

PÁLYÁZAT

a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
dékáni megbízatásának elnyerésére

Pályázó:
Dr. Varga István

Budapest,
2021. március 25.

Tartalomjegyzék

1	A pályázat motivációja.....	2
2	A dékáni feladatokkal kapcsolatos tervek.....	2
2.1	Kari stratégia	2
2.2	Szervezeti és működési struktúra	3
2.3	Oktatás.....	4
2.4	Tudományos munka.....	6
2.5	Gazdálkodás	7
2.6	Humán erőforrás	8
2.7	Infrastruktúra	8
2.8	Az egyetem intézményfejlesztési tervéhez való illeszkedés.....	9
2.9	Együttműködés a rektor vezetői feladatainak ellátásában.....	9
2.10	PR tevékenység.....	10
2.11	Hallgatói élet	10
2.12	Összefoglalás.....	11
3	Mellékletek.....	13
3.1	Önéletrajz.....	13
3.2	Részletes szakmai, vezetői önéletrajz	15
3.2.1	Szervezet vezetői munka.....	15
3.2.2	Tudományos munka irányítása.....	15
3.2.3	Oktatási tevékenység irányítása.....	17
3.2.4	Ipari, vállalkozási munka irányítása	18
3.3	Publikációs jegyzék.....	20
3.3.1	MTMT azonosító	20
3.3.2	Összefoglaló táblázat.....	20
3.3.3	Kiemelt publikációk	21
	Nyilatkozatok.....	23

Elérhetőség:

Dr. Varga István
BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
1111 Budapest XI., Műegyetem rkp. 3.
Telefonszám: (+36) 1 463 3551
E-mail: varga.istvan@kjk.bme.hu

1 A pályázat motivációja

Jelen pályázatom célja a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem honlapján (<http://www.bme.hu/allaspalyazatok>) 2021. március 1-én, a Rektori Kabinet által meghirdetett, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar dékáni megbízatásának ellátására kiírt pályázat elnyerése.

Főállású munkahelyem a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán (KJK) a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék, beosztásom egyetemi docens, emellett 2019. augusztus 1. óta ellátom a Kar gazdasági dékánhelyettesi feladatait is. Korábban, 2012-től a KJK dékánja voltam két cikluson (7 éven) keresztül. Az elmúlt 9 évben karunk jelentősen megváltozott és sikerült az egyetemi működés mindhárom fontos lábát erősíteni, mind a gazdasági stabilitás, mind a tudományos teljesítmény, mind az oktatási kínálat és minőség területén. A dékáni megbízatásom után, az elmúlt két évben Mándoki Péter dékán úrral nagyon jó együttműködésben tudtam dolgozni a Kar gazdasági ügyeinek intézésében, Dékán úr vezetésével pedig sikerült a korábban elért eredményeket megőrizni és tovább fejleszteni.

A jelenlegi pályázatom motivációja a Karunk elmúlt időszakban elérte eredményeinek megőrzésére építve a pályázatban megfogalmazott célkitűzések megvalósítása, a Kar Műegyetem belüli megbecsülésének erősítése.

2 A dékáni feladatokkal kapcsolatos tervek

2.1 Kari stratégia

Az elmúlt közel 10 évben a karunk jelentősen átalakult. 2012-ben generációváltás következett be az oktatói gárdában, és a teljes kari és szinte valamennyi tanszéki vezetésben. Gazdasági értelemben a kar ekkor mélyponton volt, amelyből jelentős erőfeszítéssel sikerült csak felemelkedni. Ebben az időszakban teljesedett ki karunk három oktatási pillére: a járműmérnök, a közlekedésmérnök és a logisztikai mérnök képzés mind alap, mind mester szinten, és bővült az autonóm járműirányítási mérnök mesterszakkal. Az elmúlt 5 évben a kar tudományos teljesítménye jelentősen nőtt és a tudományos fokozatok terén is megközelítjük a műegyetemi átlagot.

A kari átalakulással egyidőben a hazai felsőoktatás is átalakult: többek között a kancellári rendszer bevezetésével és az utóbbi időben a fenntartói rendszer változása következtében. A konvergencia régióban új egyetemek jöttek létre, és a karunk által képviselt szakmai területeken számos oktatási-kutatási bázis alakult. A versenytársaink fejlődésének jelentős lökést adott a hazánkba települt járműipari vállalatok közelsége (Audi, Mercedes) és a konvergencia régióknak juttatott többletforrás. Az

infrastruktúra és a laborfelszereltség területén ezért már nagymértékben veszítettünk vezető szerepünkből, de a tudományos teljesítmény, és a humánerőforrásunk minősége és mennyisége tekintetében még őrizzük a vezető pozíciót. Céлом, hogy a meglévő helyzeti előnyünkre építve olyan kari fejlesztési stratégiát alakítsunk ki és valósítsunk meg, amely tovább erősíti a hazai elsőbbségünket, és lehetőség szerint egyes területeken a tágabb régió és Európa élvonalába kerülhessünk.

Fontosnak tartom, hogy minden hazai felsőoktatási partnerrel a kölcsönös előnyökön nyugvó partneri kapcsolatra kell törekedni. Meg kell találni azokat az együttműködési lehetőségeket, ahol mindenki a saját képességei szerint vesz részt a hazai felsőoktatásban.

A kar számára stratégiai fontosságúnak ítélem meg, hogy az autonóm járművek kutatásában tevékeny, úttörő szerepet vállaltunk Magyarországon és céloom az elsőbbségünk jövőbeni megőrzése is. A fenntartható gazdaságban kulcsszerepet játszó vasúti közlekedés igényeire reagálva idén újult meg a vasúti képzési és tudományterületünk egy tanszéki átszervezés révén, amely lehetőséget teremt a hazai vasúti szakmai munkában és a fejlesztésekben történő aktívan közreműködésre, amivel ezen a területen is meg tudjuk őrizni vezető szerepünket.

2.2 Szervezeti és működési struktúra

Az egyetem felépítésében a meghatározó alapegység a tanszék. A karon olyan erős tanszékeket kell kialakítani, amelyek mindhárom releváns területen, úgymint oktatás, kutatás és a bevételszerző tevékenység, megfelelő teljesítményt nyújtanak. Ahol ezek a területek nincsenek harmóniában, illetve több területen is alacsony a teljesítmény, ott ki kell dolgozni és el kell indítani azokat a változásokat, amelyekkel a teljesítmény a megfelelő szintre hozható. A karunk életében 2012-ben volt egy jelentős változás: a korábbi 10 tanszék helyett 6 tanszék és egy továbbképző központ keretében folyik a munka. Ez az átalakítás összességben sikeres volt, a tanszékek egymáshoz mért teljesítménye arányosabbá vált, és olyan új területek jöttek létre, mint pl. a logisztika. A logisztika kiválása és szakjainak megerősödése az elmúlt évek egyik fontos eredménye, amely révén a karunk már 3 fő alapszakon képez mérnököket.

2021 januárjától ismét átalakult a tanszéki struktúra, amely keretében továbbra is 6 tanszék, de más tudományterületi bontásban végzi a tevékenységét. A legfontosabb változás, hogy a vasúti alágazat és azon belül is a vasúti járművek szakterület jelentős támogatást kapott és ennek keretében egyre markánsabban jelenik meg a kari és tanszéki struktúrában. A KJK javaslatára a BME Szenátusa 2020. október 26-án módosította a karunk szervezeti felépítését és létrehozta a Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszéket (VJJT). A VJJT tanszék úgy tudott önállósodni, hogy a korábbi Járműelemek és Szerkezetanalízis Tanszék személyi álló-

mányával egyesült. Az egyesülés révén létrejövő új VJIT tanszékhez kerültek, olyan meghatározó alapozó tárgyak, mint a mechanika, amely révén ezen a megerősödött új tanszéken nagyobb erőforrás áll rendelkezésre ezen alaptárgyak oktatására.

A kar életében jelentős változást hozott a 2021 januárjától bevezetett új gazdálkodás irányítási rendszer, amely létrehozta a Kari Szolgáltató Központot (KSZK). A KSZK-ban 4 szakterületen 8 munkatárs dolgozik jelenleg, közülük kettőt vettünk fel, a többiek belső átszervezés révén kerültek ide. A szervezet létrehozásában és működésének kialakításában jelentős szerepet vállaltam, de a folyamatok teljes letisztázása, megértése és végső kialakítása még ennek az évnak a feladata is lesz, amelyben a dékáni megbízatás elnyerése esetén továbbra is aktívan részt kívánok venni.

A karunk környezetében több alapítvány is működik, ezek többsége oktatói alapításúak, de a hallgatóknak is van alapítványuk. Ezen az alapítványok többsége nem igazán aktív, egyedül a „Közlekedési Mérnökképzésért Alapítvány” amely jelentősebb vagyonnal rendelkezik és aktív tevékenységet folytat. A jövőben tervezem az alapítvány vezetésével szorosabb együttműködésben az alapítvány tevékenységét összehangolni a kari céljaink elérése érdekében.

