosan az egész közlekedési szektorra kiterjedően képviseli az ún. közlekedési szakmát. A műszaki tudomány és gyakorlat képviselői között mindig élen jártak a közlekedési szakemberek, akik megjelenést és publikációs lehetőséget kaptak a Közlekedéstudományi Szemlében.

A neves szakemberek nagy elhivatottsággal képviselték a közlekedést és egyben széles körű tájékoztatást is nyújtottak a szakmailag érdeklődő közönség, elsősorban

a közlekedési szakemberek számára. Jól bizonyítja ezt, hogy a KTSZ szerkesztői, szerzői neves közlekedési szakemberek, magasrangú tisztségviselők és a tudományok jeles képviselői közül kerültek ki.

Időközben az angol és német nyelvű összefoglalók tartalmasabbá tétele a nemzetközi ismertséget számottevően javították.

A KTSZ szerkesztői

A felelős- és a szakszerkesztő: Dr. Vásárhelyi Boldizsár, Dr. Sztankóczy Zoltán, Nemesdy Ervin, 1951

- 1951-1955: Harmati Sándor és Dr. Nemesdy Ervin
- 1955-1975: Harmati Sándor és Dr. Czére Béla
- 1976-1983: Dr. Czére Béla és Petrik Ottó
- 1984-1988: Dr. Timár András és Hüttl Pál
- 1989-2006: Dr. Iványi Árpád és Hüttl Pál
- 2006-tól: Dr. Katona András

A KTSZ-ben legfontosabb szempont mindig a tudományos jelleg volt. Kisebb szerepet kaptak a napi szakmai gyakorlattal kapcsolatos írások és időnként az egyesületi élettel is foglalkozott néhány cikk. A sokéves tapasztalat felhasználásával időnként változtak az arányok, de a lap mindvégig megőrizte szakmaiságát. A tradíciók az igényesség és a szakmai tájékozódás, illetve tájékoztatás sokrétűsége a jövőben is alapvető célkitűzés marad.

A folyóirat kéthavonta jelenik meg az igényektől függően 400-600 példányban B/5-ös méretben. A Közlekedéstudományi Szemle a közlekedési tudományág egyetlen lektorált, az MTA Magyar Tudományos Művek Tára által befogadott, tudomány-metria mérésszámokkal minősített lapja. A 2017. év 2. számától kezdve a megjelent cikkek bekerültek a nemzetközi azonosító rendszerbe, digitalizálták, így elektronikus formában is elérhetők.

Öröndetes változás, hogy a szerzőgárda fiatalodott, erősödött a koordináció a bel- és külföldi szaklapok szerkesztősegeivel, a Magyar Mérnöki Kamarával, a társesetekkel és más, a tudományt irányító szervezetekkel. Javult a publikációk körének szélesítése, kivéve a vízi közlekedés alágazatot.

Azt már ma rögzíthetjük, hogy a KTSZ-nek meg kell őrizni szakmai függetlenségét, adott esetben tükrözni kell a KTE álláspontját és helyt kell adni az egyesületi tagok alkotó véleményének.

Belső arányok tekintetében irányadó marad az a szempont, amely szerint a KTSZ az egész közlekedés szaklapja, tehát a vasúti, a közúti, vízi és a légi alágazatok tudományterületeiről egyaránt kell szakcikkeket közölni. Természetesen az alágazati tematikát figyelembe véve, illetve amellet helyt kell adni közlekedés jogi, közgazdasági, történelmi stb. vonatkozásait tárgyaló írásoknak is, amelyek a lap választott profiljába eredményesen beilleszthetők.

Új fejezet a KTSZ életében a 2023-24-ben megindult elektronikus változat kiadása, amely során valamennyi érdeklődő térítésmentesen a megjelenéssel egyidőben hozzájuthat a Közlekedéstudományi Szemlében megjelenő legfrissebb ismeretekhez.

Dr. Katona András
főszerkesztő

Városi Közlekedés

A Közlekedéstudományi Egyesület három szaklapja közül a „legfiatalabb” a Városi Közlekedés. Első száma 1968-ban jelent meg. A lap közvetlen jogelődje a Fővárosi Villamosvasút 1961-ben elindított „Az FVV Műszaki Szemléje” című kiadványa volt, ebből született meg a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Osztálya és az akkor újonnan megszervezett BKV vezetőinek támogatásával a „Városi Közlekedés” című lap. A szakmai lap célja az volt, hogy a városi közlekedés területén bekövetkező technikai és technológiai változásokat, a tudományos kutatások eredményeit a szakemberekhez eljuttassa. 1971-ben a KTE saját lapjai közé átvette, de továbbra is a BKV finanszírozta. 2004-től a BKV és a KTE közös lapja lett, de továbbra is kizárólag a BKV finanszírozta. A szerkesztőség egészen 2011-ig a BKV-székházban volt elhelyezve, két főmunkatárs és egy nyugdíjas dolgozott a szerkesztőség irodáiban.

A tudományos lap kiadása 2011 októberétől szünetelt, mert a BKV Zrt. a finanszírozást tovább nem biztosította. Az újraindításról a BKK-val folytatott tárgyalások 2013-14-ben nem vezettek eredményre. A KTE 2015-ben végül a Küldöttközgyűlés felhatalmazása alapján, létrehozta a szerkesztőbizottságot, mely 2016 áprilisában megkezdte az újraindítás előkészítését, és abban az évben szeptember 8-án új arculattal megjelent a próbaszám. A KTE által a médiahatóságnál tett bejelentés alapján a BKV Zrt. lemondott alapítói státuszáról, így a továbbiakban az Egyesület a lap egyetlen tulajdonosa. A Városi Közlekedés 2016 óta a KTE saját kiadásában jelenik meg újra évente 4 alkalommal, 60+4 oldalon.

A lap arculata a mai kornak megfelelően színessé vált és új logót is kapott az újság. A korábbi laphoz képest a cikkek könnyedebb hangvételűek, gyakorlati megvalósulást tartalmaznak (amit fényképekkel jól lehet bemutatni). A tudományos igényességű, elméleti alapokon nyugvó publikációkat is várja a Szerkesztőbizottság, azonban a megjelenés feltétele, hogy a bemutatott elméletnek gyakorlati megvalósulása legyen. Amennyiben tisztán elméleti tudományos cikkről van szó, akkor annak kézírata átadásra kerül a KTE tudományos folyóiratának, a Közlekedéstudományi Szemlének.

Az új lap kiadása céljából 2016. április 11-én került sor az alakuló szerkesztőbizottsági ülésre, 2016. szeptember 8-án megjelent a bevezető szám. 2016 decemberétől a BKK támogatta a Városi Közlekedés megjelenését. A médiahatóságnak tett bejelentésben

foglaltak szerint egyedül a KTE vált a lap alapítójává és a kiadói feladatokat is maga látja el.

A jogelőd lappal együtt 1960-ban alapított Városi Közlekedés újraindítását az a szándék vezérelte, hogy ismételten, de megújuló formában hírvivője és katalizátora legyen korunk mobilitási kihívásaira adható új technológiai, térszerkezeti, életviteli válaszoknak, megoldásoknak. Elősegítve a városok közlekedésének megújításában érintettek – szakemberek, várospolitikusok és várost használók – tájékozódását, illetve kommunikációját. A kihívások és az arra adható válaszok tárháza kimeríthetetlen.

Korunk értékrendjében a környezettudatosság, a városok működésében az életminőség, a közlekedésben a fenntarthatóság elvárásai új és integrált megközelítéseket igényelnek, és ehhez a jövő technológiai fejlesztései új lehetőségeket teremtenek. A Városi Közlekedés szerkesztőbizottsága arra vállalkozott, hogy a közlekedéstervezésnek és innovációnak teret adva a múlt, a jelen és a jövő városainak közlekedésébe bepillantást adjon annak érdekében, hogy a szakmának pezsgő színfoltja, vitafóruma és hírvivője legyen. A lapnak az ágazatot jellemző innovációs tartalmak mellett az is a célja, hogy nyisson a társterületek szakemberei által megfogalmazott gondolatok, javaslatok irányába.

A lap a városi közlekedés teljes területét átfogja: elméleti és gyakorlati cikkei kiterjednek a közforgalmú közlekedés összes ágazatára és a közúti közlekedés minden elemére: a gyalogos, a kerékpáros és a gépjárműközlekedésre egyaránt. Budapestnek az országos településhálózatban elfoglalt kiemelkedő nagyságrendje és ebből eredően itt a városi közlekedési problémák összetettsége, sokrétősége magyarázza, hogy a lap cikkei többnyire budapesti érdekű témákkal foglalkoznak. A motorizáció fejlődése következtében egyre több kisebb város is szembesülni kényszerült a városi közlekedés sajátos gondjaival és így az utóbbi másfél évtizedben egyre növekedett a vidéki városokat is érintő témájú cikkek és a vidéki szerzők aránya.

A folyóirat általában 60+4 oldalon, 500 példányban jelenik meg. Egy-egy téma köré szerkesztett lap, e cikkek a Fókuszban rovatban jelennek meg: nagyinterjú és cikkek. Állandó rovatainkban a lap témájához csatlakozó szakmai cikkek mellett teret adunk a vélemények megjelenésének, visszatekintésnek, a nagyvilág érdekességeinek, a szakmai társszervezetek legjelentősebb híreinek.

