

LÁNCHÍD FÜZETEK 8.



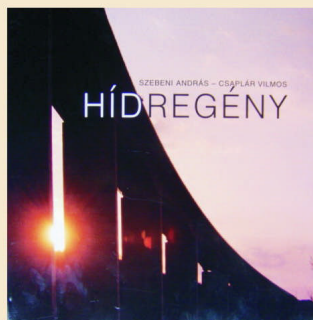
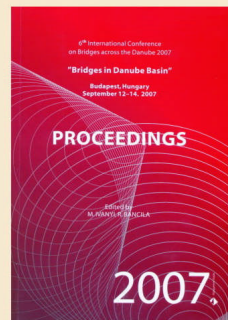
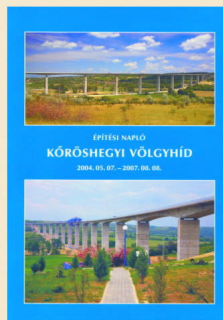
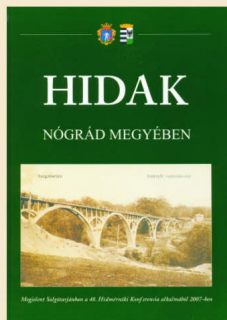
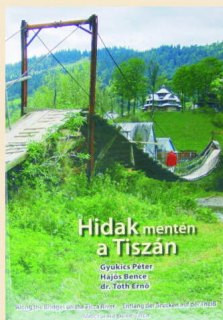
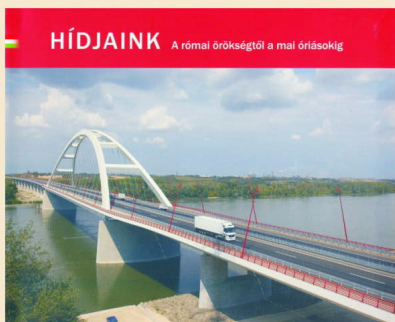
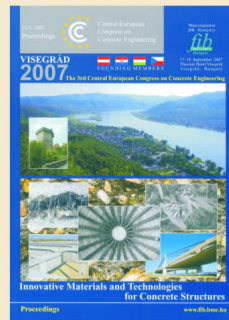
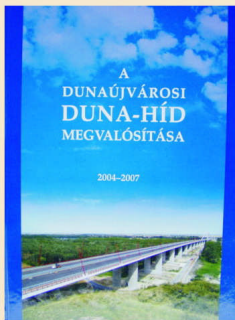
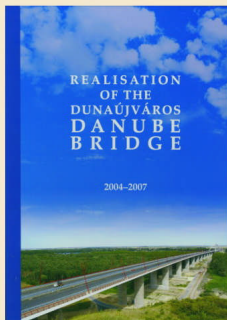
KÖZÚTI ÉS VASÚTI HIDÁSZ ALMANACH

2007



KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
KOORDINÁCIÓS
KÖZPONT

TERVMELLÉKLETTEL
ÉSZAKI VASÚTI DUNA-HÍD
SALGÓTARJANI VÖLGYHÍD 1911



Lánchíd füzetek 8.

KÖZÚTI ÉS VASÚTI HIDÁSZ ALMANACH

2007

Szerkesztette:

Hajós Bence

Lektorálta:

Dr. Träger Herbert

Nyelvi lektor:

Szemerey Ádám

ISSN 1787-257X

ISSN 1787-2588

A Lánchíd füzetek szakmai kiadványsorozat helyet kíván biztosítani a hidász szakma tematikus és alkalmi kiadványainak. Eddig megjelent kötetek:

Lánchíd füzetek 1. Közúti hidász almanach 2004

Lánchíd füzetek 2. Közúti hidász almanach 2005

Lánchíd füzetek 3. Zsámboki Gábor: Acélszerkezetű közúti hidak építése hazánkban 1945-1969 között

Lánchíd füzetek 4. Köszöntés dr. Träger Herbert 80. születésnapja alkalmából

Lánchíd füzetek 5. Közúti hidász almanach 2006

Lánchíd füzetek 6. Páll Gábor: A budapesti Duna-hidak története

Lánchíd füzetek 7. 48. hídmérnöki konferencia előadásainak gyűjteménye

A megjelent Lánchíd füzetek megrendelhetőek a kiadó címén.