A karon belüli hírek és információk megosztásában az elmúlt időszakban jelentősen fejlődtünk, elsősorban az elektronikus információs csatornáinkon (kari honlap és közösségi felületek) folyamatos és naprakész információkat adunk közre. Ezt a folyamatot a jövőben is tovább szeretném folytatni, de nagy hangsúlyt helyezek a személyes értekezletek és a korábbi években bevezetett egésznapos tanszékvezetői értekezletek megtartására is, amely a mostani járványos időszak miatt elmaradt.

2.3 Oktatás

Karunk a járműmérnöki, a közlekedésmérnöki és a logisztikai mérnöki alap és mesterszakok létesítése és indítása mellett az elmúlt időszakban két további szak létesítésében és indításában is közreműködött. 4 éve indítottuk az „autonóm járműirányítási mérnök” mesterszakot, amely bizonyította, hogy az itt végzett mérnökökre a piac igényt tart, így célom a szak további népszerűsítése és felvételi számainak javítása. Tavaly létesítettük és hirdettük Zalaegerszegen az új jármű üzemmérnöki szakunkat, amely egy 6 féléves alapképzés, de ezt jelentkező hiányában akkor nem tudtuk elindítani. Minden szakunkon kiadott diploma rendkívül piac-képes és komoly ipari érdeklődés van irántuk. A mérnöki területeken fontosnak tartom a leendő mérnökök felkészítését az ipar igényeinek megfelelően. Karunkon nagy hagyománya van a precíz mérnöki és rendszer-szemléletnek és az ilyen típusú tudás átadásának. Ezt a gyakorlatias

megközelítést meg kell őrizni, de egyúttal tovább kell erősíteni a rendszerszintű és tudományos szemléletet, különös tekintettel a kari szakterületek interdiszciplináris jellegére.

A kétlépcsős képzés bevezetése óta eltelt időszakban felhalmozódott tapasztalatok alapján 2016 szeptemberében egy jelentősen átalakított tantervet vezettünk be. Ebbe a tantervbe igyekeztünk a megváltozott szakmai ismereteket átültetni, a számonkérések számát csökkenteni. Célunk volt még a képzésünkben növelni egyrészt az önálló hallgatói munka szerepét, másrészt olyan gyakorlatorientált szemléletben az egyszerű gyakorlati példák, esettanulmányok bemutatását az elméleti anyag oktatása mellett, amelyek jól illusztrálják az elhangzott elvek, algoritmusok alkalmazását egy adott probléma konkrét megoldására. Az elmúlt két évben gyűjtött hallgatói és oktatói visszajelzések alapján idén kisebb módosítást, korrekciót hajtunk végre a tantervben és remélhetőleg 2021 szeptemberében ezt be is tudjuk vezetni.

Dékáni kinevezésem esetén célom az új tanterv zökkenőmentes bevezetése és az átmenet kidolgozása. További célkitűzésem a mesterszakos hallgatói létszámaink növelése, míg az alapképzésben elért pozíciók megtartása. Véleményem szerint ennek egyik fontos eleme az MSc szakjainkon indított duális képzések. Jelenleg a Bosch, a Knorr-Bremse és a Siemens cégekkel van ilyen szerződésünk, de törekszünk minél több céggel a duális együttműködésre. Az Msc szakokon korábban is törekedtünk az órarend összeállításánál arra, hogy a pénteki napok szabadok legyenek, a jövőben ezt szeretnénk tartani, sőt ha lehet még inkább tömbösíteni az órákat, hogy a hallgatók számára rugalmasabb legyen a nappali képzés.

Az elmúlt években az Akadémiai Kiadó gondozásában nagyon sok elektronikus tananyagot jelentettünk meg. A pandémia miatt kialakult helyzet felgyorsította az elmúlt évben a digitális anyagok bővítését és fejlesztését. A pár éve bevezetett Moodle rendszer is nagyon hatékony eszköz volt most az oktatás menedzselésben, de összességében tovább kell folytatni a digitális tananyagok előállítását.

Közel tíz éve integrálódott karunkba az akkori munkavédelmi oktatással foglalkozó szervezeti egység, amely ma már Műszaki Továbbképző Központ (MTK) néven egyre több szakirányú továbbképzést szervez meg, amelyek közül sok nagyon szorosan kapcsolódik a karunk oktatási portfóliójához. Célom valamennyi szakirányú képzésünk szervezését az MTK-ba integrálni.

2.4 Tudományos munka

Az elmúlt években a karunk tudományos teljesítménye jelentősen javult, amit az alábbi táblázatban követhetünk nyomon.

Publikációk száma	2015	2016	2017	2018	2019	2020
IF-os folyóiratban	23	29	35	32	50	49
ebből Q1-es folyóiratban	2	3	1	9	6	10

Ez a növekedés több tényezőre vezethető vissza, de ezek közül kettő meghatározó volt. Az egyik a kari publikációs ösztönző program, amelynek keretében jelentős anyagi támogatásban részesítettük a kari munkatársakat minőségi publikációjukért. A másik ilyen fontos tényező a nagyon jelentős doktori hallgatói létszámnövekedés, amely – a tudományos munka folyamatos publikálásának kényszere miatt – a cikkek számának gyarapodását eredményezte. A jövőben tovább kívánom folytatni a megkezdett publikációt ösztönző támogatásokat, hogy minél több olyan tudományos cikk szülessen, ami a későbbi tudományos előmenetelt támogatja.

A következő dékáni ciklusban egyik alapvető célom a kari tudományos teljesítmény szinten tartása, illetve további növelése. Ez jelenti mind a publikációs teljesítmény javítását, mind a tudományos fokozatok (PhD, Dr. habil. és MTA doktora) számának növelését. Ezen a területen is jelentősen előre léptünk: tavaly 1, idén akár 2 újabb MTA doktora fokozat várható a karunkon, miközben 3 habilitáció is született. Alapvető célom, hogy minden tanszéken legalább egy MTA Doktora fokozattal rendelkező egyetemi tanárunk legyen.

Lényeges a tudományterületünkön született eredmények publikációs lehetőségeinek a szélesítése, a minőségi publikációk arányának növelése is. Ezen a téren kiemelt figyelmet kell szentelni a Periodica Polytechnica műegyetemi folyóiratcsaládnak, azon belül is a témához kötődő Transportation Engineering szaklap minőségi továbbfejlesztésének, az SCI Index követelményeinek teljesítésével. Az elmúlt 7 évben ezt különböző okok miatt nem tudtuk még elérni, de fontos célkitűzés, hogy a kari PP is hamarosan impakt faktoros folyóirattá váljon.

A kar tudományos diákköri tevékenysége a kar méretéhez és súlyához képest jó, a jövőben azonban jobban be kell vonni a hallgatókat az aktuális kutatásokba, ezzel is javítva a TDK eredményességét.

A karnak fontos küldetése a közlekedés és járműtudományok tudományág gondozása és ezen a területen az MTA doktorok utánpótlásának biztosítása. Az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságában már több ciklus óta a karunk adja a vezető tisztségviselőket. Ezt a pozíciót lehetőség szerint meg kell őrizni, amelynek feltétele a tudományos előmenetek eredményességének javítása.

A karon működő Kandó Kálmán Doktori Iskola az elmúlt években megduplázta a hallgatói számát, ami döntően az SH hallgatók miatt adódott így. Ezzel együtt az iskola adminisztrációs tevékenysége és szabályzatainak állapota jelentősen javult és letisztult. Az elmúlt időszakban a PhD minimum követelmények szigorítása és a habilitáció új követelményeinek kidolgozása is megtörtént.

2.5 Gazdálkodás

Az elmúlt évtizedben a kari gazdálkodás irányítójaként végzett munkám eredményeképpen a kari belső gazdálkodás átláthatóvá és következtessé vált, amely minden szervezeti egység számára kiszámíthatóságot és tervezhetőséget jelent. A hosszú távra kialakított alapelvek lehetőséget biztosítanak a szervezeti egységek számára az új gazdálkodási feltételek és irányelvek elfogadásához, és az azokhoz történő alkalmazkodáshoz. Az elmúlt években a kar jelentős tartalékokat képzett, amelyek nagymértékben tompítják a külső negatív hatásokat.

A karnak a központi költségvetésből származó bevétele 2006 óta évről-évre csökkent, 2014-ben értük el az állami támogatási részesedésünk csökkenésének mélypontját, majd lassú növekedésnek indult a kari részarányunk, ami az elmúlt években is gyakorlatilag folyamatosan a csillapítási határok között volt.

A 2020-as évben teljesen átalakult az egyetemen az állami támogatás szétosztási mechanizmusa, amelyben karunknak sikerült megőrizni a pozícióit. Fontos azonban leszögezni, hogy a kari összes kiadásunk fedezéséből kb. 15% az állami támogatás, ezért nagyon fontosak a további bevételeink is a működés fenntartásához. Pár éve csatlakoztunk a Stipendium Hungaricum programhoz, amelynek keretében minden MSC szakkurzust angol nyelven is meghirdetjük. Az SH oktatásból származó bevétel mára jelentőssé vált, eléri az állami támogatás 60%-át. Az SH forrásokból igyekeztünk többlettámogatást adni az oktatóknak, ezt a gyakorlatot a lehetőségeinkhez mérten a jövőben is folytatni kívánom.