Dr. Denke Zsolt
főszerkesztő

Pirityi András
olvasószerkesztő

Közúti és Mélyépítési Szemle

A Mélyépítéstudományi Szemle 1951-1998-ig jelent meg. Miután a MTESZ továbbra nem vállalta a lap megjelenésének anyagi támogatását, így megszűnt. Névváltoztatás után 1998-ban Közúti és Mélyépítési Szemle néven jelent meg, de a KTE már a lap megjelenésében nem vállalt szerepet.

A folyóirat felelős szerkesztője az 1951-es alapításkor György István, szakszerkesztője az akkor 26 éves Nemesdy Ervin lett. Ők vezették a Mélyépítéstudományi Szemlét 23 éven keresztül.

Az akkor kötelező „Vörös farok” íráson kívül a kiváló szerzők valóban tudományos témákkal szerepeltek. Már akkor megjelentek az idegennyelvű kivonatok és az egyesületi programok is.

Az 50-es 60-as években a Közlekedéstudományi Egyesület lapjaként az újság rendszeresen beszámolt a nagyobb beruházásokról és azok mérnöki aspektusairól.

A Mélyépítéstudományi Szemlében 1974. augusztusában, György István halála után dr. Nemesdy Ervin vette át a felelős szerkesztői feladatot, aki a kezdetektől fogva szakszerkesztőként ismerte a folyóiratkészítés titkait és a rendszeres szerzőket, professzorként pedig áttekintése volt a szakterület tudományáról.

Az újság 1986-ig eredeti nevén működött, majd 1987 januárjától Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemlére változott. A folyóirat továbbra is a Közlekedéstudományi Egyesület lapja megjelölést viselte. Az akkori közlekedési miniszterhelyettes a névváltozás kapcsán ígéretet tett Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle (és vele párhuzamosan a Közlekedéstudományi Szemle) megjelenésének folyamatos biztosítására.

A felelős szerkesztő továbbra is dr. Nemesdy Ervin volt. A folyóirat címe ebben az évtizedben kétszer is változott: 1996-tól Közúti közlekedés- és Mélyépítéstudományi szemle lett, majd 1998. július 1-től újabb névváltozással Közúti és Mélyépítési Szemleként jelent meg.

A rendszerváltás után a lap fenntartója az ügyi igazgatás változásai szerint gyakran változott. Megjelent a „Felelős kiadó” személye, aki a fenntartó szervezet egyik vezetője volt. Az 1993. évi lapszámok szerint: A Közlekedéstudományi Egyesület lapja. A lapot támogatják a Közúti Igazgatóságok és a közúti és mélyépítési szakterület

vállalatai, valamint „Az építés fejlődéséért” alapítvány. A definíció 1994-ben „A Közlekedéstudományi Egyesület és az Útalap lapjára” változott, majd a következő évben megfordult: „Az Útalap és a Közlekedéstudományi Egyesület lapja” majd „Az UKIG, az ÁKMI és a Közlekedéstudományi Egyesület mérnöki tudományos havi lapja” lett. dr. Nemesdy Ervin összesen 51 évig volt a Szemle szerkesztője, illetve felelős szerkesztője. Halála után 2002-ben dr. Koren Csaba vette át a Közúti és Mélyépítési Szemlelben ezt a feladatot, aki addig szerzőként és szerkesztőbizottsági tagként volt kapcsolatban a folyóirattal, professzorként pedig ismerte a szakterületet.

A lap kiadója ebben az évtizedben is többször cserélődött: az ÁKMI, a Magyar Közút és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ váltották egymást.



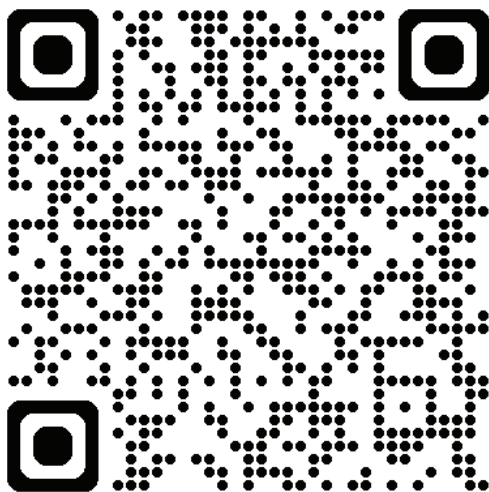
Dr. Koren Csaba
felelős szerkesztő

A folyóirat címe ebben az évtizedben is változott, egy alkalommal. 2009-től Közlekedésépítési Szemle lett. Fejlécében ez állt: Alapította a Közlekedéstudományi Egyesület. A közlekedésépítési szakterület mérnöki és tudományos havi lapja.

A lap 2004-től színes nyomtatásban jelent meg, ami különösen a megvalósult létesítmények és a térképek szemléltetésében jelentett segítséget.

A lap történetének szomorú vége lett: 2011-ben a lap gazdája és kiadója indoklás nélkül, rövid határidővel felmondta a szerkesztőséggel és a nyomdával fennálló szerződést, így ebben az évben csak az első öt szám jelenhetett meg. Élt 61 évet és 5 hónapot.

50 éves a Közlekedéstudományi Egyesület



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET

UNGARISCHER VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHER VEREIN

HUNGARIAN SCIENTIFIC ASSOCIATION FOR TRANSPORT

50

1949-1999



Az egyesületi tudományos és társadalmi munka megbecsülése

A kitüntetések rendszere folyamatosan fejlődik, alkalmazkodik a kor követelménye-
ihez. A kitüntetések célja a legkiválóbbak elismerése, ösztönzés az Egyesületen belüli
életpályahosszon tartó tudományos tevékenységre, sok évtizeden át tartó egyesületi
példamutatásra a fiatalabbak számára.

A két legmagasabb rendű kitüntetés, a Jáky díj, a folyamatosan végzett kiemelkedő
tudományos munkát, míg a Kerkápoly díj az egyesületi életművet ismeri el, ez utóbbi
60 éves életkor felett adható. Mindkettő feltétele a 15 éves tagság. A Széchenyi István
emlékplakett a magas szintű szervező munkát végzőknek adható, minimum 10 éves
tagság esetén. E három kitüntetés értékét mutatja, hogy évente az ünnepélyes díj-
átadáson 3 Jáky díj, 4-6 Kerkápoly díj, és 6 Széchenyi plakett kerül átadásra. Örökös
tag kitüntetés a teljes életút szakmai tevékenységét ismeri el, hiszen a kitüntetés a fenti
kitüntetések valamelyikét követően, 30 éves tagság és kiemelkedő egyesületi szerep
esetén adható.

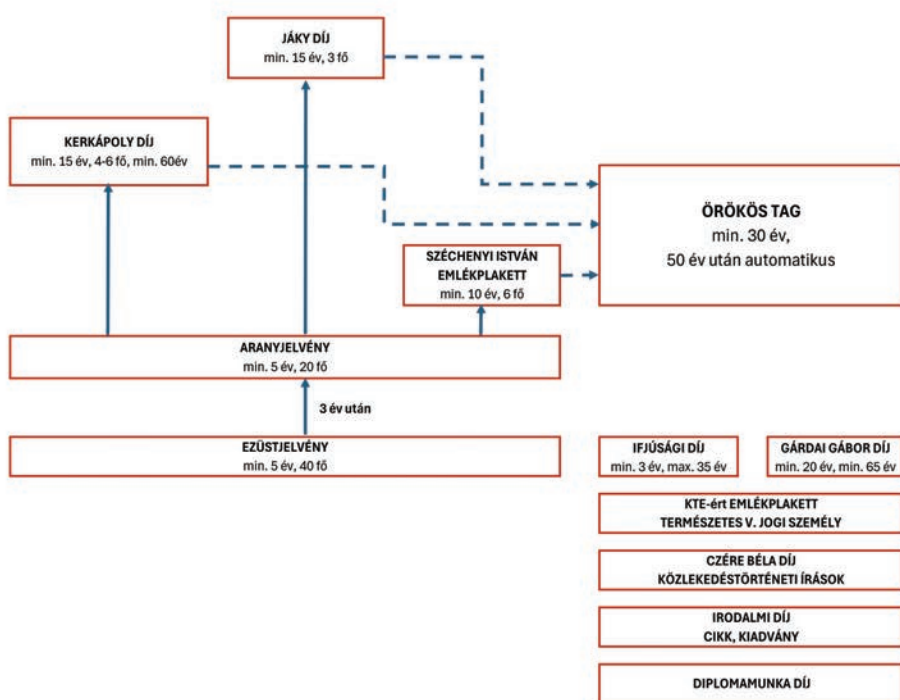
A fokozatosság elve szerint, a kitüntetések alapját az arany-ezüst jelvény adja szé-
les körűen az aktív szakmai munkát végző tagjaink elismerésével. Az ezüstjelvény
5 éves tagság felett, majd min. 3 év múlva az aranyjelvény és minden további kitün-
tés ezeket követően, min. 3-3 évenként javasolható, mindenkor a tagság véleményei
alapján. A javaslatokat a Tagozatok, Területi szervezetek teszik meg, amelyeket az
Elnökség rangsorol és fogad el.

További díjaink, szintén a tudományos és szervező tevékenység elismerésére, a 35 év
alattiak Ifjúság díja, a 65 év felettiek Gárdai Gábor emléklapja, a KTE-ért emlék-
plakett, a Czére Béla díj, az Irodalmi díj és Diplomamunka díj.

A kitüntetések és díjak egy ünnepélyes elnökségi ülésen, rendszerint az odaítélést
követő év januárjában kerülnek átadásra.