A címlapon a Széchenyi lánchíd építését megelőzően készített metszet szerepel, amelyet Széchenyi István készíttetett az országos küldöttség számára, valamint levélpapírra fejlécnek saját célra és a Lánchíd Részvénytársaság részére.

A hátsó borítón a 2007-ben megjelent szakkönyvek címlapjai láthatóak.

Megjelent: 2008. március

Kézirat lezárva: 2008. február

Felelős kiadó:

Első Lánchíd Bt.

4235 Biri, Vörös Hs. 103. internet: www.elsolanchid.hu

Készült a Start Rehabilitációs Vállalat és Intézményei

Nyírségi Nyomda Üzemében – 2008 – xxxx

Felelős vezető: Balogh Zoltán vezérigazgató

TARTALOM

Köszöntő	5
Bevezető	6
A szakszolgálat név- és címtára	8
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK)	9
Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága	11
Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF)	12
Állami Autópályakezelő Zrt. (ÁAK)	16
Koncessziós autópályák (Intertoll)	18
Magyar Közút Kht.	19
Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. (FKF)	29
Magyar Államvasutak (MÁV)	34
Kamarai hidász tervezők és szakértők	48
Mérnökportrék	75
Huszár Gyula	76
Penkala Tibor	86
Dr. Loykó Miklós	97
Wellner Péter	110
Anno 2007	119
Eseménynaptár – 2007	119
Válogatott, szakirodalmi bibliográfia	123
Hidász beszámolók (Magyar Közút, Főváros)	159
Hídállomány	241
Országos közutakon lévő 20 m nyílás fölötti hidak	241
MÁV Zrt. 10 m össznyílás fölötti hídjai	263
KKK Hidász szakmai díjai	283
Önkéntes szerkesztőinknek	285
Megrendelő lap	287
Kivehető tervmelléklet	
Újpesti vasúti Duna-híd	
Salgótarjáni köszénbánya vasbeton völgyhídja	



Salgótarjáni vasbeton völgyhíd (dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

KÖSZÖNTŐ

Negyedik alkalommal adhatjuk a Tisztelt Olvasó kezébe a hidász almanachot. Vállalkozásunk célja a megkezdett sorozat folytatása, a 2007. esztendő hidász eredményeinek, eseményeinek, örömeinek összegyűjtése volt.

Az almanach eddig minden évben megújult részeiben. Idén a legjelentősebb változás, hogy az évkönyv eddigi közúti jellegét sikerült kibővíteni a vasúti hidak irányába. Így a címet is módosíthattuk „Közúti és vasúti”-ra. Ezúttal is köszönöm Erdődi László MÁV főhidász közreműködését, segítségét.

Az almanach első felében elhelyezett név- és címjegyzék a szakszolgálatban dolgozó hidászok elérhetőségeit tartalmazza arcképekkel. Remélem ez hasznos segítség lesz a még jobb kapcsolattartáshoz és együttműködéshez, a hidászok összetartásához.

A kivehető tervmellékletben bemutatott két műtárgy is az almanach vasúti hidakkal való kibővülését mutatja. Két híd, acél és beton, napjaink és a régmúlt idők munkája. Az újpesti vasúti Duna-híd és a kapcsolódó létesítmények átépítése jelenleg is folyamatban van. Több évtized szünet után ismét épül a Dunán vasúti híd! A salgótarjáni köszénbánya vasbeton völgyhídja a XX. század hajnalán épült, méretei szintén jelentősek. Az évek során teljesen betemetett, 200 m hosszú híd „újra felfedezése” a 2007. évi hídmérnöki konferenciára dr. Tóth Ernő szerkesztésében megjelent Hidak Nógrád megyében című hídtörténeti könyv készítéséhez köthető.

További újdonság, hogy az almanach és a Lánchíd füzetek korábbi kötetei is elérhetőek az interneten, az **www.elsolanchid.hu** címen.

Szeretettel ajánlom e munkát a Tisztelt Olvasók, Kedves Kollégák kezébe és nagy örömmel várjuk és fogadjuk az évkönyv további alakításához, szerkesztéséhez az új ötleteket, javaslatokat.

Sitku László osztályvezető
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Híd Önálló Osztály

BEVEZETŐ

A negyedik alkalommal megjelenő, immár „Közúti és vasúti” hidász almanach a korábbiakhoz képest ismét változtatásokkal készült. A Magyar Államvasutak hidászainak közreműködésével sikerült az évkönyvet a vasúti adatokkal még gazdagabbá tenni.

