

H í r l e v é l

102. szám

Budapest, 2014. február

Tisztelt Kolléganők és Kollégák !

ÜNNEPI, KEREK ÉVFORDULÓ ELÉ NÉZÜNK. Több éves előkészítést követően húsz évvel ezelőtt, 1994. május 19-én, a Budapesti Műszaki Egyetem K épületének Auditorium Maximum előadótermében tartott alapító közgyűléssel alakult meg a Magyar Útügyi Társaság.

Társaságunk két évtizedes folyamatos fennállása és tagjai, szakembergárdája révén ez idő alatt elvégzett elkötelezett munkájának elismertsége, a létrehozott szabályozási dokumentumok rendszeres használata, alkalmazása alapvetően igazolja azt, hogy ez a tevékenység – az útügyi műszaki szabályozás rendszerének szakmai-társadalmi szervezeti keretek közötti közös fejlesztése, működtetése – a szakma minden résztvevője számára hasznos, és az eltelt húsz év alatt a szakmai munka megkerülhetetlen részévé vált, amelyre érdemes továbbra is támaszkodnunk. Folyamatos alapvető törekvésünk, amit egyben a sikeres működés zálogának is tartunk, hogy az előírások készítése, átdolgozása során a megrendelői oldal (állami háttérintézmények, közútkezelő és -fejlesztő társaságok), a hatóságok (engedélyező szervezetek), a tudományos szakmai szektor (egyetemek, főiskolák, kutatóintézetek), a tervezői, lebonyolítói, kivite-

lezői és egyéb érintett szakértői oldalak képvisellete a legteljesebb mértékben, folyamatosan biztosítva legyen.

Külön öröm és elismerés számunkra, hogy munkánk az ilyen típusú önszerveződést eddig felmutatni nem tudó rokon mérnöki szakterületek számára is mintaként, követendő modellként szolgál. Társaságunk már 2012-ben támogatást nyert el a „Vasúti műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata és folyamatos működési modelljének kialakítása (A vasúti műszaki szabályozási rendszer megújítása)” elnevezésű KözOP-projekt megvalósításához, amely kezdettől fogva a vasúti infrastruktúra területén dolgozó szakemberek széles körének közreműködésével folyik.

Szakmai tevékenységünk szempontjából az elmúlt esztendő minden bizonnyal meghatározó, mérföldkőnek tekinthető fejleménye az Európai Unió pénzügyi támogatásával megvalósuló, nagyobb léptékű egyedi projektek megjelenése volt. A Közlekedési Operatív Program által finanszírozott munkák kedvezményezetti feladatainak zökkenőmentes ellátása érdekében mind az iroda, mind a közreműködő szakembergárda sikeresen sajátította el az ehhez megkövetelt új szemléletű hozzáállást. Jelenleg már négy ilyen típusú projekt megvalósítása kezdődött meg – legutóbb, 2013. novemberében a Fenntartható utak, fenntartható útügy nemzetgazdasági

szintű optimalizálása (KÖZOP-3.5.0-09-11-2013-0031) című munka – és egy ötödik is az előkészítés végső fázisában van.

Az idei év ünnepi rendezvényei közül elsőnek említhető az idei esztendő farsangi időszakában megrendezett hagyományos, immár 18. Útügyi bál, amelyen több mint 200 résztvevő töltött együtt egy kellemes estét, a kikapcsolódás és szórakozás mellett természetesen módon kihasználva a személyes és szakmai kapcsolatteremtésre, kapcsolatépítésre adott lehetőségeket is.

Megkezdődött társaságunk éves közgyűlésének előkészítése is, amely minden bizonnyal jelentős, továbbfejlődésünkkel kapcsolatos kérdéseket tűz napirendjére. Az előkészületekről folyamatosan tájékoztatjuk tisztelt tagtársainkat.

Minden kedves tagtársunknak további sikeres, eredményes közös munkát kíván a Magyar Útügyi Társaság elnöksége és ügyvezetése.

18. Útügyi bál

2014. FEBRUÁR 15.

HOTEL HILTON BUDAPEST

Társaságunk szorososan vett szakmai feladatain túlmenően továbbra is igyekszik hangsúlyt helyezni arra, hogy egyéni és jogi tagjai személyes kapcsolatteremtésére, kapcsolatépítésére is minél több lehetőséget kínáljon.

Tartalom

18. Útügyi bál	1
KözOP-projektek	2, 6
Jogi tagok és képviselők, egyéni tagok 2014. február	4
Csíkhegyi Béla (1933–2014)	7
A Közúti szakemberekért Alapítvány felhívása	7
e-UT Digitális Útügyi Előírástár árjegyzék	8
SZJA 1%	8
Egyéni tagdíj	8
Műszaki előírások	8





Ennek jegyében a Makadám Mérnök Klub közreműködésével az idei évben is megrendeztük a hagyományos, immár 18. Ütügyi bált, amelyen az idén – örömteli módon – mintegy 210 fő vett részt. A közúti szakemberek részéről a jelek szerint továbbra is kedvelt rendezvényt *Tombor Sándor*, a Magyar Útügyi Társaság elnöke nyitotta meg néhány, a társaság 20 éves fennállásához kapcsolódó ünnepi gondolattal.

A bál hagyományosan helyet adott a Milliarium Aureum – Aranymérföldkő plakett átadásának is, ezzel hangsúlyozva a Magyar Útügyi Társaság elismerését az útépítők európai hagyományokon alapuló mindazon törekvéseiért, amelyek meghatározó módon járulnak hozzá a hazai infrastruktúra fejlesztéséhez, Magyarország és Európa fejlődéséhez.

A 2014. évi díjazott:

TOMBOR SÁNDOR

okleveles közlekedéscső mérnök

A hazai közlekedéscső és közúti ágazatban, a szakigazgatásban és a szakminisztériumokban végzett több mint négy évtizedes munkássága, ezen belül az útügyi műszaki szabályozás rendszerének szakmai társasági keretek közötti megalkotásának és a Magyar Útügyi Társaság 20 éves működtetésének elismeréseként kapja a díjat.

Munkássága felöleli a Közlekedéstudományi Intézet és jogelődjei, a mindenkor Közlekedési Minisztérium, valamint annak központi háttérintézményei (UKIG, ÁKMI Kht.) különböző vezető beosztásaiban végzett tevékenységeket, továbbá az útépcsés kivitelezési és mérnöki beruházás-lebonyolítási szakterületeit. Számos tudományos szakmai szervezet tagja, több jelentős szakmai díj és elismerés birtokosa.

A Milliarium Aureum – Aranymérföldkő plakettet *Kazatsay Zoltán* az Európai Bizottság főigazgató-helyettese, az Aranymérföldkő díj kuratóriumi elnöke adta át. A díjazottnak ezúton is szívből gratulálunk!