KTE KITÜNTETÉSEK , DÍJAK

(Alapszabály 4. §. 2.1.2.)



MELLÉKLETEK

Az egyesület országos vezetősége

Közyűlés éve	Elnök	Társelnökök	Fűtitkár	Fűtitkárhelyettesek	űgyvezető
1999	Dr. Gyurkovics Sándor	Kálnoki Kis Sándor Pál József Regős Szilveszter Tóth István	Dr. Katona András	Dr. Csizmadia Éva Kecskés Zoltánné Kisteleki Mihály Dr. Ruppert László	Varga József
2003	Dr. Gyurkovics Sándor	Aba Botond Dr. Farkas Károly Garadnai András Dr. Ruppert László	Dr. Katona András	Bíró József Bősze Sándor Kisteleki Mihály Vizsy Ferenc	Varga József
2007	Heinczinger István	Dr. Farkas Károly Dr. Kovács Ferenc Molnár László Dr. Ruppert László	Dr. Katona András	Bíró József Bősze Sándor Dr. Tóth János Tóthné Temesi Kinga	Dr. Hinfner Miklós
2011	Dr. Fónagy János	Dávid Ilona Kazatsay Zoltán Schváb Zoltán Urbán György	Dr. Tóth János	Bíró József Bősze Sándor Dr. Horváth Balázs Tóthné Temesi Kinga	Dr. Hinfner Miklós Magda Attila (2012 jan. 9-től)
2015	Dr. Fónagy János	Dr. Dabóczi Kálmán David Ilona Felsmann Balázs Schváb Zoltán	Dr. Tóth János	Bíró József Bősze Sándor Dr. Horváth Balázs Tóthné Temesi Kinga	Magda Attila
2019	Dr. Fónagy János	Bíró József Dr. Dabóczi Kálmán Dávid Ilona Dr. Mosóczi László	Dr. Tóth János	Bősze Sándor Dr. Heinczinger Mária Dr. Horváth Balázs Tóthné Temesi Kinga	Magda Attila Orosz Balázs (2021 nov. 8-tól)
2024	Dr. Fónagy János	Bíró József Dr. Bói Loránd Dr. Kerékgyártó János Dr. Mosóczi László Dr. Tóth János	Dr. Horváth Balázs	Bősze Sándor Dr. Heinczinger Mária Dr. Lakatos András Tóthné Temesi Kinga	Orosz Balázs

Jáky József díjjal kitüntetettek

Béres István	1998	Dr. Szeberényi Andor	2003
Keszey Zsolt	1998	Tóth András	2003
Somfai András	1998	Dr. Koren Csaba	2004
Tőke László	1998	Molnár László	2004
Vajda Mihály	1998	Aba Botond	2005
Dr. Váry László	1998	Dr. Csányi László	2005
Dr. Zahumenszky József	1998	Dr. Kazinczy László	2005
Berczik András	1999	Dr. Maklár Jenő	2005
Dr. Csizmadia Éva	1999	Skonda Ödön	2005
Juhász Gyula	1999	Dr. Zsirai István	2005
Károlyi János	1999	Kövesné Dr. Gilicze Éva	2006
Kovács Jenő	1999	Dr. Tóth János	2006
Dr. Mayer József	1999	Dr. Bencsik Endre	2007
Balogh András	2000	Dr. Csorja Zsuzsanna	2007
Kelemen György	2000	Kecskés Zoltánné	2007
Kiss István	2000	Varga József	2007
Kolozsvári István	2000	Fábry György (posztumusz)	2008
Varga Kálmán	2000	Polányi Péter	2008
Vörös József	2000	Szabó János	2008
Dr. Ivány Árpád	2001	Vig Károly	2008
Dr. Tóth Ernő	2001	Molnár István	2009
Kálnoki Kis Sándor	2002	Pintér László	2009
Dr. Kovács Ferenc	2002	Rimai Rudolf	2009
Dr. Papp Ágoston	2002	Trepper Endréne	2009
Dr. Rábai Kálmán	2002	Árki Sándor	2010
Dr. Tóth Zoltán	2002	Bösze Sándor	2010
Vizsy Ferenc	2002	Rhorer Ádám	2010
Dr. Berényi János	2003	Türk István	2010
Földi András	2003	Dr. Orosz Csaba	2011
Dr. Gáll Imre	2003	Dr. Gulyás András	2011
Dr. Rixer Attila	2003	Bíró József	2012

Bucsok Lajos	2012	Nagy István	2016
Dobókői György	2012	Dr. Székely Csaba	2016
Domokos Ádám	2012	Tóth Tibor	2016
Fukker Bertalan	2012	Csilléry Béla	2017
Dr. Kopár István	2012	Szerencsi Gábor	2017
Monori Csaba	2012	Pásti Imre	2017
Szőke Ferenc	2012	Dr. Berki Zsolt	2018
Érsek László	2013	Nagy Attila József	2018
Fejéregyházi Sándor	2013	Szabó Eszter	2018
Langó István	2013	Mészáros Tibor	2019
Szabó Menyhért	2013	Németh Béla	2019
Tóth László	2013	Dr. Mosóczi László	2019
Tóthné Temesi Kinga	2013	Mózse Antal	2020
Forisek Ilona	2014	Nagy Zsolt	2020
Dr. Havas Péter	2014	SzabóLászló	2020
Prof. Dr. Holló Péter	2014	Kallus Tihamér	2021
Dr. Jankó Domokos	2014	Dr. Kormányos László	2021
Szálka Miklós	2014	Dr. Denke Zsolt	2022
Dr. Zubonyai Jánosné	2014	Dr. Dunai László	2022
Babós Gyula	2015	Dr. Horváth Balázs	2022
Dr. Prileszky István	2015	Demeter Péter	2023
Tóth László	2015	Szücsné Posztovics Ilona	2023

Széchenyi István emléklakettel kitüntetettek

Bujdosó Attila	1998	Szabó Imre	2001
Dr. de Sorgo Tibor	1998	Szombathy Géza	2001
Evers Antal	1998	Dr. Zsákai Tibor	2001
Dr. Schváb János	1998	Dr. Bakonyi Ferenc	2002
Dr. Tóth László	1998	Bencsik László	2002
Dr. Vaszary Pál	1998	Dr. Csaba Attila	2002
Dr. Békési István	1999	Kövessy István	2002
Dér Béla	1999	Varga József	2002
Földi András	1999	Rácz Alpár (posztumusz)	2002
Dr. Mecsi József	1999	Dr. Rigó Mihály	2002
Pál József	1999	Dr. Borotvás Elemér	2003
Szilágyi István	1999	Dr. Dudás József	2003
Vigh Gábor	1999	Horváth Viktor	2003
Dobogókői György	2000	Dr. Katona András	2003
Kerégyártó Imre	2000	Dr. Pallós Imre	2003
Dr. Loykó Miklós	2000	Schneider Péter	2003
Rádi Károly	2000	Szőke Ferenc	2003
Dr. Szakos Pál	2000	Vörös József	2003
Szekeres István	2000	Csontos Györgyné	2004
Szentirmai Kornél	2000	Csordás Csaba (posztumusz)	2004
Tolvay József	2000	Dr. Fehérvári László	2004
Vígh István	2000	Fenyvesi Imre	2004
Aba Botond	2001	Dr. Gyurkovics Sándor	2004
Birinyi István	2001	Kiss Béla	2004
Bognár Tibor	2001	Kiss Éva	2004
Dudás György	2001	Kovács Zoltán	2004
Dr. Horváth István	2001	Kummer István	2004
Hunyadi Szabolcs	2001	Danyi József	2005
Kecskés Zoltánné	2001	Endrődi István	2005
Pallay Tibor	2001	Földházi Pál	2005
Rikker István	2001	Imre Lászlóné	2005

Dr. Koller Ida	2005	Abrankó Sándor	2009
Mező István	2005	Bucsok Lajos	2009
Pótári Zoltán	2005	Gradwohl István	2009
Szabó Béláné	2005	Gubik László	2009
Dr. Szabó Tamás	2005	Jakab László	2009
Bíró József	2006	Lepp László	2009
Bósze Sándor	2006	Dr. Papp Zoltán	2009
Geszler Attila	2006	Somodi Béla	2009
Dr. Hodula Attila	2006	Szarvasy István	2009
Horváth Lajos	2006	Antal László	2010
Dr. Józsan Tibor	2006	Csilléry Béla	2010
Körössy László	2006	Demkó László	2010
Molnár László Aurél	2006	Halász László	2010
Somlóvári László	2006	Hamarné Szabó Mária	2010
Valter László	2006	Horváth László	2010
Árki Sándor	2007	Karsai Mihály	2010
Balogh Imre	2007	Orosi József	2010
Boa Árpád	2007	Stoll Gábor	2010
Borbás István	2007	Szerencsi Gábor	2010
Horváth János	2007	Szücsné Posztovics Ilona	2010
Huszár János	2007	Tóthné Temesi Kinga	2010
Molnár János	2007	Dr. Weidinger Antal	2010
Szabó József	2007	Csobay Balázs	2011
Tóth Andor	2007	Görömbölyi Zsolt	2011
Dr. Vízvári György	2007	Dr. Hinfner Miklós	2011
Bebesi István	2008	Kónya László	2011
Dr. Csete Jenőné	2008	Lócskainé Bori Anna	2011
Dér Béla (posztumusz)	2008	Márton Ferenc	2011
Kalauz Mária	2008	Merényi Gáborné	2011
Koós András	2008	Németh János	2011
Major Péter	2008	Orbán Zsolt	2011
Mészáros Tibor	2008	Polányiné Csányi Ágnes	2011
Molnár Péter	2008	Tamás Ferenc	2011
Tóth László	2008	Tóth István	2011
Wellerné Kriván Mária	2008	Ürmössy Ákos	2011
Zalatnai László	2008	Dr. Verőci Béla	2011