A 2021-es év egyik jelentős változása az egyetemi gazdálkodási rendszer átalakítása, a kari KSZK-k létrehozása. Az új gazdálkodási rendszer teljesen új kari gazdálkodást kíván meg. Ennek a kialakításában jelenleg dékánhelyettesként aktívan részt veszek és a munkát dékánként is folytatni kívánom a leendő gazdasági dékánhelyetttel közösen.

Kifejezetten pozitív jelenség a karon, hogy saját bevételszerző képességünk jó. A saját bevétel és a központi támogatás aránya nálunk a legkifejezettebb az egyetemen. Ez azt jelenti, hogy a legkevesbé függünk a központi támogatás változásától, amit a lehetőségekhez képest a jövőben is fenn kell tartani.

Az európai uniós K+F+I pályázati források elnyerése tekintetében az elmúlt évek sikeresnek mondhatók, több tanszéken több ilyen forrást nyertünk el, mint korábban. Ezt a tendenciát folytatni kell, amire kedvező lehetőség, hogy tavaly Magyarországon is jelentős források nyíltak meg a nemzeti laborok hálózatán keresztül. Jelenleg az Autonóm Rendszerek Nemzeti Laborba és a Nemzeti Védelmi Laborba sikerült becsatlakoznunk és a szakmai irányításban részt vennünk. Kiemelt kari céloom, hogy a jövőben minél több nemzeti laborba tudjunk becsatlakozni.

2.6 Humán erőforrás

A fejlesztési célkitűzések elérésének legfontosabb alapfeltétele a megfelelő humán erőforrás megteremtése, mind az oktatói gárda, mind a kutatók, és projekteket végző és irányító munkatársak, mind pedig az adminisztrációt végzők szintjén. A karon az elvégzett feladatainkhoz képest szűkös humán erőforrással rendelkezünk. Bár az elmúlt években elsősorban olyan nagy pályázatoknak köszönhetően, mint az FIKP sikerült jelentős számú kutatót bevonnunk, mégis továbbra is túlterheltek a munkatársak. További humán erőforrás bővítésre csak jelentős anyagi erőforrások megléte esetén lesz lehetőség, ezért a meglévő munkatársak terhelésének kiegyenlítésével szükséges csökkenteni a kiugró túlterheltségeket.

A minőségi fejlesztés mindhárom kompetencia területünken (járműtechnológia, közlekedés, logisztika) egyaránt fontos. Ez leginkább a tudományos minősítési arány javulásával, valamint a publikációs és/vagy egyéb alkotói tevékenység bővülésével valósulhat meg. A fiatalítás és az oktatói, kutatói utánpótlás mindhárom területen zajlik, vagy az elmúlt években zajlott le. Ennek eredményeként az oktatói gárda átlagéletkora jelentősen csökkent, ugyanakkor a fiatalabb korosztály még nem rendelkezik minden esetben azzal a tudással, azokkal a tudományos fokozatokkal és címekkel, amelyek a BME magas színvonalán elváltak. Így pl. a nemzetközileg elismert vezető kutatók szintjén továbbra is hiánnyal küzdünk, bár ezen a téren is történt pozitív elmozdulás.

A megadott területeken tehát fel kell mérni az utánpótlási lehetőségeket, és a vezető szerepre alkalmas kollégáknál elő kell segíteni, hogy megfelelő kapacitással tudjanak tudományos és szakmai előmenetelükre koncentrálni.

2.7 Infrastruktúra

A kari infrastruktúra jelenlegi helyzete átlagban kielégítő, csak az Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék által használt L épület van rendkívül rossz állapotban. Az elmúlt évben sikerült az L csarnok felújítását elvégezni, de az oktató épületrész körülményei még annak ellenére

sem kielégítő, hogy a tanszéki kollégák megfeszített erővel, saját kivitelezésben rendkívül sokat javítottak rajta. A jövőben szabad fejlesztési források esetén prioritást élvez az L épület felújításának folytatása.

A kari részvételű Nemzeti Laborok megnövekedett kutatási infrastruktúra igénye miatt a J épület földszintjén lévő oktatói helységek és a J csarnok átalakításra és felújításra szorul. Az ehhez szükséges forrás csak korlátozottan áll rendelkezésre a pályázatokban, további forrás felkutatása szükséges.

Az St épületben a klimatizálás az elmúlt években gyakorlatilag minden szinten megtörtént, kivéve a földszintet és a nagy előadókat. Ebben az épületben kezdődött el idén a kari KSZK helységek kialakítása.

2.8 Az egyetem intézményfejlesztési tervéhez való illeszkedés

A BME Intézményfejlesztési Tervének aktualizált kiadását éppen idén készítette el az egyetem. Az ebben foglalt célokkal teljes mértékben egyetértek, azok megvalósítását támogatom: mind az oktatási területen, mind a tudományos terület stratégiai céljait, mind pedig az intézmény összegytemi stratégiai célkitűzéseit. Ezek közül is kiemelném a hallgatói létszám és minőség megtartását, valamint a lemorzsolódás csökkentését.

A fejlesztési tervben megfogalmazott kompetenciaterületek tervezett erősítése a KJK számára kiemelt fontosságú. A kar az elmúlt időszakban a klasszikus járműtudomány, a közlekedéstudomány, valamint a logisztika (JKL) szakterületein túl az autonóm rendszerek terén szerzett új kompetenciákat. Ezen belül a rendszer és irányításelmélet, a mesterséges intelligencia, a gépi tanulás, a környezetérzékelés, a tesztelés és validálás, és a logisztikai operációkutatás terén várható további kompetenciabővülés. Alágazati bontásban mind a közúti, a vasúti, a légi és a vízi közlekedés területén is jelentős fejlődés várható. A fenntartható gazdaságban kulcsszerepet játszó vasúti közlekedés kutatási területét külön is ki kell emelni, amelyet a 2021-ben újjáalakuló vasúti tanszék erősít meg.

A jövőben az ipari hasznosulás során nagy hangsúlyt kívánok fordítani szabadalmak kidolgozására. Az elmúlt évben a karról 8 konkrét szabadalmi beadványt indítottunk az egyetemen belül, ezeket a jövőben is szeretném kiemelten támogatni.

2.9 Együttműködés a rektor vezetői feladatainak ellátásában

Az egyetem Vezetői Értekezlete hosszú ideje az első számú operatív irányító fórum a BME életében. Dékánként az értekezleten képviselem a kart, és a kar érdekeinek megfelelően veszek részt a közös munkában. Ezen túlmenően azonban a BME összegytemi feladatainak ellátásában

és céljainak megvalósításában is részt kívánok venni Rektor úr irányítása mellett. Az általam megpályázott vezetői ciklus egy új rektori ciklussal esik egybe, a Szenátus által megválasztott rektorjelölttel hosszú ideje ismerjük egymást és 2012-ben együtt kezdtük el az első dékáni ciklusunkat is. Megválasztásom esetén úgy gondolom, korábbi vezetői munkakapcsolatunkra is építve, együtt tudok majd működni egyetemünk Rektorával és hatékonyan tudom segíteni a munkáját.

2.10 PR tevékenység

A korábbi években jelentős mértékben sikerült a kari PR tevékenységet színvonalasan fejleszteni és látványosan növelni. Ezzel összefüggésben megújultak a kari arculati elemek, amelyek az elektronikus felületeken és a hagyományos papír alapú kiadványainkban is egységesen megjelentek.

A kari honlapot (www.kozlekedes.bme.hu) folyamatosan frissítjük és új elektronikus csatornákat is nyitottunk a fiatalok felé, pl. a közösségi médiában történő kommunikációval. Ez nemcsak a jelenlegi hallgatóink felé, hanem a középiskolások irányába is egy új típusú kapcsolatépítési lehetőséget teremtett, amely jól illeszkedik a kar hallgatói utánpótlásra irányuló tevékenységéhez is.

A jövőben bővíteni kell azokat a rendezvényeket, szemináriumokat, ipari nyílt napokat, tudományos konferenciákat, amelyek bemutatják a kar tudományos tevékenységét és ipari kapcsolatrendszerét, és hozzájárulnak az eredményeink gyakorlati alkalmazásához és azok ipari felhasználásához. Ennek egyik kiemelt állomása lehet a Közlekedésmérnöki Szakkollégium nyílt napjának beemelése a kari szintű programok közé.

Erősíteni kell az együttműködést a szakterület nemzetközi felsőoktatási és kutatási intézményeivel, szorgalmazni kell a szerepvállalást a szerkesztő bizottságokban, a lektori tevékenységet nemzetközi folyóiratokban.

2.11 Hallgatói élet

Véleményem szerint az egyetemen az oktatók és a hallgatók stratégiai partnerek a közös célok megvalósításában. Ennek megfelelően az elmúlt években a kari hallgatósággal és a Hallgatói Képvisellel prosperáló kapcsolatot alakított ki a dékáni vezetés.