A vasúti műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata és folyamatos működési modelljének kialakítása (KözOP–2.5.0-09-11-2011-0008)

KORÁBBAN MÁR TÖBB ALKALOMMAL beszámoltunk arról, hogy 2012 őszén a Magyar Útügyi Társaság a Közlekedés Operatív Program keretében, több éves előkészítést követően elnyerte a Vasúti műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata és folyamatos működési modelljének kialakítása című feladat elvégzését. A pályázat elnyerése nem volt véletlen, hiszen a MAÚT immár húsz éves fennállása alatt komoly sikereket ért el az útügyi műszaki szabályozási rendszer dokumentumainak korszerűsítésében, az e-UT Digitális Útügyi Előírástár létrehozásával és működtetésével pedig követendő példát mutat.

A vasúti műszaki szabályozási rendszer megújítása szükségessé teszi a teljes szabályozási vertikum áttekintését, a hiányzó elemek pótlására vonatkozó javaslatok kimunkálását, a liberalizált vasúti közlekedés szabályozásának EU-s követelményekhez történő hozzáigazítását.

A munka végrehajtására a MAÚT projektszervezetet hozott létre, amelybe integrált négy szakbizottság tevékenysége a következő alrendszerekre terjed ki: infrastruktúra (pálya), energiaellátás,

ellenőrző-, irányító- és jelzőrendszerek (a távközléssel együtt), forgalmi műveletek és forgalomirányítás.

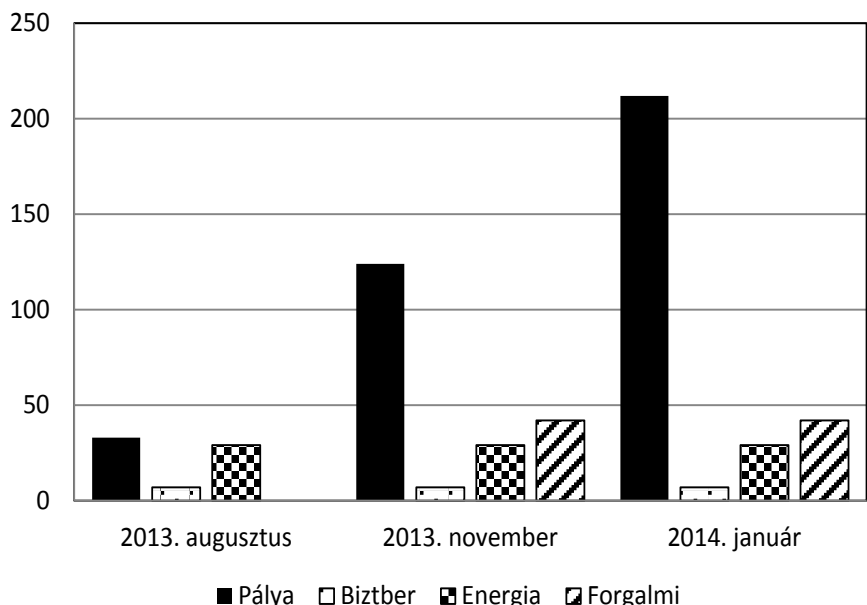
A feladat kidolgozásának két fő iránya:

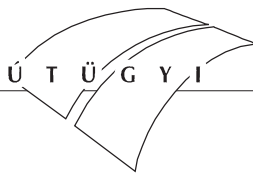
- A rendszer dokumentumainak tekintetében csak tartalmuk korszerűségi felülvizsgálatra terjed ki, nincsen szó azok átdolgozásáról. Ugyanakkor a munka eredményei lehetővé teszik egy sokéves, tartalmi korszerűsítést eredményező majdani folyamat sikeres elindítását.
- Az előzőekben ismertetett munka párhuzamos célja az e-VASUT rendszer létrehozása. Ehhez a MAÚT által már 2009 óta sikeresen működtetett e-UT Digitális Útügyi Előírástár megoldásai, tapasztalatai, sőt számítógépes rendszere kiváló segítséget tud nyújtani. Az elképzelések szerint 2014-ben elkészül a próbaverzió, amelyet széleskörű szakmai egyeztetés és a végleges változat elkészítése követ. Az e-VASUT rendszer üzemeltetésének indítási dátuma 2015. május.

Jelenleg az első irány már végéhez közeledik. A feladat kidolgozása 2014. március végén befejeződik, utána az egységesítés van még hátra. Ábrában mutatjuk be az előrehaladást. A második irányban a feldolgozott anyagok rögzítése történik a MAÚT számítógépes felületére, továbbá előkészületben van az e-VASUT informatikai fejlesztéséhez szükséges közbeszerzési eljárás.

2015 májusára kialakítandó az e-UT és az e-VASUT rendszere, amelynek szervezeti és más feladatai is az év feladatait képezik.

Feldolgozott előírások bizottságonként, összesen: 447 db





rások, jártassági vizsgálatok, megfelelő technológiai szakértelem, kapacitás biztosítása az érintett intézményekben stb.);

- a tudáson és innováción alapuló gazdaság, ezen belül közlekedésgazdaság feltételeinek megteremtése a szakmai képzések átalakításával, korszerűsítésével, a rendszeres továbbképzések bevezetésével, előírásával;
- a kutatás-fejlesztés támogatásának erősítése, kiszámíthatóvá tétele a közúti közlekedés valamennyi szakterületén, figyelemmel a 2014–2020-as uniós programozási időszakban az egyes operatív programokban biztosított támogatási lehetőségek célkitűzéseire.

A fentiek megvalósítását szolgálja a „Fenntartható utak” címmel végzett projekt. A projekt egy Magyarországon megkezdett átfogó infrastruktúra-fejlesztési reform. A „Fenntartható utak” célkitűzéseit, megvalósítását az EU is kiemelten támogatja, ezért a munka következő lépéseit EU-források bevonásával lehet végezni, illetve más, nem közlekedésspecifikus operatív programhoz (GINOP, TOP stb.) is csatlakozhat.

Csíkhegyi Béla (1933 – 2014)

SZOMORÚAN FOGADTUK A HÍRT, hogy életének 81. évében elhunyt *Csíkhegyi Béla*, a Magyar Útügyi Társaság kezdetektől fogva lelkes, elkötelezett és aktív tagja, a közúti forgalomszabályozás, ezen belül is a jelzőtáblák szakterületének kiemelkedő képviselője, számos útügyi szabályzat és előírás készítője.