Zörgő Tibor	2011	Juhász István	2014
Füzi Sándor	2012	Kun Györgyné	2014
József Ferencné	2012	Molnár István	2014
Krammer Lajos	2012	Nemes Zoltán	2014
Laki Károly	2012	Schiszler László	2014
Mester Józsefné	2012	Dr. Tóth János	2014
Nagy Attila	2012	Udvarhelyi András	2014
Németh Béla	2012	Grosz Krisztina	2015
Schváb Zoltán	2012	Dr. Orosz Csaba	2015
Seress István	2012	Pohubi Ágnes	2015
Stangl Imre	2012	Szombati Mária	2015
Szabó János	2012	Tóth Zoltán	2015
Tiszavölgyi István	2012	Vörös Árpád	2015
Tóth László	2012	Göbölös András	2016
Varga Imre	2012	Hadúrné Molnár Edit	2016
Virág Mihály	2012	Dr. Heinczinger Mária	2016
Balogh András	2013	Horváth May Richárd	2016
Boross László	2013	Katona János	2016
Dr. Csizmadia Éva	2013	Németh Tamás János	2016
Csorna László	2013	Paróczi János (posztumusz)	2016
Dénes Béla	2013	Holnapy László	2017
Jangel Mátyás	2013	Bíró Sándor	2017
Nyúl László	2013	Kovácsné Csapó Beatrix	2017
Peng Emil	2013	Paksi András	2017
Ser László	2013	Szabó Hajanalka	2017
Stubán Ernő	2013	Vasvári Péter	2017
Szijártó Klarissza	2013	Bátyi Zsolt	2018
Szilágyi Miklós	2013	Duma György	2018
Wettstein Anikó	2013	Horváth László	2018
Zilahi-Sebess Géza	2013	Kiss Károly	2018
Benkő Mihály	2014	Molnár Gábor	2018
Boross István	2014	Pókay Zoltán	2018
Csizmazia Tamás	2014	Aszódi Sándor	2019
Dékány Ernő	2014	Dr. Bálint Ákos	2019
Dr. Dunai László	2014	Guld István	2019
Eperjes Tibor	2014	Kiss Gyula	2019

Nagy Gábor	2019	Szonntag Andor	2021
Tóth Tibor	2019	Botos Éva	2022
Berta Tamás	2020	Dari Attila	2022
Dr. Fenyves László	2020	Drotár Judit	2022
Horváth Gábor	2020	Erdélyi Zsuzsanna	2022
Horváth László	2020	Monori Csaba	2022
Rimai Rudolf	2020	Osztotics Zoltán	2022
Virág István	2020	Jeszenszky István	2023
Buskó András (posztumusz)	2020	Kalmár Tamás	2023
Berente István	2021	Lendvai Gábor	2023
Bíró János	2021	Marx István	2023
Friedmann Tamás	2021	Pongor Csaba	2023
Horváth Zsolt Csaba	2021	Tarjányi Zoltán	2023
Rajna József	2021		

Kerkápoly Endre díjjal kitüntetettek

Földvári László (posztumusz)	2005	Vörös József	2009
Dr. Gaug Károly	2005	Erdélyi Zsófia	2010
Dr. Horváth Ferenc	2005	Dr. Farkas Károly	2010
Dr. Ivány Árpád	2005	Kisteleki Mihály	2010
Dr. Kiss Iván	2005	Pallay Tibor	2010
Dr. Zahumenszky József	2005	Pásti Imre	2010
Prof. Dr. Balázs György	2006	Szabó Lajos	2010
Prof. Dr. Borotvás Elemér	2006	Dr. Szakos Pál	2010
Dr. Czére Béla (posztumusz)	2006	Temesi Ferenc	2010
Galántai József	2006	Vándor Pál	2010
Prof. Dr. Hegedűs Gyula	2006	Almási János	2011
Martinovich István	2006	Bujdosó Attila	2011
Prof. Dr. Prezenszki József	2006	Dr. Csaba Attila	2011
Albert Ferenc	2007	Dr. Csorja Zsuzsanna	2011
Farkas László	2007	Dr. Fenyves László	2011
Dr. Gyurkovics Sándor	2007	Hortobágyi Frigyes	2011
Nemes András	2007	Jankó Piroska	2011
Dr. Rakovszky János	2007	Menyhért László	2011
Dr. Ruppert László	2007	Molnár János	2011
Velencei László	2007	Dr. Schváb János	2011
Dr. Csányi László	2008	Szabó Béláné	2011
Csikhelyi Béla	2008	Horváth János	2012
Galántai József	2008	Jeszenszky István	2012
Héthelyi Pál	2008	Dr. Katona András	2012
Kozma Károly	2008	Mészáros Tibor	2012
Dr. Mayer József	2008	Molnár Péter	2012
Dr. Monigl János	2008	Dr. Papp Zoltán	2012
Pammer László (posztumusz)	2008	Bánkúti Gyula	2013
Aba Botond	2009	Előhegyi István	2013
Felföldi Károly	2009	Friedrich József	2013
Kiss Éva	2009	Dr. Koren Csaba	2013

Prof. Dr. Nemes György	2013	Wettstein Anikó	2017
Polányi Péter	2013	Nagy Alfréd	2018
Bakos Endre	2014	Szőke Ferenc	2018
Csek Károly (posztumusz)	2014	Dr. Weidinger Antal	2018
Dr. Keleti Imre	2014	Bősze Sándor	2019
Kiss Béla József	2014	Dr. Tánczos Lászlóné	2019
Dr. Koller Sándorné	2014	Tóth László	2019
Kőrösi István	2014	Busch Károly	2020
Miskolczi József	2014	Dr. Fónagy János	2020
Székely András	2014	Dr. Jankó Domokos	
Dr. Tóth László	2014	(posztumusz)	2020
Görömbölyi Zsolt	2015	Csilléry Béla	2021
Imre Lászlóné	2015	Garamvölgyi Mihály	2021
Karsai Mihály	2015	Biró József	2022
Kecskés Zoltánné	2016	Nagy Alfonz	2022
Sülle Ferenc	2016	Dr. Békési István	2023
Vörös József	2016	Boross István	2023
Polányiné Csányi Ágnes	2017	Virág Mihály	2023
Sparing László	2017		

Czére Béla díjjal kitüntetettek

I. kategória (közlekedéstörténeti témájú publikáció)

Levárdy László	2015
Péterffy Gergely	2015
Horvát Csaba Sándor	2016
Varga Gábor	2016
Perger Imre	2017
Smuk Ferenc	2018
Bényi Balázs	2018
Péterffy Gergely	2019
Tóth Róbert	2019
Zsákai Tibor	2020
Tinku Balázs	2020
Tóth Róbert	2020
Bánffi Tibor	2022
Varga Károly	2022
Szabó Eszter	2023

II. kategória (közlekedéstörténeti témájú könyv)

Kirchner Attila – Tóth Sándor – Villányi György	2015
Helena Bunijevac – Busch Károly	2016
Beretvás Károly – Gara Kálmán	2017
Dr. Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Dr. habil Majdán János – Varga Gábor	2018
Vörös József	2019
Hadnagy Gábor	2020
Dr. Erdősi Ferenc	2021
Dr. Cseh Valentin	2021
Balogh Tamás Zoltán	2022
Balogh Tamás Zoltán	2023

Ifjúsági díjjal kitüntetettek

Andó János	1998	Kirschner Hajnalka	2002
Barabásné Kiss Timea	1998	Kovács Csaba	2002
Budai György	1998	Ludvig Eszter	2002
Molnár Richárd	1998	Mátrai Gábor	2002
Osztotics Zoltán	1998	Pásti Balázs	2002
Varga Ferenc	1998	Szabó Eszter	2002
Bánhidi László	1999	Szárszói Tamás	2002
Nagy Zsolt	1999	Csonka Éva	2003
Orbán Zsolt	1999	Előhegyi Zoltán	2003
Szepessy Gábor	1999	Feldmann Márton	2003
Szűcsné Posztovics Ilona	1999	Horváth May Richard	2003
Zsigmond Attila	1999	Ispán Attila	2003
Dicső István	2000	Nemes Enikő	2003
Halász Gábor	2000	Radócz Csaba	2003
Kiss Miklós	2000	Vizi Eszter	2003
Makó Emese	2000	Bódi Zoltán	2004
Németh Zoltán	2000	Drucskó István Péter	2004
Sejkóczki Nándor	2000	Grosz Krisztina	2004
Benedek László	2001	Hubai Sándor	2004
Csépke András	2001	Markó László	2004
Gerlang Ferencné	2001	Mészáros Tamás	2004
Miklya Tamás	2001	Nádházi Viktória	2004
Németh Lajos	2001	Neuhoffer László	2004
Zámbó Mihály	2001	Pörtl Péter	2004
Bordás Kálmán	2002	Szóke Gábor	2004
Borkó Zoltán	2002	Török Gergely	2004
Derdák Miklós	2002	Bátyi Zsolt	2005
Hajnal János	2002	Benedek Zsolt	2005
Horváth László	2002	Cserna Viktória	2005
Jangel Mátyás	2002	Dombi Marica	2005
Kamondi Gábor	2002	Horváth László	2005