Ezúttal az éves hídmérnöki konferenciától függetlenül jelenik meg az almanach, hogy ne az éves konferenciára összpontosuljon minden kiadvány és az ahhoz szükséges munka. Emellett így az almanach az évközi információcseré hasznos eszközévé is válhat.

Köszönjük mindazoknak, akik az almanach negyedik kötetének összeállításához, megjelenéséhez hozzájárultak. Az évkönyv sorozat legfőbb támogatója és szorgalmazója Sitku László főhidász. Az almanach vasúti kibővítését támogatta és segítette Erdődi László a MÁV főhidásza. A sorozat folytatásához további segítséget, biztatást adott dr. Tóth Ernő, dr. Domanovszky Sándor és Kozma Károly. A szakmai lektorálást dr. Träger Herbert, a nyelvi lektorálást pedig Szemerey Ádám végezte.

A mindennapi kapcsolattartáshoz összeállítottuk a szakszolgálat név- és címtárát. Ebben arcképpel és elérhetőségi adatokkal megtalálhatóak a különféle szervezeteknél dolgozó hidászok. Az adatok összegyűjtésében köszönjük minden közreműködő munkáját. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ adatait Kara Katalin, a Nemzeti Közlekedési Hatóság adatait Telekiné Királyföldi Antonia, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. adatait Kerényi Enikő, az Állami Autópályakezelő Zrt. adatait Csikós Csaba, a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. adatait Hodik Zoltán, a MÁV hidászainak adatait pedig Erdődi László gyűjtötte össze.

Külön fejezetben közöljük a Magyar Mérnöki Kamaránál hídtervező vagy hidász szakértői jogosultsággal rendelkezők neveit és elérhetőségi címeit. Köszönjük Hernád Attila és Ady Györgyné szíves segítségét az adatok közreadásához.

A Mérnökportré rovatban közöljük Szabó Gyula, Penkala Tibor, dr. Loykó Miklós és Wellner Péter kérdésekre adott válaszát, illetve az általuk küldött életrajzukat. Köszönjük szíves közreműködésüket, segítségüket a rovat összeállításához.

A 2007. esztendő örömeit, eseményeit bemutató Anno 2007 című fejezetben a rövid eseménynaptár és a részletes szakirodalmi bibliográfia mellett olvasható a Magyar Közút Kht. megyei hidász-mérnökeinek és a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. osztályvezetőjének, Hodik Zoltánnak szöveges beszámolója.

A hazai hídállomány nagyobb műtárgyait táblázatos formában adjuk közre. Az országos közutakon lévő hidak összeállításában Rigler István, a vasúti hidak összeállításában pedig Erdődi László, Dányi György, Fehérné Suba Mária vett részt. A hidak földrajzi, vízrajzi ellenőrzését Szemerey Ádám végezte.

Az almanach nagyalakú, kétoldalas tervmelléklete két vasúti hidat ábrázol. A jelenleg építés alatt lévő újpesti vasúti Duna-híd és kapcsolódó létesítmények több szempontból is különlegesek. Több évtized szünet után ismét épül a Dunán vasúti híd, valamint első ízben készül el egy meglévő hídfás pályaszerkezetű rácsos acélhíd átalakítása ortotróp pályalemezes, rugalmasan ágyazott pályaszerkezetűre (Öböl-ág-híd). Köszönjük Földi Andrásnak, a tervező MSc Kft. igazgatójának és Kikina Artúr tervezőmérnöknek tervmelléklet összeállításához nyújtott segítségét.

A melléklet másik oldalán a salgótarjáni köszénbánya vasbeton völgyhídja látható, amely a XX. század hajnalán épült. Az évek során teljesen betemetett 200 m hosszú híd „újra felfedezése” a 2007. évi hídmérnöki konferenciára dr. Tóth Ernő szerkesztésében megjelent Hidak Nógrád megyében című hídtörténeti könyv készítéséhez köthető. A helyi levéltárban fellelt tervek digitalizálását Makai Tamás hidász-mérnök készítette el.

Az évkönyv által bemutatni kívánt hidász munka igen széles, szerteágazó. Az összeállítás és szerkesztés során bizonyosan számos esemény, adat elkerülte figyelmünket. Jelen almanachban a korábbinál lényegesen több adat szerepel (személyes adatok, hídadatok), ami a tévedések számát is megemelheti. Kérjük és várjuk a Kedves Olvasó segítségét is ezek kiegészítésében, javításában, pontosításában.