Egyetemi mérnöki oklevelét 1956-ban szerezte meg út-, vasút- és alagútépítő szakon. Szakmai pályafutását az Uvatervben kezdte, majd 1960-tól a Főmtervben, az akkor alakult közlekedésfejlesztési és tanulmányi csoport tervezője, később irányító tervezője lett. Fő szakterülete a forgalomirányítás volt, amelyben a tervezési munkák mellett az elméleti kérdésekben, így az első fővárosi tervezési irányelv elkészítésében is vezető szerepet vállalt. 1964-ben került a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészetének közlekedésszervezési osztályára, melynek később vezetője is lett. Az 1960-as évektől kezdve részt vett az első közúti forgalomtechnikai szabványok munkáiban, majd később az 1980-as években a szabványok felülvizsgálatának vezetésében is. A Magyar Útügyi Társaságnak már az alapítás évétől, 1994-től tagja

volt, és kezdettől fogva részese lett annak a munkának is, amit a szabványosítás rendszerének megváltozása következtében a MAÚT a műszaki szabályzatok és előírások kidolgozásában magára vállalt. Az elmúlt két évtizedben a közúti jelzőtáblák, az útburkolati jelek, a forgalomirányító jelzőlámpák, de az idegenforgalmi és a közterületi jelzésrendszerek vagy akár a mozgáskorlátozottak akadálytalan közlekedésére vonatkozó, harmincnál is több szabályozási dokumentum kidolgozásában és frissítésében, folyamatos karbantartásában vett részt, nyugdíjasként is végig lankadatlan érdeklődéssel és lendülettel.

Széleskörű tájékozottsága, páratlan nyelvismerete és nem utolsósorban szakmai kíváncsisága miatt is bármilyen kérdésben szívesen és készségesen állt kollégái rendelkezésére. Véleménye mindig lényegre törő, megfontolandó, figyelembe veendő volt.

Elkötelezett szakmai munkájának elismeréseként 2002-ben megkapta a MAÚT dr. Vásárhelyi Boldizsár-díját.

Utolsó szakértői munkája társaságunk 2013. áprilisa óta készülő, 2+1-1+2 sávú problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon című KözOP-projektjéhez kapcsolódik, amelynek megvalósulását sajnos már nem tudta végigkísérni.

Emlékét megyelettel megőrizzük.

A Közúti Szakemberekért Alapítvány felhívása

AZ ALAPÍTÁS 1999-ben történt ünnepélyes keretek között, a Közlekedési Múzeum közúti jármű gyűjteményének nagytermében, ahol szakmánkat több mint 150 szakember képviselte. Az alapító két célt tűzött ki:

- a közúti szakmáért egész életük során sokat tett, példaképpül állítható – 70 évnél idősebb – szakemberek életútjának elismerését Életmű-díjjal, valamint
- a 35 évnél fiatalabb szakemberek fejlődését, haladását segítő célok (tudományos kutatás, tanulmányok készítése stb.) és személyükhöz kötődő egyéni teljesítményük elismerését „Az év fiatal mérnöke” kitüntető cím adományozásával.

Mindkét elismeréssel pénzbeli támogatás is jár, az Alapítvány pénzügyi lehetőségének függvényében. Az Alapítványt vállalkozások, társaságok, intézmények és magánemberek támogatták. Eddig 95

társaság és 76 magánszemély adományozott 2000 és egymillió forint közötti egyszeres összegeket. A 15 év alatt több mint 40 millió forint összértékű támogatás érkezett a magánszemélyek 1%-os adójának odaítélésével együtt.

Az Alapítvány a működés során azt a célt is teljesítette, hogy a bevételeiből csak díjakra történt kifizetés, egyéb dologi kiadásokat az alapító fedezte eddig.

Az Alapítvány működése átlátható, valamennyi bevétel, kiadás, valamint a támogatók és az elismertek nevei is láthatók az Alapítvány honlapján: www.kozutialapitvany.hu.

A jelenlegi hazai gazdasági állapotok, a közöny, valamint az alapítványokkal szembeni bizalmatlanság sajnos alapítványunk működési bevételeiben is tükröződnek. Az évenkénti korábbi 3–4 millió forintos bevétel az utóbbi négy évben nem érte el az évenkénti 1 millió forintot sem. Az utolsó négy évben a bevétele nem egészen 2,5 millió forint volt. Ezt az összeget egészítette ki a bankban lekött mindenkori tőke kamata.

Hátrányosan érinti az alapítványt a 2011. évi CLXXV sz. törvény is, amely a közhasznúság feltételeiben előírja az évenkénti legalább 1 millió forint bevételt. A törvény ez évi hatálybalépésével tehát sajnos megszűnhet az alapítványunk közhasznúvá minősítése, amennyiben a továbbiakban sem érjük el az évi 1 millió forint bevételt.

Az Alapítvány működése során 92 fő közismert és 70 év feletti, munkájával egész élete során elismerést kivívott szakembert részesített Életmű-díjban és a vele járó pénzügyi támogatásban (kezdetben 300 ezer forint, az utóbbi években 400 ezer forint jár vele).

A 35 évnél fiatalabb mérnökök közül eddig 47-en részesültek különböző elismerésben, illetve kapták meg „Az év fiatal mérnöke” címet, mellyel 150 ezer forint jár. Ha szakmánk képviselőinek és a gazdasági élet szereplőinek hozzáállása nem változik hamarosan, valamint az állami, társadalmi közeg változatlan marad, akkor várható, hogy az Alapítványnak 2–3 év múlva be kell fejeznie működését. Segélykiáltással fordulunk tehát szakmánk valamennyi képviselőjéhez: ne hagyják elveszni azt az értéket, amely civil kezdeményezéssel eddig sikeresen működött!