A korábbi időszakban több kari pályázatban is lehetőség nyílt hallgatók bevonására a kutatómunkába és jelentős többlet ösztöndíjak kerültek kifizetésre számukra. A 2020-as évben ez a kutatási pályázatokhoz kapcsolódó ösztöndíj 103mFt volt. Amennyiben sikerül ilyen pályázatokat a

jövőben is elnyernünk, folytatni kívánom a hallgatóink bevonását a projekttevékenységekbe, mert a közösen végzett munka révén rengeteg tudásra és tapasztalatra tehetnek szert.

A korábbi évek gyakorlatától eltérően a költségtéríteses hallgatók önköltség díját nem engedhetjük el. A hallgatói anyagi terhek csökkentése érdekében bevezettük a Compass ösztöndíjat, amelyben a HK által kidolgozott pontrendszer szerint pályázó hallgatók ösztöndíjat kaphatnak a költségtérítésük egy részének fedezésére. Ezt a jövőben is szeretném megtartani, illetve további támogatókat szeretnénk bevonni.

A tehetséggondozás karunk oktatói utánpótlásának alapja, ezt már a hallgatói évek alatt segíteni és egyben erősíteni kell. A Közlekedésmérnöki Szakkollégium az elmúlt években rendkívül színvonalas munkát végzett, és több olyan eseményt szervezett, amely az egész kari hallgatóság számára tartalmaz programokat jelentett. A szakkollégium munkájában részt vevő hallgatók anyagi elismerésére ösztöndíjat létesítettünk a karon, amelyet a jövőben is fent kívánok tartani.

A tudományos munka iránti elkötelezettséggel rendelkező hallgatókat segíteni kell a TDK konferenciákon történő sikeres részvételben. Az érdeklődő hallgatóknak közelebb kell kerülniük a tanszékeken folyó kutatási és fejlesztési munkákhoz, azokban részfeladatokat kaphatnak. Ezen a területen a legnagyobb probléma a szakmánkban jelentkező erős munkaerőkereslet, amelynek az elszívó hatása nagyon erős. Megoldás lehet az ipari partnereinkkel közösen indított doktori témák szélesebb körű elterjedése. A 2020-as évben sikerült egy ösztöndíjat elnyernünk a Kooperatív Doktori Program keretében, és remélhetőleg a jövőben egyre több ilyen ösztöndíjat szerzünk meg.

2.12 Összefoglalás

A BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara idén lesz 70 éves, így már tekintélyes, több évtizedes hagyományokkal és színvonalas oktatói kollektívával rendelkező egyetemi kar vagyunk a Műegyetemen. Az általunk művelt tudományterületeknek és műszaki szakmáknak mindig is jelentős volt a szerepe a nemzetgazdaságban, és az elmúlt időszakban ez tovább erősödött. A kar jövőbeli pozíciója stabilnak és fejlődőnek látszik, mind a felsőoktatásban betöltött oktatási szerepünk, mind a kutatási területeink aktualitása, valamint a hazai ipari fejlesztési irányok alapján. Ahhoz, hogy megfeleljünk a változó társadalmi és gazdasági kihívásoknak, valamint maradéktalanul kiaknázzuk az erősségeinkben rejlő lehetőségeket, nem elég az elmúlt időszakban elért eredményekre támaszkodni, hanem további fejlődésre van szükség.

Az elmúlt évek egyik legfontosabb eredménye volt, hogy a karon sikerült egy fenttartható gazdasági egyensúlyt megteremteni. A korábban instabil anyagi helyzetben lévő karunk stabilná vált, azonban a tavalyi és idei évi

pandémia hatásai miatt az egész egyetem nehéz helyzetbe került. Fő célom a következő 4 évben is a kar gazdasági stabilitásának és a kiszámítható működésnek a megőrzése.

Az elkövetkező időszak másik fontos célkitűzése, a kari oktató-kutatói humán erőforrás erősítése, ezen keresztül a kari tudományos teljesítmény további növelése.

A dékáni megbízatás elnyerése esetén a legjobb tudásom és képességeim szerint, a fent megfogalmazott célkitűzések mentén kívánom a munkámmal tovább szolgálni a karunkat és az egyetemet.

Ezúton szeretném megköszönni mindenkinek, aki biztatott és támogatott a pályázat benyújtásában, valamint véleményével és javaslataival segítette a munkámat.

Budapest, 2021. március 25.

Dr. Varga István

3 Mellékletek

3.1 Önéletrajz

Személyes adatok

Születési hely, idő: Budapest, 1974. március 26.

Végzettség, tudományos fokozat

1998 Okleveles közlekedésmérnök, BME Közlekedésmérnöki Kar, 14/1998

2007 PhD, közlekedéstudomány, BME Közlekedésmérnöki Kar PhD-1685

2020 Habilitáció, BME

2020 az MTA doktora, MTA



Nyelvismeret

Angol középfok „C”: A797/97 09.05.; Német alapfok „B”: A895590, 2006.03.11.; Német alapfok „A” : Z120051, 2006.05.19.

Munkahelyek, beosztások

BME:

2019-től gazdasági dékánhelyettes (Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar)

2012-2019 dékán (Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar)
2012 és

2019-2021 gazdasági dékánhelyettes (Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar)

2010-től a kutatóegyetemi program „Járműtechnika, közlekedés és logisztika” kiemelt kutatási terület vezetője

2009-től egyetemi docens (Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék)

2006-tól adjunktus (Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék)

1997-től külső előadó (Közlekedésautomatikai Tanszék)

MTA SZTAKI:

1997-től tudományos segédmunkatárs, munkatárs, főmunkatárs, tanácsadó (Rendszer- és Irányításelméleti Kutató Labor)

2008-2012 csoportvezető (Biztonságkritikus Rendszerek Kutató-csoport)

Szakmai területek

A közlekedésirányítás területen végzett kutatómunkában részt vettem több hazai kutatás-fejlesztési pályázat megvalósításában. A közlekedésirányításhoz kapcsolódó kutatásaim keretében a közúti forgalomirányító rendszerek tervezésével és megvalósításával foglalkozom. Eredményeim a közlekedési paraméterek mérése és becslése, valamint az új, hatékony irányítási stratégiák és algoritmusok kidolgozása területén keletkeztek. Munkámat több mint 120 külföldi és hazai publikációban tettem közzé.

Külföldi tanulmányutak

2010 Kutatási együttműködés a University of Birmingham, School of Mathematics intézettel (Németh Sándor PhD.)

2001 Kutatási együttműködés a University of Salerno egyetemmel (Prof. Gianfranco Rizzo)

1999 Továbbképzés a Technical University of Crete a „Dynamic Traffic Flow Modelling And Control” kurzuson (Prof. Markos Papageorgiou)

Díjak, kitüntetések

KTE Irodalmi Díj (2015, 2017)

Bolyai János Kutatási Ösztöndíj (2010-2012, három évre)

MTA Akadémiai Ifjúsági Díj (2007)

MTA-SZTAKI Intézeti Díj (2003, 2006, 2008, 2010, 2011)

MTA-SZTAKI Intézeti Ifjúsági Díj (1999, 2004)

„Az év kiemelkedő fiatal műszaki alkotója díj 2001” különdíj (2002)

Szervezeti tagság

2020- Elnöke az Autonóm Nemzeti Labor Projekt Irányító Testületének

2020- Tagja az ITM „Zöld Busz Mintaprojekt” Projekt Irányító Bizottságának

2019- Tagja a BKV „Millfav és Fogaskerekű jármű prototípusok tervezéséhez szükséges előkészítési feladatok megvalósítása” Projekt Felügyelő Bizottságának

2019- Elnöke a Magyar Autóklub Csonka János Tudományos Tanácsának

2018- Elnöke a Jedlik Ányos Klaszternek

2016- Az MTA nem akadémikus közgyűlési képviselője a Műszaki Tudományok Osztályon

2015- Tagja a Magyar Mérnökakadémiának

2012- Tagja a BME Szenátusának

2012- Tagja az MTA Közlekedéstudományi Bizottságának

2008-2010 Tagja az MTA Fiatal Kutatók Testületének

2008- Tagja az IEEE Intelligent Transportation System szekciónak

2007- Tagja az MTA Köztestületének

2007- Tagja a Közlekedéstudományi Egyesületnek

3.2 Részletes szakmai, vezetői önéletrajz

Az okleveles közlekedésmérnöki (MSc) végzettségemet 1998-ban szereztem meg kiváló minősítéssel a BME Közlekedésmérnöki Karán. A doktori (PhD) fokozatot 2007-ben szereztem közlekedéstudomány területen (summa cum laude), 2020-ban sikeresen megvédtem az MTA Doktori értekezésemet és megszereztem a habilitációt a BME-n, továbbá benyújtottam az egyetemi tanári pályázatomat, amit a Szenátus támogatott.