Köszönjük mindazoknak a segítségét és munkáját, akik az évkönyv készítésében közreműködtek.

A szerkesztő

A SZAKSZOLGÁLAT NÉV- ÉS CÍMTÁRA

Tisztelettel közreadjuk a hidász szakszolgálatban dolgozó kollégák elérhetőségi adatait és fényképeit. Reméljük ez az összeállítás hasznos segítség lesz a még jobb kapcsolattartáshoz.

A Név- és címtár az alábbi társaságok hidászait tartalmazza:

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK)	9
Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága	11
Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF)	12
Állami Autópályakezelő Zrt. (ÁAK)	16
Koncessziós autópályák (Intertoll)	18
Magyar Közút Kht.	19
Fővárosi Közterületfenntartó Zrt. (FKF)	29
MÁV Zrt.	34

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOOPERÁCIÓS KÖZPONT (KKK)

A szakminisztérium szakmai háttérintézményeként működő KKK (korábban UKIG) Hídosztály végzi a közúti hídász munka országos koordinálását. (www.3k.gov.hu).



Sitku László hídosztály-vezető főmérnök
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövház utca 39.
tel.: +36 1 336 8244
mobil: +36 30 977 4245
fax: +36 1 336 1738
email: sitku.laszlo@3k.gov.hu



dr. Träger Herbert szakértő
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8698
fax: + 36 1 336 1738
email: traeger.herbert@freemail.hu



dr. Tóth Ernő szakértő
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8248
fax: + 36 1 336 1738
email: halasz.lajos@3k.gov.hu



Halász Lajos hidásmérnök
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövőház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8251
mobil: + 36 70 702 2116
fax: + 36 1 336 1738
email: halasz.lajos@3k.gov.hu



Kara Katalin hidásmérnök
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövőház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8247
mobil: + 36 70 702 2130
fax: + 36 1 336 1738
email: kara.katalin@3k.gov.hu



Rasztik Róbert hidásmérnök
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövőház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8246
mobil: + 36 20 980 5618
fax: + 36 1 336 1738
email: rasztik.robert@3k.gov.hu



Marosvári Julianna adminisztrációs előadó
KKK Híd Önálló Osztály
1024 Budapest, Lövőház utca 39.
tel.: + 36 1 336 8245
fax: + 36 1 336 1738
email: marosvari.julianna@3k.gov.hu

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG (NKH)

A 2007. január 1-jétől működő Nemzeti Közlekedési Hatóság jogkörébe tartozik több korábban önállóan működő felügyeleti szervezet munkája. Az egykori Központi Felügyelet Hídosztálya, amely a nagy hidak hatósági engedélyezésével foglalkozik, az összevont Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságához tartozik. (www.nkh.gov.hu).



Telekiné Királyfoldi Antonia hídügyi osztályvezető
NKH Kiemelt Ügyek Igazgatósága
Közúti Hatósági Főosztály – Hídügyi Osztály
1066 Budapest, Teréz krt. 62.
tel.: +36 1 474 1785
mobil: +36 70 455 7160
fax: +36 1 331 9917
email: kiralyfoldi.antonio@nkh.gov.hu



Máté Éva híd referens
NKH Kiemelt Ügyek Igazgatósága
Közúti Hatósági Főosztály – Hídügyi Osztály
1066 Budapest, Teréz krt. 62.
tel.: + 36 1 474 1793
fax: + 36 1 331 9917
email: mate.eva@nkh.gov.hu



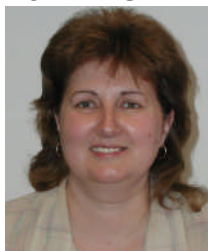
Dákay Gergely híd referens
NKH Kiemelt Ügyek Igazgatósága
Közúti Hatósági Főosztály – Hídügyi Osztály
1066 Budapest, Teréz krt. 62.
tel.: + 36 1 474 1796
fax: + 36 1 331 9917
email: dakay.gergely@nkh.gov.hu

NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT. (NIF)

A közlekedésfejlesztési beruházásokért felelős Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. szervezeti irányítása projekt szemléletű, így a hidakkal foglalkozó mérnökök különféle programirodákban dolgoznak. Emiatt nem lehet pontosan meghatározni kik azok, akik a hidász területen dolgoznak. Az alább megtalálható mérnökök munkájának jelentős részét a hidakkal kapcsolatos teendők jelentik.