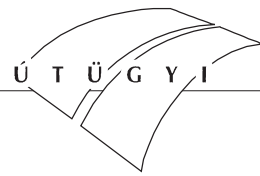
Az Alapítvány Kuratóriuma

Jogi tagok és képviselőik 2014. február

- 3R Magyar Remix Egyesület**
Kovács Attila
- A-Híd Zrt.**
Sal László vezérigazgató
- AKA Alföld Koncessziós Autópálya Zrt.**
Pásti Balázs műszaki igazgató
- ALFA-GIROD Forgalomtechnikai Kft.**
Fehér Gábor cégvezető
- BASALTKER Kft.**
Bodó János ügyvezető
- Bitubau Magyarország Kft.**
Futár János ügyvezető
- Biztonságkutató Mérnöki Iroda Bt.**
Dr. Jankó Domokos irodavezető
- BKK Közút Zrt.**
dr. Almássy Kornél vezérigazgató
- CÉH Zrt.**
Tóth Attila elnök-vezérigazgató
- COLAS Hungária ZRt.**
Sokorai István elnök-vezérigazgató
Puchard Zoltán technológiai igazgató
- CONSULENS M Kft.**
iff. Reinisch Egon ügyvezető
- CSOMIÉP Beton és Meliorációs Termékgyártó Kft.**
Mészáros Antal ügyvezető igazgató
- DAK Acélszerkezeti Kft.**
Tarány Gábor ügyvezető igazgató
- DOLOMIT Kft.**
Kozma Sándor
- Dr. Szakos Mérnöki Iroda Kft.**
Dr. Szakos Pál ügyvezető
- EUROASZFALT Kft.**
Katona Judit PR-asszisztens
- EUROUT Kft.**
Marokházi István ügyvezető igazgató
- FINN ÚT Kft.**
Varga Bálint ügyvezető
- FORG-TECH Kft.**
Turay Ferenc ügyvezető igazgató
- FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.**
Keszthelyi Tibor elnök-vezérigazgató
- GEOMÉ Kft.**
Varga György ügyvezető
- GEORAM Kft.**
Benák Ferenc ügyvezető
- GHY Kereskedelmi és Építőipari Kft.**
Csepregy István ügyvezető igazgató
- GRADEX Kft.**
Szengöfcsky Oszkár ügyvezető
Sipos László ügyvezető
- HEOSCONT HUNGÁRIA Kft.**
Tatai Tibor ügyvezető
- HÉTPONT Kft.**
Jancsó Ferencné ügyvezető igazgató
- INNOBER-WAVE Építőipari és Szolgáltató Kft.**
Pesti Gyula ügyvezető
- INRECO Hungary Kft.**
Bókuti Hugó ügyvezető igazgató
- INTERTOLL-EUROPE Tanácsadó Zrt.**
Pap Zoltán projektfejlesztési igazgató
Kapots Zoltán üzemeltetési igazgató
- KELLER PLUSZ Építőmérnöki Kft.**
Bartha Miklós ügyvezető igazgató
- KÖMI Kft.**
Somogyvári János ügyvezető igazgató
- KÖZLEKEDEÉS Kft.**
Várady Tamás ügyvezető igazgató
Glódi Tamás ügyvezető igazgató
- Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ**
Szabó Zoltán főigazgató
- KÖZMŰTERV-M 93 Kft.**
iff. Major Ferenc ügyvezető
- KÖZÚT Építő és Szolgáltató Kft.**
Nagy László ügyvezető igazgató
- Közúti Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.**
Lakos Dénes ügyvezető igazgató
- KTI Nonprofit Kft.**
Dr. Karsainé Lukács Katalin központvezető
- LIBELLA 7 Bt.**
Barabásné Kiss Timea ügyvezető
- MAGYAR ASZFALT Kft.**
Glöckler Péter ügyvezető
- Magyar Közút Nonprofit ZRt.**
Mácsi Attila vezérigazgató
- MAGYAR PLASTIROUTE Kft.**
Pál Sándor ügyvezető igazgató
- Magyar ÚT-HÍD és Mélyépítő Laboratóriumok Szövetsége**
Fülöp Pál elnök
- MAK Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt.**
Szemeti Gábor vezérigazgató
- MC-BAUCHEMIE Kft.**
Hégyel László ügyvezető kereskedelmi igazgató
- MEDIVIA Kft.**
Szalai László ügyvezető
- MÉRFÖLDKŐ Kft.**
Csenki László ügyvezető
- MicroVA Fejlesztő Bt.**
Fodor Árpád ügyvezető
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.**
Kovács Ákos beruházási vezérigazgató-helyettes
- Nemzeti Közlekedési Hatóság**
Kovácsné Németh Klára főosztályvezető
- Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.**
Börzsei Tibor Vince vezérigazgató
- Nyugdíjas Közúti Igazgatók Egyesülete**
Máté András elnök
- OBJECT Mérnök-Tanácsadó Kft.**
Sántha Lajos ügyvezető igazgató
- PARTNER Mérnöki Iroda Kft.**
Komjáthy László ügyvezető
- PMS 2000 Mérnöki Társaság**
Dr. Petőcz Mária ügyvezető
- PORR ÉPÍTÉSI Kft.**
Benedek Annamária ügyvezető
Matula Zita ügyvezető
- PRO PERVIUM Mérnöki Iroda Kft.**
Béres Gábor ügyvezető
- PUHI-TÁRNOK Út- és Hidépitő Kft.**
Somogyi Lajos ügyvezető igazgató
- ROAD-PIKTOR Útjelfestő és Szolgáltató Kft.**
Pete István ügyvezető
- RODEN MÉRNÖKI IRODA Kft.**
Trenka Sándor ügyvezető igazgató
- ROUTE CONSULT Bt.**
Vörös Zoltán ügyvezető
- SCORPIO KER. ÉS SZOLG. KFT.**
Seres Gábor ügyvezető igazgatóhelyettes
- SPECIÁLTERV Építőmérnöki Kft.**
Pál Gábor ügyvezető
- SWIETELSKY Magyarország Kft.**
Hegyi Zoltán utépítési ágazati igazgató
- SZENTEX Kft.**
Horváth Ferenc projektvezető
- Taksony Településüzemeltető Közhasznú Nonprofit Kft.**
Rung József ügyvezető
- TANDEM Mérnökiiroda Kft.**
Pej Kálmán ügyvezető
- TPA HU Kft.**
Tóth József
- TRANSINVEST-BUDAPEST Kft.**
Dr. Léderer Károly ügyvezető igazgató
- TRANS-ROAD Kft.**
Dr. Csorja Zsuzsanna ügyvezető
- TURA-Terv Mérnökiiroda Kft.**
Adrovitz Miklós ügyvezető igazgató
- UNITEF '83 Zrt.**
Keresztes László műszaki igazgató
- ÚTHÁLÓZAT MÉRNÖK IRODA Kft.**
Szabó Miklós ügyvezető igazgató
- UTIBER Közúti Beruházó Kft.**
Lakits György ügyvezető igazgató
- ÚT-ŐR Forgalomtechnikai KKt.**
Oroszlán László ügyvezető igazgató
- ÚTTERV Kaposvár Kkt.**
Endrédi János kkt-vezető
- VIA-COMP Mérnöki Iroda Kft.**
Visnyei Ilona ügyvezető, vezető tervező
- VIANOVA 87 Zrt.**
Dr. Bögi Károlyné ügyvezető
- VIA-PONTIS Kft.**
Szatmári Gábor cégvezető
- VONALVEZETŐ Kft.**
Halász István ügyvezető igazgató