3.2.1 Szervezet vezetői munka

A karunkon két ciklusban 7 évig láttam el a dékáni feladatokat és közel 3 évig voltam gazdasági dékán-helyettes. Az elmúlt 10 év a kar számára nehéz időszak volt, amelynek során megfeszített munkával értük el az eredményeinket. Úgy érzem, hogy a lehetőségekhez képest igyekeztem a kihívásoknak megfelelni és tisztességes, átlátható vezetői munkát végezni, amelyet a jövőben is így kívánok folytatni.

Már a dékáni megbízatást megelőzően kiemelt kutatási terület egyik vezetője lettem a BME kutatóegyetemi programjában. Ebben a feladatkörömben az egyetemi, összkari érdekeket nézve, a több kar együttműködésében megvalósuló alprojekt vezetőjeként sikerült a program finanszírozására elnyert TÁMOP pályázatot maradéktalanul elszámolni, valamint a kutatóegyetemi szellemiséget megőrizni.

Szintén a BME kari vezetői munkám előtt az MTA SZTAKI-ban egy kutatócsoportot vezettem, amelynek fő feladata a Paksi Atomerőművel kapcsolatos projektek végrehajtása és az ehhez kötődő tudományos munka koordinálása volt. Ennek során több projekt vezetőjeként, aktív munkairányító tevékenységet végeztem. Valamennyi projekt sikeresen zárult és több megvalósított berendezésünk a mai napig nagy megbízhatósággal üzemel a termelő blokkokon.

3.2.2 Tudományos munka irányítása

Szakmai érdeklődésem alapvetően a közúti közlekedési folyamatok modellezése és irányítása témakörre fókuszál. A közúti járműforgalom irányítása területén kutatásaim mind az autópálya forgalomirányításra, mind a városi forgalom irányítási problémáira kiterjednek.

A tudományos munkám célja, hogy a közúti forgalomirányítás vizsgálatát az irányításelmélet rendszerleíró szemléletével és eszköztárával végezzem el. Ennek keretében feltártam a közúti közlekedésben meglévő modellezési, állapotbecslési és irányítási problémák egy részét és azokra a modern irányításelmélet segítségével adtam megoldásokat.

Az ilyen irányításelméleti megközelítésben tárgyalt közlekedésirányítási módszerekkel Magyarországon elsőként foglalkoztam és ebből szereztem a PhD fokozatom, illetve erre építve indítottam PhD témákat. A területhez kötődő kutatási témákban a témavezetésem alatt ketten szereztek eddig PhD fokozatot (Tettamanti Tamás 2013-ban és Csikós Alfréd 2015-ben).

2020-ban MTA Doktora címet szereztem.

A következő kutatási projekteken vettem részt, valamilyen tématerület irányítójaként:

- 2020 - 2024 „Digitálisan összekapcsolt adatforrásokra alapozott, dinamikus, hangolt és adaptív városi forgalomirányítási rendszer szolgáltatások és beavatkozási, értékelési közlekedéspolitikai eszköztár kifejlesztése” c. piacvezérelt kutatás-fejlesztési és innovációs projekt 2019-1.1.1-PI-ACI KFI. (~200mFt, tudományos tanácsadó)
- 2018-2020 BME Felsőoktatási Intézményi Kiválósági Program, Mesterséges Intelligencia - Future Mobility terület (~600mFt, alprojektvezető)
- 2017-2018 „Új járműmérnöki alapképzési szak (B.eng) tudományos és oktatási háttérének kidolgozása” 32709-9/2017/INT-FIN EMMI támogatás (szakmai vezető, 108mFt)
- 2016-2017 „Autonóm járművek képzési és kutatási struktúra megújítása” 14444-2/2016/INTFIN EMMI támogatás (szakmai vezető, 100mFt)
- 2010-2012 TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0002, BME Kutatóegyetemi Program (JKL alprojektvezető)
- 2009-2012 OTKA – CNK 78168 A közúti járműforgalom modellezése és többkritériumú optimalizáláson alapuló irányítása társadalmi és gazdasági hatékonyság figyelembevételével (koordinátor, rész témavezető)
- 2005-2008 Elektronikus Jármű és Járműirányítási Tudásközpont, Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal, Pázmány Péter Program (alprojektvezető)
- 2006-2009 OTKA – 60767 Lineáris és paraméterfüggő lineáris kapcsoló üzemmódú rendszerek irányítása (rész témavezető)
- 2005-2007 OTKA – 48482 Nemlineáris rendszerek irányítási célú identifikációja és járműdinamikai alkalmazásai (rész témavezető)

A következő nemzetközi konferenciák programbizottsági és szervezőbizottsági tagja, valamint szekciószervező elnöke voltam, vagy részt vettem a bírálók munkájának összefogásában (associate editor):

- European Control Conference (ECC) 2009, 2013, 2014, 2015, 2016, 2018, 2019, 2020 (associate editor)
- hEART 2019 – 8th Symposium of the European Association for Research in Transportation (szekciószervező elnök, programbizottság tagja)
- EWGT 2017 – 20th Euro Working Group on Transportation meeting (szekciószervező elnök)
- International Conference on Vehicle Technology and Intelligent Transport Systems (VEHITS) 2017, 2019 (associate editor)

- IEEE 4th International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems 2015 (szekciószervező elnök, programbizottság tagja)
- International Conference on The Modern Information Technology in the Innovation Processes of the Industrial Enterprises (MITIP 2006, 2012) (associate editor, programbizottság tagja)
- IFAC World Congress 2011 (associate editor)
- Australian Control Conference 2011 (associate editor)
- IFAC Symposium on Fault Detection, Supervision and Safety of Technical Processes, SAFEPROCESS'2000 (szekciószervező elnök)

Bírálóként vettem részt az MTA Lendület Programjában.

A tudományos bizottság tagja vagyok a „*Challenges of Modern Technology*” (Warsaw University of Technology) folyóiratnál.

2003-ban, majd 2007-ben is tagja voltam „Az atomenergia biztonságos alkalmazásának hatósági ellenőrzését szolgáló műszaki megalapozó tevékenység (ABA MMT)” program keretében az Országos Atomenergia Hivatal által megbízott BME szakértői bizottságnak, amely a Nukleáris Biztonsági Szabályzat (NBSZ) felülvizsgálata kapcsán dolgozott ki javaslatot és tanulmányt az NBSZ kötetek átdolgozására és a kiadandó útmutatókra.

3.2.3 Oktatási tevékenység irányítása

Már 1997-ben a graduális képzésem alatt bekapcsolódtam a „Közúti közlekedési automatika” című tárgy oktatási munkáiba a BME Közlekedésmérnöki Karán. Eleinte külsős laborokat tartottam, majd az egyetem elvégzése után külső előadóként gyakorlatokat vettem. Ezek során több segédletet is kidolgoztam, és részt vettem az akkor kialakuló közutas labor kiépítésében. 1997 óta több oktatásfejlesztési munkában vettem részt, ezek során oktatási segédanyagokat dolgoztam ki, elsősorban a „Közúti közlekedési automatika” és a „Közúti irányító és kommunikációs rendszerek című tárgyakhoz”. Levelező doktoranduszként tovább folytattam az oktatói munkát, részt vettem a tárgyak korszerűsítésében. 2006-tól lettem a „Közúti közlekedési automatika” tárgy felelőse és előadója. Kidolgoztam a tárgy új tematikáját és segédleteit. Az új típusú, egyetemi alapképzésre történő áttérés során részt vettem a BSc tárgyak tematikájának a kidolgozásában, valamint segédleteik előállításában is.

2006-tól irányítom a „Jármű-irányítástechnikai és közúti közlekedésautomatikai laboratórium”-ban folyó oktatási és kutatási munkákat, ennek keretében több laborfejlesztést hajtottam végre. 2008-tól előadója és tárgyfelelőse lettem a „Közúti irányító és kommunikációs rendszerek I.-II.” tárgyaknak, majd később a „Közúti forgalomirányítás I-II.”, valamint JKL rendszerek tárgyaknak. Részt vettem továbbá alábbi MSc tárgyak kialakításában is: „Jármű-pálya információs kapcsolat”, „Járműforgalmi

rendszerek modellezése és irányítása” és „Közlekedésautomatikai rendszerek tervezése”, valamint a Traffic modelling, simulation and control.

Az elmúlt években több hallgatónak voltam konzulense a diplomatervezés, illetve a TDK során. Az OHV eredményeim minden évben nagyon jók, 2013 áprilisában (2012/13/1 félév) első helyen végeztem a BME 100 legjobb oktatója listáján.

A Karon 2016-ban lezajlott nagyszabású oktatási átalakítást már dékánként irányítottam, és megszerveztem az „Autonóm járműirányítási mérnök” új Msc szak létesítését és indítását, majd a Stipendium Hungaricum programhoz kapcsolódva megszerveztem mind a négy mesterszakon és a doktori képzésben az angol nyelvű kurzusok indítását is.

A Kandó Kálmán Doktori Iskola törzstagjaként és témavezetőként aktív szerepet vállalok a doktori iskola oktató-kutató munkájában.