Imre Gábor	2005	Kovács Dezső	2010
Kormányos László	2005	Makai Tamás	2010
Kupai Sándor	2005	Molnár Péter	2010
Petra Tamás	2005	Pozsonyi Mihály	2010
Princz-Jakovich Tibor	2005	Szarvas Éva	2010
Tarján Ferenc	2005	Antoni Zsolt	2011
Ádám Andrea	2006	Bódyné Szarvas Éva	2011
Bagdi Gábor	2006	Budai László	2011
Dávid Sándor	2006	Dobos Mariann	2011
Lángi Judit	2006	Gregovszki Ágnes	2011
Nyíri Szabolcs	2006	Mühl Linda	2011
Ódor Zoltán	2006	Nagy Róbert	2011
Papp László	2006	Stossék Erika	2011
Pécsiné Nagy Anna	2006	Székely Gábor	2011
Rózsa Tamás	2006	András Erik	2012
Sopárné Laki Barbara	2006	Balogh Péter	2012
Dr. Szabó Szilvia	2006	Bebesi Zoltán	2012
Udvardi Péter	2006	Botos Éva	2012
Bakro Nagy Tamás	2007	Fényi István Tamás	2012
Gráczol Eszter	2007	Hargitai László Csaba	2012
Juszku Gábor	2007	Herlné Vörös Edina	2012
Marx István	2007	Sáfri Péter	2012
Billing András	2008	Dr. Selymes Péter	2012
Bozóky László	2008	Szilágyi Péter	2012
Kosztai Tibor	2008	Zambó Imre	2012
Lutz Gábor	2008	Bencze-Kovács Virág	2013
Mikesz Csaba	2008	Bosnyákovics Gabriella	2013
Szabó József	2008	Cselle Ferenc	2013
Vörös Péter	2008	Fontányi Eszter	2013
Horváth András	2009	Kalmár-Ruskovics Tamás	2013
Nagy László	2009	Piri Nóra	2013
Németh Zoltán	2009	Rutay Péter	2013
Smid Norbert	2009	Szücs István	2013
Ercsényi Balázs	2010	Bíró Angelika	2014
Illés Tünde	2010	Csőke Csaba	2014
Kádi Ottó	2010	Horváth Tamás	2014

Polgári Márton	2014	Pál Domonkos Csaba	2018
Rozbach Levente	2014	Pomázi Gábor	2018
Sebestyén Gábor	2014	Szanku Kitti	2018
Simon István	2014	Adamik-Kun Krisztina	2019
Steier Gábor	2014	Eller Balázs	2019
Szakály András	2014	Halász Anikó	2019
Szilágyi Emese	2014	Nagy Viktor	2019
Tögl Tibor	2014	Németh András János	2019
Veres Szabolcs	2014	Döbrentei Balázs	2020
Engl Tamás	2015	Józsa Bálint	2020
Fehér Gergely	2015	Szegfű Mónika	2020
Miczán Gábor	2015	Tóth Gábor	2020
Tóth Viktória	2015	Virág-Ritzl Beáta	2020
Vígh Nándor	2015	Borsos-Biró Emese	2021
Gaál Bertalan	2016	Kovács Máté	2021
Horváth László	2016	Mátrai-Ortelli Anita	2021
Kucsara Péter	2016	Németh Imre	2022
Bede Áron	2017	Sibalin Adrienn	2022
Henézi Diána Sarolta	2017	Vágány András	2022
Susuk Róbert Márton	2017	Egyházi Dániel	2023
Dohány Máté	2018	Krizsik Nóra	2023
Jakus István János	2018	Dr. Pauer Gábor	2023

Közlekedési Egyesületért emlékplakettel kitüntetettek

Dr. Bakonyi Ferenc	1998	BAZ megyei ÁKKHT	2002
Dr. Balázs György	1998	MÁV Északi Járműjavító Kft.	2002
Bíró József	1998	Melega Antal Kárpátaljai	
Kutas László	1998	Közig. Hiv.	2002
Dr. Ruppert László	1998	Mentusz Károly Heves	
Tongori Imre	1998	m-i Hírlap	2002
Bartyik Endre	1999	Széchenyi István Egyetem	2002
Dr. Bócz Endre	1999	Vanya László (posztumusz)	2002
Dr. Bozóky László	1999	Vértess Volán Rt. (Tatabánya)	2002
FKBT (Dr. Bényei András)	1999	FORG-TECH Kft.	2003
Dr. Hinek Emil	1999	Győr-Moson-Sopron megyei	
Kovács Ferenc	1999	ÁKKHT	2003
Szanyi Géza	1999	Zala Volán Rt.	2003
Kovács Ferenc	2000	Betonút Rt. Székesfehérvári	
MÁV Hajdú-Vasútépítő Kft.	2000	Főmérnökség	2003
MÁV Dunántúli Távk. és		MOL Rt.	2003
Biztosítóber. Építő Kft.	2000	Alba Volán Rt.	2004
MÁVÉPCELL Kft.	2000	Borsod Volán Rt.	2004
Dr. Pelikán Lajos	2000	BKV Rt.	2004
Richter Péter	2000	DKV Debreceni Közlek Rt.	2004
Vissy Károly	2000	Dr. Hatala József	2004
Jáky József Műszaki		Hermann Schmalfuß	2004
Szakközépiskola	2001	KTI Kht.	2004
Baranya m-i ÁKKHT	2001	MÁV MTM Rt.	2004
Kisalföld Volán Rt.	2001	VIADOM Rt	2004
Lökös László MÁV Thermit Kft.	2001	C és R Kft.	2005
MÁV Debreceni Járműjavító		FŐMTERV Rt.	2005
Kft.	2001	Kapás Irén	2005
Miskolc Városi Közlekedési Rt.	2001	MÁV Központi Felépítmény-	
Siemens Rt.	2001	vizsgáló Kft.	2005

PANNONCONT Kft.	2005	Gradex Mérnöki és	
VIADOM Építőipari Rt.	2005	Szolgáltató Kft.	2010
Háda Imre	2006	MÁV Zrt. Pályavasúti	
Jászkun Volán Zrt.	2006	Területi Központ	2010
Közlekedésfejlesztés Kft.	2006	Roadsignal Kft.	2010
MÁV Zrt. Pályavasúti Területi		Bakony Plastiroute Kft.	2011
Központ Miskolc	2006	BRFK Dunai Vizirendészet Rk.	2011
MÁV Thermit Kft.	2006	Fejér Megyei Mérnöki Kamara	2011
Prof. Dr. T. Mérey Klára	2006	Kulturált Közlekedésért	
Nemzeti Sportközpontok Tatai		Alapítvány	2011
Edzőtábor	2006	PROTRUCK Kft.	2011
Tisza Volán Zrt.	2006	Swietelsky Vasúttechnika Kft.	2011
Expanzió 66 Kft. Farkas Gyula	2007	Szécsey István	2011
MÁV FKG Kft. Hudák István	2007	TS Hungária Kft.	2011
MÁV Kombiterminál Kft.		BME Repülőgépek és Hajók	
Kiss Gyula	2007	Tanszék	2012
Révhajósok Országos		Hajdú Volán Zrt.	2012
Szövetsége Dr. Csaba Attila,		Heves Megyei Hírlap	2012
Gálházi Attila	2007	Sztrádateszt Minőség-	
ACO Magyarország Bt.	2008	vizsgáló Kft.	2012
Gemenc Volán Zrt.	2008	Zsuzsi Erdei Vasút Nonprofit Kft.	2012
Kunság Volán Zrt.	2008	FEHÉRVILL-ÁM Kft.	2013
MÁV-Thermit Kft.	2008	GYSEV Zrt.	2013
NAVISMART HUNGARY KFT.	2008	Heves Megyei RFK Eger	2013
TIREFON Kft.	2008	PRESS GT.	2014
Dr. Kovács Árpád Állami		KRESZ-TERV 2000 Keres-	
Számvevőszék	2009	kedelmi és Szolgáltató Kft.	2014
Adukövizig Alsó-Dunavölgyi		Életminőségért Környezet-	
Környezetvédelmi és		védelmi Alapítvány	2014
Vízügyi Ig.)	2009	Vólentné Sárvári Piroska	2014
Bakony Volán Zrt.	2009	„Zoltán Gőzös” Közhasznú	
Bombardier MÁV Kft.	2009	Alapítvány	2014
Horváth&Tsa Mérnöki Iroda Bt.	2009	Békés Megyei Hírlap	
Pannon Volán Zrt.	2009	Szerkesztősége	2015
Szegedi Közlekedési Társaság	2009	Borsod Megyei RFK Rendészeti	
Fejér Európa Kft.	2010	Igazgatóság	2015

Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. Tolna Megyei Szolgáltatási Központ	2015	Vasúttörténeti Alapítvány Zemplén Idegenforgalmi Kft. Bodrog Hotel	2019 2019
Leier Hungária Kft.	2015	Alba Ipari Zóna Kft.	2020
Média Eger Nonprofit Kft.	2015	BME ITS Közlekedési és Járműrendszerek Nonprofit Zrt.	2020
Rudas és Társa Kereskedelmi és Szolgáltató Bt.	2015	Wiking Yacht Klub	2020
Ekho Tours Utazási Iroda	2016	Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara	2021
Palviscsák Trans Kft.	2016	Kassai Ferenc	2021
Swietelsky Magyarország Kft. Észak-kelet Magyarországi Területi Főmérnöksége	2016	Heves Megyei Baleset- megelőzési Bizottság	2021
Szöllősi Roland	2016	Dr. habil. Kalocsai Péter	2021
Balsay István	2017	Magyarországi Zöldkereszt Egyesület	2021
Sparing Dániel	2017	Mobilitás 82 Kft.	2021
Blum János	2018	NÚSZ Zrt.	2021
Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.	2018	Regia Plan Kft.	2021
Májér László	2018	Békéscsabai Turisztikai Főpályaudvar (BTF)	2022
Németh György	2018	C és R Közlekedésépítő Kft.	2022
Vasúti Erőáramú Alapítvány Zsuzsi Erdei Vasút Nonprofit Kft.	2018	Hajózástörténeti Múzeum Zebegény	2022
HE-DO Kft.	2019	Juhász és Juhász Kft.	2022
Lukács György	2019	BAMTEC Kft.	2023
Magyar Plastiroute Kft.	2019	„HEVES-ÚT” Kft.	2023
Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestületi NiT Hungary	2019	Király József Mosolyzóna Autósiskola Perger Imre	2023 2023 2023
MAHART PassNave Személy- hajózási Kft.	2019	Stadler Trains Magyarország Zrt.	2023
Útéppark Útépítő és Mélyépítő Kft.	2019	Székesfehérvár Város- gondnoksága Kft.	2023

Gárdai Gábor emléklappal kitüntetettek

Bujdosó Attila	2007	Sepsi Pál	2016
Erdélyi Zsófia	2007	Dr. Zahumenszky József	2016
Galgóczi József	2008	Benczik Béla	2017
Jankó Piroska	2008	Kiss László	2017
Frankó Mátyás (posztumusz)	2009	Molnár László	2017
Dr. Kozáry István	2009	Szabó Lajos	2017
Lachner László	2009	Vándor Pál	2017
Földházi Pál	2010	Czibere Mihály	2018
Papp László	2010	Csárádi János	2018
Csabai László	2011	Fényes József	2018
Dr. Katona András	2011	Dr. Szeberényi Andor	2018
Almási János	2012	Szóka Sándor	2018
Dr. Kerekes István	2012	Bakos Endre	2019
Koós András	2012	Horváth Viktor	2019
Sparing László	2012	Markó Géza	2019
Fehér János	2013	Sülle Ferenc	2019
Kertész László	2013	Vörös József	2019
Dr. Mayer József	2013	Hortobágyi Frigyes	2020
Sas Gábor	2013	Prof. Dr. Nemes György	2020
Dr. Gyurkovics Sándor	2014	Pozsgai József (posztumusz)	2020
Kovács Gábor	2014	Dr. Rakovszky János	
Németh Péter	2014	(posztumusz)	2020
Dr. Prezenszki József	2014	Varga Béla	2020
Elekes Lajos	2015	Dr. Czippan László	2021
Hegedűs Balázs	2015	Nagy Péter	2021
Kisteleki Mihály	2015	Dr. Papp Zoltán	2021
Tóvári Pál	2015	Szabó András	2021
Dr. Zsákai Tibor	2015	Wettstein Anikó	2021
Harmatos János	2016	Gyerkó József	2022
Papp Gábor	2016	Kormos Emil	2022
Schiszler László	2016	Németh István	2022

Paksi András	2022	Orbán János	2023
Szabó Béláné	2022	Sátori Zoltán	2023
Csapó Imre	2023	Szalai György	2023
Kozma Péter	2023		

Alapító tagok

(1949-ben léptek be az Egyesületbe)

Aradi Lajos
Dr. Ács Péter
Balatoni Sándor
Barkó László
Bartók Béla
Bartos István
Bebrits Lajos
Dr. Bölcskei Elemér
Buza Kiss Lajos
Dr. Cholnoky Tibor
Csabai Rudolf
Dr. Csala Albert
Dr. Csanádi György
Császár Béla
Csengery Árpád
Dr. Czére Béla
Erdős László
Ernyei László
Dr. Ertl Róbert
Fekete András
Földvári Aladár
Földvári László
Dr. Gajári József
Dr. Gábor István
Galántai József
Dr. Gáll Imre
Gyócsi Jenő
György István
Dr. Hilvert Elek
Horn Dezső

Illey Vilmos
Jakab Sándor
Dr. Jákó József
Karádi Gyula
Dr. Kádas Kálmán
Dr. Kánya Ernő
Dr. Kerkápoly Endre
Dr. Kézdi Árpád
Kiss Miklós
Kiss Róbert
Dr. Korányi Imre
Dr. Kovácsházy Frigyes
Kozma Károly
König József
Lehoczky Kálmán
Lukács Miklós
Magyar Ambrus
Matus Erik
Meszléri Zoltán
Dr. Méhes György
Dr. Mészáros Károly
Dr. Michalich Győző
Molnár János
Dr. Nagy József
Dr. Nagy Rudolf
Nánai György
Dr. Nemesdy Ervin
Németh József
Nógrádi László
Dr. Palotás László

Papp István
Dr. Petur Alajos
Dr. Pollák László
Prieszol József
Rados Kornél
Reschofszki Géza
Rétháti László
Rödönyi Károly
Salamon Béla
Sebestyén Andor
Serf Egyed
Sigmond Endre
Solymos János
Straub Elek
Dr. Szabó Dezső
Szabó Ferenc

Dr. Szabó János
Dr. Széchy Károly
Szécsi Ernő
Szépe Ferenc
Szepeslublói László
Dr. Szidarovszky János
Szöllősi Ernő
Szücs Miklós
Tóth Kecskés Pál
Dr. Turányi István
Dr. Vajda Zoltán
id. Varga Jenő
Vági György
Váradi József
Dr. Vásárhelyi Boldizsár

Örökös tagok

Csikhelyi Béla	1998	Királyföldi Lajosné	2002
Kálnoki Kis Sándor	1998	Kisteleki Mihály	2002
Kertész László	1998	Kövesné Dr. Gilicze Éva	2002
Lachner László	1998	Saslics Elemér	2002
Regős Szilveszter	1998	Sülle Ferenc	2002
Dr. Csaba Attila	1999	Dr. Szeberényi Andor	2002
Dr. Kiss Elemér	1999	Tóth István	2002
Kovács Péter	1999	Dr. Csizmadia Éva	2003
Dr. Kozáry István	1999	Dr. Gáll Imre	2003
Párdányi Jenő	1999	Kerékgyártó Imre	2003
Reinisch Egon	1999	Dr. Papp Ágoston	2003
Vincze Tamás	1999	Dr. Schváb János	2003
Berczik András	2000	Dr. Szakos Pál	2003
Dr. Boromisza Tibor	2000	Dr. Tánczos Lászlóné	2003
Erdélyi Zsófia	2000	Varga József	2003
Répay Győző	2000	Béres István	2004
Szanyi Géza	2000	Bujdosó Attila	2004
Szilágyi István	2000	Dér Béla	2004
Dr. Tóth György	2000	Mayer Ferenc	2004
Dr. Törőcsik Frigyes	2000	Dr. Mayer József	2004
Balogh András	2001	Dr. habil. Monigl János	2004
Dr. Gyurkovics Sándor	2001	Bognár Tibor	2005
Jaczó Győző	2001	Dr. habil. Gáspár László	2005
Károlyi János	2001	Kondorosi János	2005
Kovács Ferenc	2001	Dr. Loykó Miklós	2005
Dr. Prezenszki József	2001	Tóth András	2005
Dr. Váry László	2001	Dr. Berényi János	2006
Vigh István	2001	Dr. Pallós Imre	2006
Bátyi Ferenc	2002	Rigó Zoltán	2006
Garadnai András	2002	Vörös József	2006
Hunyady Szabolcs	2002	Szombathy Géza	2007

Tolvay József	2007	Endrédi János	2013
Varga Kálmán	2008	Fuglevich Rezső	2013
Varga Imre	2008	Gritsch Mátyás	2013
Kozma Károly	2008	Jobbágy Endre	2013
Balogh Imre	2009	Kiss Éva	2013
Borbás István	2009	Kvasz Pál	2013
Molnár János	2009	Lovász Ferenc	2013
Szalai László	2009	Lukács Ernő	2013
Felföldi Károly	2010	Dr. Posfalvi Ödön	2013
Horváth Lajos	2010	Dr. Prezenszki Józsefné	2013
Kaposvári Péter	2010	Sparing László	2013
Kecskés Zoltánné	2010	Szabó Lajos	2013
Kovács Zoltán	2010	Dr. Szalai Kálmán	2013
Mészáros Tibor	2010	Dr. Tassi Géza	2013
Nagy Alfréd	2010	Dr. Udvari László	2013
Somodi Béla	2010	Almási János	2014
Bebesi István	2011	Bognár Vid	2014
Danyi József	2011	Csapó Ferenc	2014
Dr. Dudás József	2011	Csilléry Béla	2014
Földi András	2011	Gergely László	2014
Gradwohl István	2011	Hajdú Gyula	2014
Molnár László	2011	Hajdú Lajos	2014
Pallay Tibor	2011	Horváth János	2014
Szabó József	2011	Dr. Kemenes Arzén	2014
Boa Árpád	2012	Kiss László	2014
Farkas László	2012	Dr. Papp Zoltán	2014
Fenyvesi Imre	2012	Reményi Ferenc	2014
Galgóczi József	2012	Rikker István	2014
Jankó Piroska	2012	Temesi Ferenc	2014
Kalauz Mária	2012	Tomcsányi György	2014
Lócskainé Bori Anna	2012	Tóth László	2014
Vörös József	2012	Varga Károly	2014
Dr. Zsirai István	2012	Dr. Verőci Béla	2014
Bánóczy István	2013	Wilhelm Ferenc	2014
Dr. Békési István	2013	Berki István	2015
Előhegyi István	2013	Elekes Lajos	2015