Egyéni tagok 2014. február

Dr. Adorjányi Kálmán	Dömötör Csaba	Dr. Kausay Tibor	Dr. Makula László	Pozsár László	Szutor László
Almássy Gábor	Dr. Emhő László Gyula	Kelemen Attila	Maláta Mihály	Prajczer Antal	Takács Ferenc
Ambrus Dávid	Emőkeyné	Dr. Keleti Imre	Márfai Mária	Prekop Kázmér	Tamási Gabriella
Dr. Ambrus Kálmán	Jámbor Emese	Keszthelyi Tibor	Márki Péter	Primusz Péter	Tari Jenő
Dr. Angyal Pál	Encsy Balázs	Kibédi Varga Lajos	Markotay Sándor	Princz-Jakovics Tibor	Tatár Kis Miklós
Arató Balázs Sándor	Dr. Erdélyi Attila	Kiskovács Etelka	Márton Tibor	Püspök István	Temesi Ferenc
Árki Sándor	Erdélyi Zsófia	Kiss Gyula	Máta József	Raics István	Ther Balázs
Auth Györgyi	Espár Zsolt	Kiss József	Matuzné	Regős Szilveszter	Tok Miklós
Babos Tamás	Farkas György	Kiss Tibor	Harasta Mónika	Reha Anita	Tomaschek
Bacsó Antal	Farkas Gyula	Kiszely Katalin	Mayer András	Reinisch Egon	Tamás Attila
Dr. Bakonyi Ferenc	Dr. Fi István	Kiszely Tihamér	Dr. Mentsik Győző	Rékai József	Tombor Sándor
Dr. Bálint Ákos	Flórián Gyula	Knoll Miklós	Merényiné	Rétháti András	Tóth Csaba
Bálint Béla	Flórián Gyuláné	Kocsis Ildikó	Gönczi Emese	Révfalvi Attila	Tóth Gábor
Balogh Gábor	Fodor István Gergő	Kocsis Tamás	Mészáros Katalin	Révi Tamás	Tóth János
Bán Lajos	Füleki Péter	Kollár László	Mihalkó Tamás	Dr. Rigó Mihály	Tóth József
Bartha Géza	Fülöp Andrásné	Kolozsiné	Mikecz Andrea	Rikker István	Tóth László Ákos
Bebők Gábor	Gál Mária	Tömösváry Beatrix	Miklós Krisztina	Rimai Rudolf	Dr. Tóth Miklósné
Bencze Zsolt	Dr. Gáspár László	Kolozsvári Nándor	Millián Anna	Dr. Rósa Dezső	Dr. Tóth Sándor
Béni Katalin Jusztiina	Dr. Golarits Péter	Dr. Koren Csaba	Móczár Ferenc	Rudolf Tamás	Tóth Sándor Lajos
Benke István	Gubányi-Kléber József	Dr. Kosztká Miklós	Mogyorós	Dr. Ruppert László	Tóth Tibor
Bereczné	Dr. Gulyás András	Kosztolányi György	Alexandru Árpád	Rutay Péter	Tóthné Temesi Kinga
Márkus Ildikó	Dr. Hajtó Ödön	Dr. Kovács András	Molnár László Aurél	Sáfrány Mihály	Tölly Tivadarné
Berg Tamás	Halász Anikó	Kovács Éva	Molnár Mihályné	Sándor Zsolt Péter	Dr. Török Kálmán
Berkes Péter	Halász István	Kovács Gábor	Molnár Péter	Sárközi Sándorné	Trafnek Antal
Beszeda István	Hamarné Szabó Mária	Kovács Gábor	Morvay Katalin	Schneider Péter	Dr. Träger Herbert
Bíró József	Hámori Lászlóné	Kovács Jenő	Mózes Gábor	Schuster Antal	Tusnády Pál
Bíró Sándor	Hargitai József	Dr. Kovács Miklós	Müller Attila	Dr. Schwáb János	Dr. Ujhelyi János
Bite Pálné dr.	Harkai Péter	Kovács Péter	Müller Dávid	Schwáb Viktor	Ullrich András
Boda Zsolt	Hausel István	Kovács Tamás	Nágel Béla	Dr. Schwáb Zoltán	Unyi Antal
Dr. Bodonyi	Heinbach Tamás	Kovács Viktor	Nagy Balázs	Sebestyén Roland	Urbán Tamás
József Béla	Hevesi Gábor	Dr. Kozári István	Nagy József Tamás	Simonovits Emilia	Ureczky Judit
Bodor Lajos	Hollóné Molnár Éva	Kozma László	Nagy Zsigmond	Sipos László	Vancsó István
Bodrog Gergely	Holnapy László	Kozma Péter	iff. Nemesdy Ervin	Skoumal Gábor	Vantara Gyula
Bognár Attila	Horváth István	Kölber György	Németh László	Somfai András	Vanyúr György
Bognár Vid	Hórvölgyi Lajos	Körmendi István	Neubauer László	Styevola István	Váradai Szabó László
Bombolya Erzsébet	Hunyadi Zoltán	Körmöczi László	Novák János	Dr. Szabó József	Varga Balázs
Dr. Boromisza Tibor	Husvétli Iván	Dr. Krizsán Gyula	Nyíri Szabolcs	Szabó László	Varga László
Boros István	Huszár János	Kovács Géza	Orbán Balázs	Szabó Sándor	Dr. Vásárhelyi
Borsodi Zsolt	Hutter Zoltán	Kucsara Tibor	Orgovány László	Szabó Zoltán	Boldizsár
Bozsolik Zoltán	Iván Gabriella	Kuna Ferenc	Dr. Orosz Csaba	Szabó Zsolt	Veres József
Breuer András	Jaczó Győző	Lachner László	Orosz Gyula	Szabolcs László	Veress Tibor
Bukovics László	Dr. Jaczó Zoltán	Lada Ildikó	Oroszlán Zoltán	Szajki Ferenc	Vértes Mária
Dr. Bumberák József	Jakab Tibor	Lakits György	Paksa Ferenc	Szalai Béla	Vértesy László
Dr. Buna Béla	Janka Jenő	Dr. Lányi Péter	Pál Sándor	Dr. Szalai Kálmán	Vertse Miklós
Bundics Zoltán	Jankó Tamásné	Lasch Timea Éva	Pál Zoltán	Szaradics Ilona	Dr. Veszelka Elemér
Cholnokyné	Jencs Árpád	Lazányi István	Pallay Tibor	Szárszói Tamás	Vesztergál Lajos
Ferenczi Éva	Jenovai Zoltán	Lehel Zoltán	Dr. Pallós Imre	Szász Ernő	Vigh Csaba
Czirokné Kovács Nóra	Juhász Mattias	Liga Balázs	Dr. Pápay Zsolt	Szatmári Gábor	Vincze Árpád
Csanádi József	Juronics Tamás	Lipót Attila	Papp Jánosné	Szekeres László	Dr. Vincze János
Cseffalvay Mária	Kádár Imre	Dr. Liptay András	Pásztor Zoltán	Szent-Iványi Ferenc	Dr. Vinczéné
Csicselyné	Kaiber Zsolt	Liszcai Pál	Pézenes László	Szentpéteri Ibolya	Görgényi Ágnes
dr. Tarpay Marianna	Kalocsai Nándor	Dr. Loykó Miklós	Péterfi Imola	Dr. Szepesházi Róbert	Vitkay László
Csontos Györgyné	Kapusi Zoltán	Dr. Lublós László	Piry Tamás	Szigeti Ferenc	Weress Kálmán
Dávid Tivadar	Karácsony Bence	Dr. Lukovich Pál	Plachy Sándor	Szilvággyi László	Zakar László
Deicsics László	Károly Róbert	Magyar Gábor	Pócs István	Szóka Zsolt	Zelei Péter
Detre Gyula	Kárpáti László	Magyar Gyula	Pogonyi Ádám	Szőke Gábor	Zubán Zsolt
Dobosi Tivadar	Dr. Karsay László	Máhr Géza	Pósfai József	Szőke Gyula	Zupán Tibor
Domoki Ferenc	Katona Kiss Tamás	Dr. Maklári Jenő	Posta Ottó	Sztranyovszki Tamás	Zsigmond József