Az elmúlt években a következő hallgatóknak voltam témavezetője, konzulense a diplomatervezésük során: Gugolya János (2005), Luspay Tamás (2006), Tettamanti Tamás (2007), Szaszák István (2007), Zeke Vilmos (2008), Reményi Gábor (2008), Kiss Olivér (2009), Kiss Tamás (2009), Csikós Alfréd (2010), Lember Mátyás (2010), Ungvári Norbert (2012). Továbbá 5 hallgatónak voltam TDK konzulense, közülük többen az OTDK-n is helyezést értek el.

3.2.4 Ipari, vállalkozási munka irányítása

A közlekedésirányítás mellett a másik fő kutatási területem a nagybiztonságú, biztonságkritikus rendszerekkel kapcsolatos kutatások. Ennek kapcsán az ilyen ipari irányítórendszerek tervezési, tesztelési kérdéseivel foglalkoztam, elsősorban a Paksi Atomerőmű irányítástechnikai rendszereivel kapcsolatos kutatási-fejlesztési munkákhoz kapcsolódóan. Részt vettem a Paksi Atomerőmű új, korszerű reaktorvédelmi rendszere (RVR) tesztelési metodikájának és gyakorlati tesztelési módszereinek kifejlesztésében. Modellalapú tesztelési eljárást dolgoztunk ki az RVR-ben alkalmazott komponens-orientált szoftverfejlesztési technológiához. A kifejlesztett tesztekkel sikerrel használtuk fel először a reaktorvédelmi rendszerek végátvételi tesztjeiben (FAT), majd az ún. periodikus tesztekben. Részvevője voltam az RVR periodikus teszt koncepciójának kidolgozásának, majd az ehhez illeszkedő Univerzális Teszt Rendszer (UTS) implementálását és létesítését valósítottuk meg. Az üzemi tapasztalatok szerint az UTS rendszer alkalmazásával az ellenőrzések ideje lényegesen lerövidült, a tesztelés folyamata és kiértékelése biztonságosabbá vált. 2002-től lettem a paksi projektek vezetője az MTA SZTAKI-ban.

Az MTA SZTAKI legutóbbi és talán a legnagyobb hatású atomerőművi projektje a primerköri nyomákszabályozó rendszer korszerűsítése volt, amely már az irányításom alatt valósult meg. A 2004-ben kifejlesztett nyomákszabályozó algoritmus és új, digitális berendezés 2007 óta valam-

ennyi blokkon működik, amely révén a primerköri nyomás stabilitása jelentősen javult és ezzel hozzájárult az erőmű teljesítményének növekedéséhez.

2008-2012 között az MTA SZTAKI Rendszer és Irányításelméleti Kutatólaboron belül működő Biztonságkritikus Rendszerek Kutatócsoportot irányítottam.

Kezdetektől részt vettem a BME EJJT munkájában 2014-ig. A tudásközpont öt alapvető programot definiált, amelyekből két programban működöm közre és vállaltam témavezetői feladatot.

3.3 Publikációs jegyzék

3.3.1 MTMT azonosító

<https://m2.mtmt.hu/api/publication?cond=authors;in;10001134&labelLang=hun>

3.3.2 Összefoglaló táblázat

Tudományometriai adatok az MTMT adatbázisa alapján

Készült az MTA VI. Műszaki Tudományok Osztálya követelményeinek figyelembevételével

Varga István táblázata, megjelenítve (2021.03.10)

A tudományos fokozat (PhD) megszerzésének éve: 2007

Tudományos közlemények részletes számai	Magyarországon			Összesen
	Külföldön	idegen nyelven	magyarul	
	megjelent közlemények száma (összes/utolsó fokozat megszerzésének éve óta)			
Lektorált vagy IF-os folyóiratban teljes ¹ cikk	23/19	16/13	26/21	65/53
IF-ral (vagy várható IF-ral)	13/12	7/7	0/0	20/19
ebből egyszerűs	0/0	1/1	0/0	1/1
Egyszerűs IF-os vagy lektorált	0/0	1/1	1/1	2/2
Sokszerzős vagy csoportos szerzőségű közlemény	0/0	0/0	0/0	0/0
Lektorált/IF-os folyóiratban nem teljes cikk	1/1	0/0	0/0	1/1
Folyóiracikk ismeretlen lektoráltságú folyóiratban	1/1	0/0	3/2	4/3
Konferenciacikk konferenciakötetben	3/1	6/1	7/3	16/5
Konferenciacikk folyóiratban	1/1	0/0	0/0	1/1
Konferenciacikk könyvrészletként	20/15	11/8	4/4	35/27
Könyv egyetlen szerzőként	0/0	0/0	0/0	0/0
Könyv szerzőként társszerzővel	0/0	1/1	2/2	3/3
Könyvfejezet	1/1	0/0	0/0	1/1
Szerkesztett könyv szerkesztőként	0/0	0/0	0/0	0/0
Oltalmi formák	1/1	0/0	1/1	2/2
Az eddigiek összesen	51/40	34/23	43/33	128/96
Konferenciakötet szerkesztőként	0/0	1/1	0/0	1/1
Absztrakt folyóiratban	0/0	0/0	0/0	0/0
Disszertációk	0/0	0/0	1/0	1/0
További még nem számolt tudományos	1/0	3/3	3/2	7/5
A tudományos közlemény teljes szövege elérhető a weben	40/37	22/19	9/7	71/63
A szerző listájában tudományos jelöléssel megadott közlemények	52/40	38/27	47/35	137/102
<i>Nem közleményértékű</i>				
<i>Nem tudományos közlemények</i>	0/0	0/0	3/3	3/3
Alkotás	0/0	0/0	0/0	0/0
<i>közérdekű</i>	0/0	0/0	0/0	0/0
<i>oktatási</i>	0/0	0/0	3/3	3/3
<i>ismeretterjesztő</i>	0/0	0/0	0/0	0/0
<i>további vagy nem megadott jellegű</i>	0/0	0/0	0/0	0/0
A szerző listájának tételei összesen	52/40	38/27	50/38	140/105

Néhány további érték

Idézők ²	
Független/összes idézők	440/544
Független/összes WOS idézők	251/322
Független/összes Scopus idézők	253/339
Független/összes Google Scholar idézők	20/28
Független/összes WOS vagy Scopus idézők	330/420
Független/összes WOS vagy Scopus vagy GS idézők	330/420
Disszertáció, egyéb típusú idézők	29/33
Független, disszertáció típusú WoS/Scopus/Google Scholar idézők	0/0/0
Független, egyéb típusú WoS/Scopus/Google Scholar idézők	0/0/0
h-index csak független hivatkozásból	12
h-index az összes hivatkozásból	13

Megjegyzések:

¹Teljes tudományos közlemények az MTA doktori eljárásban

²Független/összes idézők között nem szerepelnek a disszertáció és az egyéb típusú idézők
n.a. = nincs adat

3.3.3 Kiemelt publikációk

Az eddigi munkásságom 5 kiemelt publikációja:

1. T. Tettamanti, I. Varga, B. Kulcsar, and J. Bokor. Model predictive control in urban traffic network management. In 16th Mediterranean Conference on Control and Automation, pages 1538–1543, Ajaccio, Corsica, France, 2008. CD ISBN: 978-1-4244-2505-1. Összes idéző: 36, Független idézők: 28.
2. T Luspay, B Kulcsár, I Varga, J Bokor: Parameter-dependent modeling of freeway traffic flow. Transportation Research Part C, 18:471–488, 2010. IF:1.702, **(D1)** Összes idéző: 25, Független idézők: 15.
3. T. Tettamanti, T. Luspay, B. Kulcsar, T. Peni, and I. Varga. Robust control for urban road traffic networks. IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, 15(1):385–398, 2013. IF: 2.472 **(D1)**. Összes idéző: 48, Független idézők: 43.
4. Csikos, I. Varga, and K. M. Hangos. Modeling of the dispersion of motorway traffic emission for control purposes. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 58:598 – 616, 2015. IF: 3.075 **(D1)**. Összes idéző: 11, Független idézők: 10.
5. T Tettamanti, H Demeter, I Varga: Route choice estimation based on cellular signaling data. Acta Polytechnica Hungarica 9 (4), 207-220 2012, IF:0.588 **(Q1)**. Összes idéző: 31, Független idézők: 29.

Az elmúlt 5 év 5 kiemelt publikációja:

1. Luspay, T; Csikós, A; Péni, T ; Varga, I; Kulcsár, B: Set-based multi-objective control of metered ramps at ring road junctions. TRANSPORTMETRICA A-TRANSPORT SCIENCE 16:2 pp. 337-357., 21p. (2020) **(D1)** DOI: 10.1080/23249935.2019.1630496.