Dr. Farkas Károly	2015	Juhász István	2019
Kalló Sándor	2015	Dr. Kovács Ferenc	2019
Dr. Katona András	2015	Laki Károly	2019
Kiss Béla József	2015	Németh Péter	2019
Dr. Komoróczy István	2015	Dr. Orosz Csaba	2019
Kónya László	2015	Dr. Szabó Tamás	2019
Penkala Tibor (posztumusz)	2015	Czigler Albert	2020
Rimai Rudolf	2015	Gerő Dezső	2020
Szóka Sándor	2015	Horváth Viktor	2020
Prof. Dr. Tarnai Géza	2015	Major Péter	2020
Dr. Träger Herbert	2015	Szóke Ferenc	2020
Bajók János (posztumusz)	2016	Tamás Ferenc	2020
Benczik Béla	2016	Balázs Gusztáv	2021
Bíró József	2016	Brózik Tibor	2021
Bősze Sándor	2016	Érsek László	2021
Dr. Koller Sándorné	2016	Gosztonyi Ede	2021
Somfai András	2016	László György	2021
Tóth István	2016	Baráth Ferenc	2022
Dobókői György	2017	Bucsok Lajos	2022
Friedrich József	2017	Domokos Ádám	2022
Hortobágyi Frigyes	2017	Dr. Koller Ida	2022
Tőke László	2017	Dr. Petőcz Mária	2022
Pazsitka Emil	2017	Polányi Péter	2022
Albert Ferenc	2018	Seress István	2022
Balotay Gergely	2018	Tóthné Temesi Kinga	2022
Földházi Pál	2018	Dr. Weidinger Antal	2022
Kemenes László	2018	Imre Lászlóné	2023
Dr. Legeza Enikő	2018	Karsai Mihály	2023
Mészáros Tibor	2018	Kovácsné Csapó Beatrix	2023
Dr. Ruppert László	2018	Molnár István	2023
Vukman József	2018	Prof. Dr. Nemes György	2023
Aba Botond	2019	Sipos László Gyula	2023
Dr. Csorja Zsuzsanna	2019	Szabó László	2023
Endródi István	2019	Tátos Nándor	2023
Prof. Dr. Holló Péter	2019	Dr. Tóth János	2023

Irodalmi díjjal kitüntetettek

Dr. Fi István -Balogh Imre - Tóth Csaba - Styevola István	1998	Dr. Erdősi Ferenc	2002
Hóz Erzsébet - Mocsári Tibor	1998	Dr. Holló Péter - Kajtár Katalin - Berg Tamás - Dr. Schváb János	2002
Dr. Keleti Imre	1998	Kolozsi Gyula - Dr. Loykó Miklós - Dr. Szalai Kálmán - Dr. Träger Herbert	2002
Dr. Novoszáth Péter	1998	Molnár László Aurél	2002
Pintér László	1998	Dr. Pálfalvi József	2002
Dr. Zeley István	1998	Dr. Prezenszki József	2002
Damásdi Miklós - Dr. Dusza János - Csicselyné Dr. Tarpay Marianna	1999	Barna Zsolt - Gábor Péter	2003
Dr. Maklári Jenő	1999	Dr. Gáspár László	2003
Dr. Farkas György - Dr. Szalai Kálmán	1999	Dr. Honti Péter - Tóth Lajos	2003
Dr. Rixer Attila	1999	Dr. Prileszky István	2003
Pammer László	1999	Dr. Rigó Mihály	2003
Dr. Zsirai István	1999	Dr. Rixer Attila - Dr. Suhai Ferenc - Dr. Ferenczi Zoltán	2003
Dr. Vörös Attila	2000	Dr. Ambrus Kálmán - Dr. Karsainé Lukács Katalin - Dr. Pallós Imre - Vinczéné Görgényi Ágnes	2004
Dr. Monigl János	2000	Dr. Jankó Domokos	2004
Dr. Berényi János	2000	Molnár László	2004
Dr. Ambrus Kálmán	2000	Pintér László	2004
Bartha Géza	2000	Dr. Ruppert László	2004
Dr. Pallós Imre	2000	Dr. Tánczos Lászlóné - Dr. Bokor Zoltán	2004
Dr. Timár András	2000	Fleischer Tamás	2005
Dr. Farkas József	2000	Gajári György	2005
Dr. Lőrincz János	2000	Molnár László Aurél	2005
Pusztai József	2000	Somfai András	2005
Dr. Ambrus Kálmán	2001	Dr. Tarnai Júlia	2005
Dr. Gáspár László	2001	Tóth Lajos	2005
Dr. Keleti Imre	2001		
Kollár László	2001		
Dr. Maklári Jenő	2001		
Sujtó Géza	2001		

Dr. Vörös Attila - Szele András	2005	Kelen Csaba - Dobrocsi Tamás -	
Dr. Farkas János - Kocsis Ildikó -		Dávid Gábor - Nitsch Gergely -	
Németh Imre - Bodor Jenő -		Fehér Gergely	2009
Bán Lajos	2006	Szarka István - Dr. Gáspár László	2009
Dr. Holló Péter	2006	Farkas István	2010
Dr. Jankó Domokos - Jákli Zoltán -		Pintér László	2010
Siska Tamás	2006	Bak Edina - Koch Edina -	
Köller László	2006	Palotás Bálint - Szepesházi	
Pintér László	2006	Róbert	2010
Dr. Tánczos Lászlóné -		Borza Viktor	2010
Nagy Zoltán	2006	Domanovszky Henrik	2010
Dr. Adorjányi Kálmán	2007	Tóth Csaba	2010
Bíró József	2007	Dr. H. Gáspár László - Koczka	
Dr. Horváth Balázs - Dr. Prileszky		Zsolt - Nagy Zoltán	2010
István - Dr. Tóth János	2007	Gábor Pál	2010
Dr. Kovács Ferenc	2007	Dr. Adorjányi Kálmán	2010
Dr. Maklári Jenő	2007	Albert Gábor - Békefi Mihály -	
Dr. Prezenszki József	2007	Kövesdi István - Vörös Attila	2011
Ureczky Judit - Tóth Csaba	2008	Feller Tibor	2011
Dr. Monigl János	2008	Ajtay Szilárd - Felméri Béla -	
Borza Viktor - István György -		Szőke Bálint - Zentay Zsolt	2011
Kormányos László -		Dr. Timár András	2011
Vincze Béla	2008	Somfai András	2011
Fleischer Tamás	2008	Fischer Szabolcs - Dr. Horvát	
Dr. Ercsey Zoltán - Gittinger Tibor-		Ferenc	2011
Kisteleki Mihály -		Fleischer Tamás	2011
Vincze Tamás	2008	Ercsényi Balázs	2011
Molnár László	2008	Hóz Erzsébet - Tóthné Temesi	
Karoliny Márton	2009	Kinga	2011
Dr. Tímár András	2009	Szabó Lajos	2012
Dr. Monigl János	2009	Polgár János - Tettamanti Tamás -	
Dr. Bokor Zoltán	2009	Dr. Varga István	2012
Orbán Zoltán	2009	Sipos Tibor - Dr. Mészáros Ferenc -	
Kiss Károly - Potzner Zoltán -		Dr. Bokor Zoltán	2012
Sipos László	2009	Dr. Ercsey Zoltán - Kisteleki	
Dr. Erdősi Ferenc	2009	Mihály - Vincze Tamás	2013

Scharle Péter	2013	Fleischer Tamás	2019
Schváb Zoltán	2013	Dr. Timár András	2019
Dr. Erdősi Ferenc	2014	Lakatos András - Dr. Mándoki	
Szűcs Lajos	2014	Péter	2020
Dr. Tettamanti Tamás - Dr. Varga		Bécsi Tamás - Aradi Szilárd -	
István - Dr. Gáspár Péter	2014	Fehér Árpád	2020
Dr. habil. Gáspár László -		Boldizsár Adrienn - Mészáros	
Karoliny Márton	2015	Ferenc - Tánzos Lászlóné	2020
Dr. Tóth Géza - Dr. Kincses		Tóth Péter Róbert - Szalai Máttyás -	
Áron	2015	Dr. Tettamanti Tamás	2021
Prof. Dr. Zobory István	2015	Dr. Borsos Attila - Dr. Koren	
Horváth Márton Tamás -		Csaba	2021
Dr. Tettamanti Tamás -		Strommer Tamás - Dr. Munkácsy	
Dr. Varga István	2016	András	2021
Dr. Kormányos László - Perger		Prof. Dr. Holló Péter	
Imre - Földiák János	2016	(posztumusz)	2021
Szűcs Lajos	2016	Tumik Péter	2022
Dr. habil. Monigl János	2017	Somfai András - Gaál Bertalan	2022
Andrejszki Tamás - Török Árpád -		Dr. Tóth Tamás	2022
Kővári Botond	2017	Dr. Csonka Bálint -	
Veres Mihály - Dr. Sárközi		Dr. habil. Csiszár Csaba -	
György	2017	Dr. Földes Dávid	2023
Szűcs Lajos-Sipos Tibor -		Gressai Mánuel -	
Mészáros Ferenc - Török		Tóth Róbert Péter -	
Ádám	2018	Dr. Tettamanti Tamás	2023
Dr. habil. Monigl János	2018	Dr. Horváth Balázs	2023
Dr. Horváth Richárd	2018		
Dr. Csiszár Csaba - Csonka Bálint -			
Földes Dávid - Dr. Wirth Ervin -			
Dr. Lovas Tamás	2019		