Az irányító bizottság kezdeményezésére a MÁV, a GYSEV és a BKK szakembereivel indító kollégium megtartására került sor a folyamatban lévő hasonló tárgyú fejlesztési projektek párhuzamosságainak és ellentmondásainak kiküszöbölése érdekében, a vállalati rövid és hosszú távú célok megismerésére.

A projektirányító bizottságának tagjai a megyei kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeinek körlevelet küldtek a vasúti átjárókkal kapcsolatos napi hatósági engedélyezési gyakorlat megismerésére, a szükséges jogszabály-módosítási igények felmérésére, valamint a jelentős kerékpáros és mozgáskorlátozott forgalmat lebonyolító átjárók helyszínére vonatkozóan.

A kikérdezés hasznos volt, értékes eredményeket hozott a következő témakörökben:

- rálátási háromszögekkel kapcsolatos teendők,
- mozgáskorlátozottak helyi érdekképviselőinek megkeresése.
- átjárók forgalombahelyezési eljárásának szabályozása
- átjárók felülvizsgálatának eljárása, rendszeressége.

A projekt ütemterve szerinti 2013. decemberi részteljesítéshez a bizottsági tagok megegyeztek a beadandó anyag kiértékelésének főbb szempontjaiban, úgy mint:

1. fontos szabályozási anyagok
2. mozgáskorlátozottakkal kapcsolatos elvárások (pl. akadálymentesítés).
3. egyéb anyagok pl. mintatervek elkészítéséhez szükséges anyagok.

Megtörtént a projekt első részteljesítése a pályázatban kiírt 1-2. feladatpontokról: a hazai és nemzetközi szabályozások és szakirodalmak elemzési szempontjai. A vizsgált országok voltak: Ausztria, Németország, Franciaország, Románia, Csehország, Szlovákia, Nagy-Britannia, Ausztrália.

Az irányító bizottság 2014. január 28-ra széleskörű szakmai konzultációra hívta a MÁV, GYSEV, BKK, BKV/HÉV képviselőit az eddig elkészült anyagokkal kapcsolatban. Az irányító bizottság javaslatára, az egyeztetés eredményeit is beépítve készült egy kivonatos összegzés az első részteljesítés anyagában szereplő javaslatokból, ajánlásokból, kiemelt figyelemmel a bemutatott nemzetközi példákra.

Többszöri egyeztetés után az irányító bizottság kijelölte a gyalogosok, kerékpárosok és mozgáskorlátozottak által

leginkább használt tíz átjáró helyszínét, valamint az alacsony hasmagasságú járművek fennakadását okozó átjárók helyszínét a KTI vizsgálata céljára, és meghatározta a részletes vizsgálat tematikáját. Kialakult a projekthez kapcsolódó, de önálló közbeszerzés tárgyát képező vasúti átjáró mintatervek rendszere és szakmai tartalma.

Fenntartható utak, fenntartható útügy nemzetgazdasági szintű optimalizálása (KözOP-3.5.0-09-11-2013-0031)

A PROJEKT KEDVEZMÉNYEZETTJE a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és a Magyar Útügyi Társaság konzorciuma.

Az Európa 2020 prioritásoknak (intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés megvalósítása) megfelelően 2020-ra az EU egészének teljesítenie kell a következő öt célkitűzést:

- a foglalkoztatás – EU foglalkoztatási ráta: 75%, Magyarország: 75%.
- a K+F – az EU GDP-jének 3%-a, Magyarország: 1,8%.
- az éghajlatvédelem és fenntartható energiagazdálkodás – EU: szén-dioxid-kibocsátás 20%-os csökkentése, energiahatékonyság 20%-os növelése; Magyarország: 10%, illetve +2,96%
- az oktatás – EU: felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya 40 %, Magyarország: 30,3%
- a küzdelem a szegénység és a társadalmi kirekesztés ellen – EU szintjén legalább 20 millió fő csökkenés, Magyarország: 450 ezer fő csökkenés.

A 2013. május 28–29-i előkészítő Pályaszerkezeti konferencián – illeszkedve az Európa 2020 és az NKS stratégiákhoz – meghatározásra kerültek az alágazati célkitűzések, amelyek biztosítják a műszaki és gazdasági szempontból optimálisan fenntartható úthálózati fejlesztéseket, a biztonságos, fenntartható, akadálymentes közlekedési infrastruktúra üzemeltetését, fenntartását („Fenntartható utak”). Az előzőek szerint meghatározott célkitűzések és a kapcsolódó, a javasolt intézkedések között megfogalmazott főbb feladatok a fenntartható fejlődés, az energiahatékonyság és a környezetvédelem szempontjainak figyelembevételével az alábbiak:

- A közbeszerzési kiírások (környezetvédelmi, energiafelhasználási értékelési

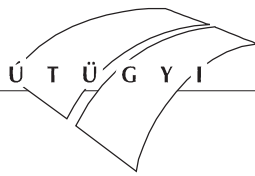
szempontok, alternatív ajánlatok) és a műszaki szabályozás korszerűsítésének (szakmai irányítás intézménye, műszaki előírások felülvizsgálata) előkészítése;