2. Tettamanti, Tamas; TOROK, Arpad; Varga, István. Dynamic road pricing for optimal traffic flow management by using nonlinear model predictive control. IET INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS 13:5 Paper: 5362 , 10 p. (2019) (Q1) DOI: 10.1049/iet-its.2018.5362
3. Csikós, A; Varga, I; Hango, K M: A hybrid model predictive control for traffic flow stabilization and pollution reduction of freeways. TRANSPORTATION RESEARCH PART D-TRANSPORT AND ENVIRONMENT 59 pp. 174-191., 18 p.(2018) (D1) DOI: 10.1016/j.trd.2018.01.006. Összes idéző: 1, Független idézők: 1
4. Tettamanti, Tamás; Varga, István; Szalay, Zsolt: Impacts of Autonomous Cars from a Traffic Engineering Perspective. PERIODICA POLYTECHNICA-TRANSPORTATION ENGINEERING 44 : 4 pp. 244-250. , 7 p. (2016) (Q3) DOI: 10.3311/PPtr.9464 Összes idéző: 48, Független idézők: 40.
5. Horváth, Márton Tamás; Tettamanti, Tamás; Varga, István: (Smart CPS) Multi-objective dynamic routing with predefined stops for automated vehicles INTERNATIONAL JOURNAL OF COMPUTER INTEGRATED MANUFACTURING 32: 4-5 pp.396-405., 10 p. (2018) (Q1) DOI: 10.1080/0951192X.2018.1535197

3.4 Nyilatkozatok

Alulírott nyilatkozom, hogy

- hozzájárulok, hogy a rektor, vagy annak megbízottja(i) személyesen meghallgassanak;
- hozzájárulok, hogy pályázati anyagomat, személyes adataimat a vonatkozó jogszabályok és az Egyetem szabályzatai szerint erre jogosult testületek megismerhetik, ill. hogy a pályázati anyagomban foglalt személyes adataimnak a pályázati eljárással összefüggésben szükséges kezeléséhez hozzájárulok;
- hozzájárulok, hogy pályázati anyagomat, személyes adataimat – az egyetemi intranet útján – az Egyetem polgárai harmadik személyként megismerhetik;
- a vonatkozó jogszabályokban és az Egyetem Humánpolitikai Szabályzatában foglalt összeférhetlenségi ok/okok nem állnak fenn, illetve a pályázat elnyerése esetén azokat megszüntetem;
- a pályázat elnyerése esetén a magasabb vezetői megbízással járó vagyonyilatkozat-tételi kötelezettségemnek – a megbízás kiadása előtt – a jogszabályokban foglalt módon eleget teszek;

Budapest, 2021. március 25.

Dr. Varga István

Sorszám: PT A 001962 14/1998. szám

EGYETEMI OKLEVÉL

Ezt az oklevelet Varga István

számára állítottuk ki,
aki 19 74. évben március hó 26. napján
Budapest városban (községben)

Magyar megyében Magyar országban
született, és az 1992/93. tanévtől az 1996/97. tanévig

a Budapesti Műszaki Egyetem
Közlekedésmérnöki Kara
Közlekedésmérnöki szakán
nappali tagozatán

egyetemi tanulmányi kötelezettségeinek eleget tett.

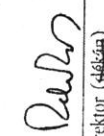
A Záróvizsga-Bizottságnak 19 98. év február hó 2 -i
határozata alapján nevezett oklevéles

közlekedésmérnöknek

Oklevélének minősítése: kiürölő nyilvántartjuk.

Kelt Budapest 19 98. év február hó 2 -n.


P. H.
a Záróvizsga-Bizottság elnöke


rektor (délután)

**eredetivel megegyező
hitelesített másolat.**



(TRANSLATION)

No: 14/1998

DIPLOMA


This diploma has been awarded to István
Varga, born in Budapest (town),
____ (county) Hungary (country)
on 26th March (month) 1974 (year), who
fulfilled his/her university obligations from the academic year 1992/93
to the academic year 1996/97 at the Technical University
of Budapest Faculty of Transportation
Engineering, major in Transportation
Engineering in full-time course
On the basis of the decision of the Final Examination Board dated
2nd February (month) 1998 (year),

he/she is hereby declared _____

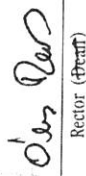
M.Sc. in Transportation Engineering

Grade of diploma: excellent

Budapest 2nd February 1998


Chairman, Final Examination Board

L. S.


Rector (Főnök)



eredetivel megegyező
hitelesített másolat.

Nº 1685-PhD

Nos Rector Magnificus

Universitas Scientiarum Technicarum
Oeconomiarumque Budapestinensis

et

Consilium Doctorum Sectionis Transportatoriae

lecturis salutem!

Fidem facimus indubiam vigore praesentium et attestamus, quod cum



dominus

Stephanus Varga


die vicesima sexta mensis Martii anno 1974 civitate Budapestini natus se in doctrina scientiarum technicarum, disciplina scientiarum transportatoriae eruditionem et scientiam adeo excellenter consecutum esse eandemque etiam doctrinam tot novis et tantis auxiis, ut eidem studia doctrinae motu suo navare posset, sicut cum Regni leges tum Universitatis nostrae statuta requirunt, summa cum laude haud dubie comprobasset, eandem itaque dominum attributa nobis legitima potestate hodie ad gradum doctoratus promovimus et declaramus lantes et concedentes ei ius titulo


doctoris philosophiae


sive perscripto sive contracto utendi.

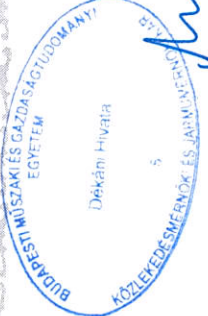
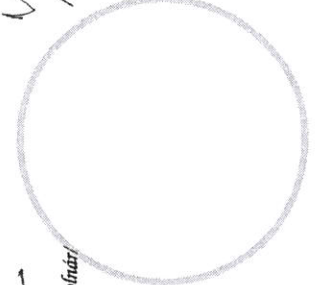
In quorum fidem et testimonium hoc diploma universitatis sigillo munitum et consuetis subscriptionibus roboratum eidem dandum curavimus.

Datum Budapestini die duodevicesima mensis Junii anno bis millesimo septimo.


/Prof. Dr. Béla Kulcsár/
Decanus


/Prof. Éva Gláze/
consors domini Kovács /
Praeses Doctorum Consilii


/Prof. Dr. Carola Molnár/
Rector



**Eredetivel megegyező
hitelesített másolat.**

Szám: 1685-PhD

Mi, a Rector

a

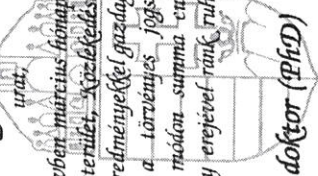
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

és a

Közlekedésmérnöki Szak Doktori Tanácsa

köszöntjük az óvósot, és ezennel fiteelt érdemlően tudatjuk, hogy

Varga István




aké Budapest városban, 1974. évben március hónap 26. napján született, miután a Műszaki tudományok tudományterület, Közlekedéstudományok tudományág magas színvonalú ismeretét, annak új eredményekkel gazdagító művelését és ezzel az önálló kutatómunkára alkalmasságát a törvényes jogszabályokhoz és az Egyetem Szabályzatában meghatározott módon summa cum laude eredménnyel kétséget kizáróan bizonyította, a törvény erejével ránk ruházott hatalomnál fogva a mai napon doktorrá avattuk és őt a


doktor (PhD)


cím (vagy a "Dr." rövidítés) használatára jogosítottuk.

Ennek hiteleitől ezt a doktori oklevelet Egyetemünk pecsétjével és sajátkezű aláírásunkkal megerősítettük, és részere kiszolgáltattuk.

Kelt Budapestben, a 2007. évben, június hónap 28. napján.


/Dr. Kulsár Béla/
Dekán


/Kövessé dr. Gláze Éva/
a Doktori Tanács Elnöke


/Dr. Molnár Karoly/
Rector



MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA

DOKTORI TANÁCS

ELNÖK

Anyakönyvi szám: 5675

Előadó: Király Nóra

Varga István úrnak

Budapest

Tisztelt Varga István!

Értesítem, hogy az MTA Doktori Tanácsa a 2020. évi október hó 30. napján tartott ülésén Önnek

a Magyar Tudományos Akadémia doktora

tudományos címet adományozta.

Doktori tiszteletdíjra 2020. év november hó 1. napjától kezdődően jogosult.

Tájékoztatom, hogy a Magyar Tudományos Akadémia elnökének, főtitkárának és a Doktori Tanács elnökének együttes döntése értelmében a jelenlegi járványügyi helyzetben a december elejére tervezett megszokott doktori oklevélátadó ünnepségünket elhalasztjuk. A doktori oklevelek ünnepélyes átadására 2021-ben kerül sor a járványhelyzet várható enyhülését követően, előreláthatólag 2021 nyarán.

Az oklevelek elkészítésének nyomdai munkálatait 2021 februárjában kezdjük el.

Kérjük szíves megértését.

Budapest, 2020. november 3.



Benkő Elek

Benkő Elek
az MTA levelező tagja

**eredetivel megegyező
hitelesített másolat.**



1051 Budapest, Nádor utca 7. (1245 Budapest, Pf. 1000)

Telefon: +36 1 411 6221 / E mail: doktori.tanacs@titkarsag.mta.hu / www.mta.hu

A művelődési és közoktatási miniszter 14/1992. (IX. 19.) MKM rendelete:

Sorszám	Időpont	Vizsgák, okiratok	Vizsgaeredmény nyelvvizsga fokozat	jeles	jó	közép	alacsony	alacsony	alacsony
"1.8.2.	1992. szept. 1. után	a Budapesti Műszaki Egyetem mérnöki, üzemi mérnöki szakjain tett nyelvi szigorlat	közepes	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony
1.8.3.	1992. szept. 1. után	a Budapesti Műszaki Egyetem mérnöki, üzemi mérnöki szakjain tett nyelvi kollokvium"	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony

Magyar Közöny 1992./95. szám 3167.o.