Diplomamunka díj

I. helyezettek

Csiszár Csaba	1998	Somogyi Rita	2004
Mónok Andrea	1998	Török Ádám	2004
Székely Ferenc	1998	Vas Péter	2004
Elek Gabriella	1999	Zádor István	2004
Kocsis András	1999	Zöldy Máté	2004
Piti Róbert	1999	Szöllősy Zsolt	2005
Takács Miklós	1999	Bencze Zsolt	2006
Barsi Orsolya	2000	Kovács Gábor	2006
Maller Tibor	2000	Batta Gábor	2007
Molnár Gergely	2000	Kámán Gergely Zsolt	2007
Mórocz Anett	2000	Szűcs Edina	2008
Balázs Gábor	2001	Ambrus Dávid Viktor	2008
Koleszár Péter	2001	Varga Sebestyén	2009
Kothencz Zoltán	2001	Lammel Miklós	2009
Benedek Márta	2002	Szalai Csaba	2011
Juhász Katalin	2002	Tumik Péter	2011
Papp Judit	2002	Bódi László	2012
Bátori Gábor	2003	Kis Diána Sarolta	2012
Bodor Jenő	2003	Major Zoltán	2012
Papp Judit	2003	Kovács Ákos	2014
Ercsényi Balázs	2004	Jenes Géza	2014
Fábián Zoltán	2004	Dobos Ferenc	2015
Fehér Tamás	2004	Tóth Tamás	2016
Gémesi János	2004	Bakó Mária Judit	2017
Hartal István	2004	S. Vigh Judit	2018
Karsa András	2004	Barna Vivien	2019
Kelló Balázs	2004	Gonda Evelyn	2019
Koloszár Lilla Edit	2004	Sárdi Dávid Lajos	2019
Pál Zoltán József	2004	Simonek Tamás	2020
Pakánszki László	2004	Pap Gergely Mátyás	2021

Kovács Gergő 2022 Bálint-Szedmák Máttyás 2023

II. helyezettek

Gyarmati Imre Zoltán	1998	Devecseri Gabriella	2004
Máthé István	1998	Ivanics Endre	2004
Molnár Erika	1998	Salánki Orsolya	2004
Németh István	1998	Vantara Gyula Gábor	2004
Czifra Gábor	1999	Bozzay Melinda	2005
Gábrriel Zoltán	1999	Gyuris Krisztina	2005
König Balázs	1999	Laufer Péter	2005
Králik Tibor	1999	Madár Csilla	2005
Bajkó Gábor	2000	Tarján Ferenc	2005
Laki Barbara	2000	Benkó Ottilia Judit	2006
Steff Sarolta	2000	Schvanner Norbert	2006
Weiner Csaba	2000	Szabó József	2006
Bukta Péter	2001	Tóth Gergely Zoltán	2006
Horn Gergely	2001	Török Árpád	2006
Iván Zoltán	2001	Bíró György	2007
Kovács Gergely	2001	Fridrich Ádám	2007
Ludasi Andrea	2001	Hegedűs Zoltán Tamás	2007
Szabó Zoltán	2001	Tettamanti Tamás	2007
Boda Péter	2002	Varga Péter	2007
Csipes Péter	2002	Mészáros Antal	2008
Hiba Ferenc	2002	Kózel Miklós	2008
Szedlmajer László	2002	Gubán Péter	2008
Udvardi Péter	2002	Bálint András	2008
Valent Éva	2002	Németh László	2008
Fellner Antal	2003	Soltész Tamás	2009
Hiba Ferenc	2003	Werner Iván	2009
Iván Péter	2003	Sábitz László	2009
Perényi Olimpia	2003	Kangyerka Ádám Péter	2009
Pincsák Edina	2003	Kalmár Tamás	2009
Tóth Sándor	2003	Takács András	2010
Bényi Balázs	2004	Geri Péter	2010

Németh Adrienn	2010	Földes Dávid	2016
Iván Gabriella	2010	Károly Bianka	2016
Capras Dávid	2011	Kozma Bence	2016
Vinkó Ákos	2011	Báder Zsolt	2017
Körmendi István	2011	Benda Ádám	2017
Botka Bálint	2012	Kasza Bianka	2017
Capras Dávid	2012	Rend Attila	2017
Ernyey Péter	2012	Béres Orsolya Katalin	2018
Mattusich Márton	2013	Kovács Gábor Balázs	2018
Kaszová Csilla	2013	Kovács Zoltán	2018
Pataki Tímea	2013	Páli Gábor	2018
Lukács András	2013	Matusz Péter	2019
Mester Márton	2013	Róka Ádám	2019
Horváth Bálint	2013	Strommer Tamás	2019
Techet Gábor	2014	Oláh Ádám Csaba	2019
Fischer Aliz Ráchel	2014	Kulcsár Máté	2020
Gyapjas Dávid	2014	Fülöp Enikő	2020
Nagy Erika	2014	Robotka Kitty	2021
Garamvölgyi Ádám	2015	Bordás Renáta	2021
Horváth Bálint	2015	Szijártó Dániel	2021
Schuster Roland	2015	Tábori Attila	2022
Németh András	2015	Molnár András Dávid	2022
Németh Bálint	2015	Molnár Levente	2023
Eller Balázs	2016	Floch Kristóf Zoltán	2023
Firgi Renáta	2016	Rudolfné Matiscsák Eszter	2023

III. helyezettek

Berkes Gergely	1998	Vincze Iván	1998
László Péter	1998	Gyalai Gizella	1999
Salfer Ágnes	1998	Komlós Attila	1999
Szlávik Péter	1998	Kovács Zita	1999
Reider Katalin	1998	Krötz Péter	1999
Varjas Tamás	1998	Szalipszki Csaba	1999
Veres Árpád	1998	Vodenyák Roland	1999

Beresnyák Antal	2000	Karmos Judit Mária	2008
Győri Zsolt	2000	Kossuth Annamária Márta	2009
Huszár György	2000	Nyári József	2009
Imre Balázs	2000	Molnár András	2010
Mészáros Etelka	2000	Polzman Balázs	2010
Pete László Gábor	2000	Antal Norbert	2010
Schváb Zoltán	2000	Sándor Zsolt	2010
Varga Gábor	2000	Szecső Dániel Géza	2010
Bazsó György	2001	Szabó Nóra	2010
Bite Pál Zoltán	2001	Espár Zsolt	2010
Laki Barbara	2001	Grausza Nóra	2010
Sopár Márton	2001	Konrád Péter	2010
Sztahovszky Zoltán	2001	Pfening Ágota	2011
Valusek Helga	2001	Kalas Anikó	2011
Vörös Péter	2001	Jenei Gábor	2011
Balázs Bernadett	2002	Juronicz Tamás	2011
Bartus Péter	2002	Süle Gábor	2011
Csóke Csaba	2002	Ludvig Ádám	2012
Jóvér Balázs	2002	Mórotz Gergely	2012
Kása Attila	2002	Sándor Zsolt Péter	2012
Matécsik Zsolt	2002	Páli Szabolcs	2013
Vizváry Péter	2002	Tóth Richárd	2013
Ákos Tünde	2003	Varga Zoltán	2013
Csikai József	2003	Kovács András	2013
Szlatki László	2003	Vinkó Ákos	2013
Král Noémi	2004	Felföldi Péter	2013
Török Péter	2004	Szántó Ágnes	2014
Horváth András	2005	Szabó Gábor	2014
Kádár Zoltán	2005	Bersényi Ágoston	2014
Lukács Linda	2005	Katafay Balázs Sándor	2014
Mesics Vivien	2005	Eller Balázs	2014
Borsos Attila	2006	Vad József	2014
Rozsnyai Enikő	2006	Tóth Gábor	2015
Ferenczi László	2007	Gosztola Marietta	2015
Posch Evelin	2007	Németh Ákos	2015
Lantos Zoltán	2008	Báder Zsolt	2015

Horváth István	2015	Mörk Eliza Fanni	2018
Toldi Miklós Dénes	2015	Seres Medárd	2018
Forgács Gellért	2016	Helméczy Károly	2019
Holló Annamária	2016	Tóth Róbert Péter	2019
Rosta Szabolcs	2016	Laczkó Péter	2019
S. Vigh Judit	2016	Greffér Kinga Katalin	2020
Spohn Márton	2016	Batka Roland	2020
TomaTamás	2016	Kopitkó Tünde Klára	2020
Gunda Zsuzsanna Katalin	2017	Nagy Zsófia Ildikó	2020
Kerényi Tamás	2017	Szakács Miklós	2021
Pintér Ádám	2017	Béki-Nagy Bence János	2021
Szabó Zsombor	2017	Kopitkó Tünde Klára	2022
Varga Nikoletta	2017	Takács Henriett Veronika	2023
Gosztola Dániel	2018	Veres Dávid	2023
Hajnal Attila Brúnó	2018		