- Gazdasági hatékonyság javítása (közlekedésbiztonság, újrafelhasználási technológiák, mérsékelt meleg aszfaltok stb.) a megfelelő intézkedések, technológiák kiválasztásával;
- Az útépitési, felújítási projektek tervezésénél a technológiai tervezés szerepének kiemelés, előírása;
- Az út- és hídépítési kivitelezési tevékenység minőségbiztosításának megújítása (egységes minőségbiztosítási utasítás, mintavételi és megfelelésigazolósi tervek korszerűsítése, jártassági megbízhatósági rendszer bevezetése, egészségkáros vizsgálatok kiváltása stb.);
- Környezetvédelem és a környezetbarát technológiák kiemelt szerepének érvényesítése (aggregátorgazdálkodási menedzsment, remix, útburkolatok akusztikai követelményei, az utakról lefolyó vizek kezelése stb.);
- Kutatás-fejlesztési tevékenység erősítése;
- Útügyi szakmai képzések fejlesztése a tudás- és innovációs alapú gazdaság célkitűzései megvalósítása érdekében (képzési kínálat átalakítása a gazdasági szféra igényeihez, LifeLong Learning stb.);
- A kapcsolódó intézményi kapacitások fejlesztése (technológiai ismeretekkel rendelkező szakemberállomány biztosítása stb.).

Magyarország fő célja, hogy a 2014–2020 között érkező EU-forrásokat a fenntartható, magas hozzáadott értékű termelés megteremtésére, a foglalkoztatás bővülésére és a gazdasági növekedés elősegítésére fordítsa.

Az előzőekkel összhangban a folytatás feladatai az alábbiak szerint csoportosíthatóak:

- a technológiai tervezési rendszer bevezetésének előkészítése, középtávon (1–3 év) történő bevezetése. A jogi és műszaki szabályozást, valamint a közbeszerzési gyakorlatot olyan előremutató módon kell megváltoztatni, amely segíti az innovatív és fenntartható közlekedési infrastruktúra-megoldások befogadását. Ennek alapeleme a technológiai tervezés bevezetése;
- az intézményi rendszer és az eljárások előzőekkel összhangban álló korszerűsítése, a kapacitások szükség szerinti bővítése (közbeszerzési eljárások értékelési szempontrendszer, tervezési előírások felülvizsgálata, minőségbiztosítási eljárás



2+1–1+2 sávós problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon (KözOP–3.5.0-09-11-2012-0018)

A TÁMOGATÁSI SZERZŐDÉS 2013. március 5. napjával került megkötésre a KIKSZ Zrt-vel. A projekt szerződés szerinti kezdési időpontja 2013. április 1. volt, megvalósításának tervezett napja pedig 2015. május 31.

A projektben a MAÚT látja el a kedvezményezett feladatait a szükséges projektmenedzsment-feladatokkal együtt, továbbá egyes szakértői feladatokat saját teljesítésben, szakértői munkacsoportok működtetésével valósít meg. A 2013. szeptember és 2014. január közötti időszak legfontosabb feladatai a következők voltak:

- a projekt meghatározó részét képező kiegészítő mérés-vizsgálati, kutatási munkarész közbeszerzési eljárásának teljes lebonyolítása,
- a kiegészítő kutatási és elemzési munkák alábbi részeinek elvégzése:
 - irodalomtanulmány a 2+1–1+2 sávós problémakör nemzetközi tapasztalatairól,
 - hálózati vizsgálat, az érintett szakaszok összegyűjtése.

Az irodalomkutatás több földrész számos elérhető anyagára támaszkodott, és elsődlegesen a műszaki paraméterek áttekintésére fókuszált. A kiválasztott országok esetén más-más típusú anyagok kerültek áttekintésre:

- útügyi előírások (Svédország, Németország, Írország, Csehország, Egyesült Királyság),
- kísérleti átalakítás előtte-utána vizsgálati anyagai (Dél-Korea, Japán),
- esettanulmány, ahol a háromsávós utat 2+1 sávossá alakították fizikai elválasztással (Franciaország), illetve
- döntés-előkészítő európai áttekintés, hogy alkalmazzák-e az úttípust (USA).

A hazai viszonyok közötti alkalmazhatóság alapos mérlegeléséhez a következő

fontos tényezőket indokolt figyelembe venni:

1. A meglévő úthálózat összefüggő vagy szakaszos kialakítása.
 2. Az útkategóriák.
 3. Az ország földrajzi elhelyezkedése, esetleges tranzitjellege.
 4. Az ország domborzati viszonyai és azokkal összefüggésben a szolgáltatási szint javítása érdekében általánosan alkalmazott megoldások (kapaszkodó vagy előzési sáv).
 5. Az utak tervezési sebessége, a tényleges sebességviszonyok és az utakra érvényes sebességkorlátozások (fontos a sebességeloszlás).
 6. A gyorsforgalmi utak kiépítési, geometriai jellemzői (vízszintes és magassági vonalvezetés, sáv szélességek, leállósáv/padka, rézsű hajlásszöge).
 7. A kiépítési, geometriai jellemzők közül az ellentétes irányú forgalmi sávoknak forgalombiztonság szempontjából döntő jelentőségű elválasztása (osztósáv létesítése).
 8. Általános közúti biztonsági jellemzők, annak szintje és változásai, a 2+1 sávós utak alkalmazásának „történelmi” előzményei.
 9. A forgalom nagyság, azon belül kiemelten a nehézgépjármű-forgalom nagysága és aránya (szolgáltatási színvonal, különös tekintettel a különböző közlekedők eltérő igényeire, illetve a közös térben való elhelyezkedésükre).
 10. Környezeti körülmények (szilárd akadályok megléte, típusa, távolsága).
 11. Csomópontok típusa, kialakítása.
- Ezek a tényezők természetesen nem függetlenek egymástól, számos kölcsönhatás van közöttük.

A külföldi gyakorlat hazai alkalmazhatóságának tematikus vizsgálata a továbbiakban a felsorolt 11 szempont szerint történik.

A következő időszak legfontosabb feladatai:

- Érték alapú összehasonlító vizsgálat:
 - Különböző keresztmetszettel kialakított útszakaszok összehasonlítása az alkalmazhatósági feltételek figyelembevételével,
 - Vizsgálandó keresztmetszetek: két-sávós főút, 2+1 sáv mint I. ütem, 2+1 sáv végleges főúti kiépítés, szűk 2x2 sávós kiépítés, teljes autópálya, együtemű kiépítéssel
- A megrendelő által kiválasztott szakaszokon elvégzendő mérések előkészítése.