**Eredetivel megegyező
hitelesített másolat.**

A
Budapesti Műszaki Egyetem Nyelvi Intézete
igazolja, hogy

VARGA ISTVÁN

a(z) Közlekedésmérnöki Kar hallgatója

(szül: Budapest, 1974.03.26.)

1997.09.05. napján angol nyelvből

jó (4) eredménnyel

nyelvi-kollokviumot / nyelvi szigorlatot tett.

A nyelvi vizsga a 14/1992. (IX.19.) MKM rendelet alapján **alacsony** / középfokú C típusú állami nyelvvizsgáló egyenértékű.

Jelen igazolást a **kollokviumi** / szigorlati jegyzőkönyv alapján adtuk ki. Sorszám: **A 797/97.**

Budapest, 1997. 09. hó 30. nap



a nyelvi csoport vezetője
igazgató

BIZONYÍTVÁNY ÁLLAMILAG ELISMERT NYELVVIZSGARÓL
STATE ACCREDITED LANGUAGE EXAMINATION CERTIFICATE
STAATLICH ANERKANNTES SPRACHPRÜFUNGSZEUGNIS
CERTIFICAT D'EXAMEN DE LANGUE RECONNU PAR L'ÉTAT

Z 120051

Anyakönyvi szám
Registration Number
Numéro d'enregistrement officiel



762112

Bizonyítványszám
Serial Number
Zeugnis-Nummer
N° du certificat

Tanúsítjuk, hogy
We hereby certify that
Hiermit wird bestätigt, dass
Nous confirmons que



Varga István

Név/Name/Nom et prénom

Budapest

Születési hely/Place of Birth
Geburtsort/Lieu de naissance

1974. március 26.

Születési idő/Date of Birth
Geburtsdatum/Date de naissance

EREDMÉNYES ÁLLAMILAG ELISMERT NYELVVIZSGÁT TETT
HAS BEEN SUCCESSFUL IN THE STATE ACCREDITED
LANGUAGE EXAMINATION
DIE STAATLICH ANERKANNTE SPRACHPRÜFUNG
ERFOLGREICH ABGELEGT HAT
A PASSÉ AVEC SUCCES L'EXAMEN DE LANGUE
RECONNU PAR L'ÉTAT

762112



ELTE Idegennyelvi Továbbképző Központ

Vizsgaközpont
Examination Centre
Prüfungszentrum
Centre d'examen

ORIGO/kétnyelvű

Vizsgarendszer
Examination System
Prüfungssystem
Examen

Idegennyelvi Továbbképző Központ

Vizsgahely
Examination Site
Prüfungsort
Lieu de l'examen

Budapest

Város/Town
Stadt/Ville

2006. május 19.

Vizsgaidőpont/Date of exam
Prüfungstermin/Date de l'examen

általános
general
Allgemeinsprache
général

német
German
Deutsch
allemand

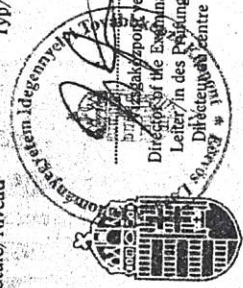
Nyelv/Language
Sprache/Langue

szóbeli (A)
oral (A)
mündlich (A)
oral (A)

Fok/Level
Stufe/Niveau

Típus/Type
Typ/Type

Vizsgáztató testület elnöke
President of the Examination Board
Vorsitzende/r der Prüfungskommission
Président du corps des examinateurs



BIZONYÍTVÁNY ÁLLAMILAG ELISMERT NYELVVIZSGÁRÓL
STATE ACCREDITED LANGUAGE EXAMINATION CERTIFICATE
STAATLICH ANERKANNTES SPRACHPRÜFUNGSZEUGNIS
CERTIFICAT D'EXAMEN DE LANGUE RECONNU PAR L'ÉTAT

A 895590

Anyakönyvi szám
Registration Number
Registrationsnummer
Numéro de registration officiel



738078

Bizonyítványszám
Serial Number
Zeugnis-Nummer
N° du certificat

Tanúsítjuk, hogy
We hereby certify that
Hiermit wird bestätigt, dass
Nous confirmons que



Varga István

Név/Name/Name/Nom et prénom

Budapest

Születési hely/Place of Birth
Geburtsort/Lieu de naissance

1974. március 26.

Születési idő/Date of Birth
Geburtsdatum/Date de naissance

EREDMÉNYES ÁLLAMILAG ELISMERT NYELVVIZSGÁT TETT
HAS BEEN SUCCESSFUL IN THE STATE ACCREDITED
LANGUAGE EXAMINATION
DIE STAATLICH ANERKANNTE SPRACHPRÜFUNG
ERFOLGREICH ABGELEGT HAT
A PASSÉ AVEC SUCCES L'EXAMEN DE LANGUE
RECONNU PAR L'ÉTAT

738078



ELTE Idegennyelvi Továbbképző Központ
Vizsgaközpont
Examination Centre
Prüfungszentrum
Centre d'examen

ORIGO/kétnyelvű
Vizsgarendszer
Examination System
Prüfungssystem
Examen

Idegennyelvi Továbbképző Központ

Vizsgahely
Examination Site
Prüfungsort
Lieu de l'examen

Budapest
Város/Town
Stadt/Ville

2006. március 11.
Vizsgaidőpont/Date of exam
Prüfungstermin/Date de l'examen

általános
general
Allgemeinsprache
général

német
German
Deutsch
allemand
Nyelv/Language
Sprache/Langue

írásbeli (B)
written (B)
schriftlich (B)
écrit (B)
Típus/Type
Typ/Type

alapkü
elementary
Grundstufe
élémentaire
Fok/Level
Stufe/Niveau

Vizsgáztató testület elnöke
President of the Examination Board
Vorsitzende/r der Prüfungskommission
Président du corps des examinateurs



HATÓSÁGI ERKÖLCSI BIZONYÍTVÁNY

BELÜGYMINISZTERIUM



IGAZOLOM, HOGY

DR. VARGA ISTVÁN

szül.: Dr. Varga István

Budapest 19, 1974.03.26.

anyja szül. neve: Nagy Mária

magyar állampolgár

1188 Budapest 18.ker., Csolt utca 10. alatti lakos

a bűnügyi nyilvántartási rendszer adatai alapján

BÜNTETLEN ELŐÉLETŰ

NEM ÁLL KÖZÜGYEKTŐL ELTILTÁS HATÁLYA ALATT

NEM ÁLL FOGLALKOZÁSTÓL VAGY TEVÉKENYSÉGTŐL ELTILTÁS HATÁLYA ALATT

Budapest, 2021. március 04.



Dr. Korom Rita
főosztályvezető

Ervényes a kiállításától számított 90 napig. A hatósági erkölcsi bizonyítvány a személyazonosság egyidejű igazolásával használható fel. A hatósági erkölcsi bizonyítvány tartalmát az ellenkező bizonyításig mindenki köteles elfogadni. Jogserlemre hivatkozását az érintett személy közigazgatási pert indíthat a Fővárosi Törvényszéknél. A keresetlelet a bizonyítvány kézhezvételétől számított harminc napon belül a Belügyminisztérium Bűnügyi Nyilvántartási Hatóságánál kell előterjeszteni vagy ajánlott küldeményként postára adni. A hatósági erkölcsi bizonyítvány kiadásáig a kérelmező által a hatósági erkölcsi bizonyítvány iránti kerületi és igazolási kívánt tények tanúsítására szolgál.

ADATVÉDELMI ZARADEK

A hatósági erkölcsi bizonyítványban átadott személyes adatok az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény szerinti különleges (bűnügyi) személyes) adatokat is tartalmaznak, ezért a felhasználó azokat jogszabályon kívül esően kizárólag az adatigénylés alapjául szolgáló eljárásban, a bűnügyi nyilvántartási rendszerrel, az Európai Unió tagállamainak bíróságai által magyar állampolgárokkal szemben hozott ítéletek nyilvántartásáról, valamint a bűnügyi és rendészeti biometrikus adatok nyilvántartásáról szóló 2009. évi XLVII. törvényben meghatározott célból használhatja fel, illetve kezelheti. A hatályos adatvédelmi és adatbiztonsági előírások megsértése esetén (különös tekintettel a jogszabályon és a céltól eltérő adatkezelésre) büntetőjogi, polgári jogi és munkajogi (fegyelmi) felelősség terheli.



075640354



EE21C3031816

07564035

051 810 000 025 - 1030132-02 - 2020-340163 - ANY Belügyminisztérium Nyrt. - 2020. 11. 16. - 250 000



**Eredetivel megegyező
hitelesített másolat.**