Vasúti átjárók akadálymentesítésének szabályozása (KözOP 2.5.0-09-11-2012-0009)

A MUNKA 2013 MÁRCIUSÁBAN a feladatterv készítésével kezdődött, a jóváhagyott projekt szakmai célkitűzéseinek meghatározásával. A téma előzetes szakmai tartalmának összeállítására a MAÚT keretében irányító bizottság alakult a szakterület elismert szakembereiből, konszenzus kialakítása érdekében a célkitűzések tekintetében. Az előzetesen megfogalmazott szakmai tartalmat megküldtük a MÁV és a GYSEV szakmai vezetőinek véleményezésre. Egyeztetés lebonyolítását kezdeményeztük megbeszélés és levelezés formájában a MÁV és a GYSEV vezetői által kijelölt szakértőkkel. A kapott szakmai észrevételek alapján a téma követelmény-rendszerét kibővítettük.

A projekt célkitűzése a szintbeni vasúti átjárók jogi és műszaki szabályozásának korszerűsítése, különös tekintettel a mozgáskorlátozottak, a gyalogosok és a kerékpárosok biztonságos közlekedésére, valamint a vasúti pályára engedett sebesség emelésével együtt járó követelményekre.

A projekt legfontosabb kidolgozandó feladatai: széleskörű irodalomtanulmány, a hazai vasúti átjárók műszaki értékelése, a vasúti átjárók veszélyességi rangsorának módszertana és elkészítése, javaslatok készítése a vasúti átjárókra vonatkozó jogszabályok és műszaki előírások korszerűsítésére.

Az előkészítő kutatásokra vonatkozó közbeszerzési eljárás lebonyolítása 2013 augusztusában kezdődött, amelyhez a MAÚT projektirányító bizottságának közreműködése volt szükséges a műszaki szempontok érvényesítése tekintetében, a vállalkozó által benyújtott ajánlat elbírálása, valamint a hiánypótlási kérelem összeállítása és a benyújtott hiánypótlás műszaki szempontjainak elbírálása során.

2013 szeptemberétől megkezdődött a projekt tényleges kidolgozása, ezen belül a MAÚT irányító bizottsága feladatának meghatározása az egyes feladatpontokhoz kapcsolódóan, a nyertes ajánlattevő hatékony és ütemezett munkájának előkészítése érdekében.

(folytatás a 6. oldalon)

e-UT® Digitális Ütügyi Előírástár ÁRJEGYZÉK

Előfizetés típusa	Belépési díj, Ft	Megújító csomag díja, Ft (minden márciusban és szeptemberben)	Opcionális lehetőség (szövegrész kivágása)
EGYEDI ELŐFIZETÉSEK			
egy munkahelyre	290 000	50 000	+10%
kettő munkahelyre		80 000	
három munkahelyre		130 000	
négy munkahelyre	320 000	180 000	+15%
öt munkahelyre	350 000	230 000	
tíz munkahelyre	390 000	400 000	
SOKFELHASZNÁLÓS ELŐFIZETÉSEK			
szerverre	590 000	600 000	+20%
konzern szerverre	1 000 000	1 000 000	–

Megjegyzések:

Az árak az áfát nem tartalmazzák!

A Magyar Ütügyi Társaság jogi tagjai a mindenkor tagzási díjuk alapján meghatározott szolgáltatási csoport szerinti díjkezdvezményre jogosultak.

Az Általános Szerződési Feltételek és a Licencfeltételek minden esetben az előfizetői szerződés részét képezik.

A részletekkel kapcsolatban MAÚT e-UT® rendszer ügyfélszolgálatunk (a +36-30-201 1059 telefonon vagy az office@maut.hu e-mail címen) készséggel áll rendelkezésre.

S z j a 1 %

TÁRSASÁGUNK AZ IDEI ÉVBEN IS kiemelt köszönetet mond mindazoknak, akik a 2012. évi személyi jövedelemadó bevalásakor a MAÚT javára rendelkeztek. A támogatást a korábbi évekhez hasonlóan idén is a dr. Nemesdy Ervin diploma-díj-pályázat fiatal mérnökeinek díjazására használjuk fel. A 2012-ben felajánlott összeg 29.319 Ft volt, sajnos az előző évekhez képest jelentősen csökkent.

Kérjük tagjainkat, hogy a jövőben lehetőségeikhez mérten járuljanak hozzá a fiatalok szakmai munkájának elismeréséhez.

A Magyar Ütügyi Társaság adószáma: 18062771-2-41

Egyéni tagdíj

A 2014. ÉVI TAGDÍJ VÁLTOZATLANUL 1000 forint. Kérjük, hogy amennyiben még nem fizette be, utalja át a Magyar Ütügyi Társaság bankszámlájára (11668008-08140800-68000001), vagy a társaság irodájában személyesen befizetni szíveskedjen. A könnyebb elérhetőség érdekében – amennyiben még nem tették meg – ismételten kérjük tagjainkat e-mail-címük megadására is!

Ütügyi műszaki előírások és tervezési útmutatók

e-UT 05.01.25 [TÚ 29.]

Gumival modifikált bitumen (GmB)

e-UT 05.02.11 Útépitési aszfaltkeverékek.

Aszfaltbeton (AC)

e-UT 06.03.21 Út-pályaszerkezeti

aszfaltrétegek. Építési feltételek és

minőségi követelmények

e-UT 05.01.12 Útépitési zúzottkővek és

zúzottkavicsok I. rész Kőanyag-halmazok

utak, repülőterek és más közforgalmi

területek aszfaltkeverékeihez és felületi

bevonataihoz

e-UT 09.02.27 Az útburkolat-felület

csúszásellenállásának vizsgálata.

Mérés ASFT-berendezéssel

e-UT 03.07.46 [TÚ 28.]

Keskeny közúti zajárnyékoló falak

A megjelenő új és módosított előírások és tervezési útmutatók az e-UT® Digitális Ütügyi Előírástárban azonnal elérhetőek.

S z a k t a n á c s a d á s

ÁRKÉPZÉSI ÉS KÖLTSÉGVETÉSI szaktanácsadásunk újra elérhető!

Szaktanácsadó:

Deicsics László, +36 20 336 8490

A hírlevelet összeállította: Gibiczerné Bella Ildikó, Horváth Zsolt, Kovács Kinga, dr. Lányi Péter, Molnárné Sáfrányos Krisztina, dr. Petőcz Mária, Rétháti András, Röhler Tamásné, dr. Schváb János

M A G Y A R Ü T Ü G Y I T Á R S A S Á G
HUNGARIAN ROAD SOCIETY • UNGARISCHE GESELLSCHAFT FÜR STRASSENWESEN

Budapest II., Petrezselyem u. 15–19.

✉ **1525 Budapest, Pf. 177.**

☎ **: (1) 315 0322**

Telefax: (1) 316 1077

E-mail: office@maut.hu

www.maut.hu