Ezúttal is köszönjük Kerényi Enikő szíves segítségét az adatok összegyűjtésében. (www.nif.hu)

BUDAPEST



Budainé Fülöp Márta beruházási mérnök
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi Utak
1134 Budapest Váci út 45
tel.: +36 1 4368 545
mobil: +36 20 930 8544
fax: +36 1 4368 557
email: budai.marta@nif.hu



Kerényi Enikő projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi utak
1134 Budapest, Váci út 45.
tel.: + 36 1 436 8581
mobil: + 36 20 930 8010
fax: + 36 1 4368 557
email: kerenyi.eniko@nif.hu



Martonné Ujlakán Györgyi projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi utak
1134 Budapest, Váci út 45.
tel.: + 36 1 436 8540
mobil: + 36 20 930 8614
fax: + 36 1 436 8160
email: ujlakan.gyorgyi@nif.hu



Romhányi Mihály beruházási mérnök
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi utak
1134 Budapest, Váci út 45.
tel.: +36 1 4368 184
mobil: +36 20 568 3644
fax: +36 1 4368 160
email: romhanyi.mihaly@nif.hu



Szabó Márta projektiroda vezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda IV.
1134 Budapest, Váci út. 45.
tel.: + 36 1 436 8137
mobil: + 36 20 930 8539
fax: + 36 1 4368 555
email: szabo.marta@nif.hu



Sztrakay Józsefné beruházási mérnök
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi utak
1134 Budapest, Váci út 45.
tel.: + 36 1 436 8149
mobil: + 36 20 930 8543
fax: + 36 1 436 8557
email: sztrakay.jozsefne@nif.hu



Teleki Kálmán projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Gyorsforgalmi utak
1134 Budapest, Váci út 45.
tel.: + 36 1 4368 147
mobil: + 36 20 9308 542
fax: + 36 1 4368 160
email: teleki.kalman@nif.hu

KÖZUTAK PROJEKTIRODA I. (Győr)

Rékasi Győző projektiroda vezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda I.
9022 Győr, Batthány tér 8. III. em.
tel.: + 36 96 516 351
mobil: + 36 20 930 8855
fax: + 36 96 516 359
email: rekasi.gyozo@nif.hu



Takácsné Lehner Marianna projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda I.
9022 Győr, Batthány tér 8. III. em.
tel.: + 36 96 516 353
mobil: + 36 20 457 4678
fax: + 36 96 516 359
email: takacsnel.marianna@nif.hu

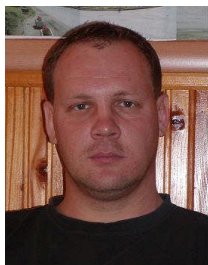
KÖZUTAK PROJEKTIRODA II. (Székesfehérvár)

Erdős Imre projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda II.
8000 Székesfehérvár, Berényi út 13.
tel.: + 36 22 507 014
mobil: + 36 20 930 8501
fax: + 36 22 507 015
email: erdos.imre@nif.hu

KÖZUTAK PROJEKTIRODA III. (Kecskemét)

Kocsis András beruházási mérnök
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda III.
6000 Kecskemét, Bocskai u.5.
tel.: + 36 76 418 045
mobil: + 36 20 923 9517
fax: + 36 76 418 045
email: kocsis.andras@nif.hu

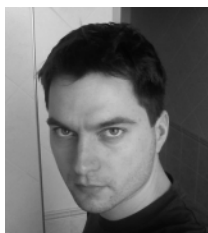
KÖZUTAK PROJEKTIRODA V. (Békéscsaba, Debrecen, Nyíregyh.)



Cserkúti András projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda V.
5600 Békéscsaba, Derkovits sor 2.
tel.: + 36 66 546 350
mobil: + 36 20 240 6127
fax: + 36 66 546 351
email: cserkuti.andras@nif.hu



Hirth József projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda V.
5600 Békéscsaba, Derkovits sor 2.
tel.: + 36 66 546 350
mobil: + 36 20 930 8104
fax: + 36 66 546 351
email: hirth.jozsef@nif.hu



Nagy Szabolcs beruházási mérnök
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda V.
4400 Nyíregyháza, Búza tér 20.
tel.: + 36 42 598 825
mobil: + 36 20 924 4057
fax: + 36 42 421 416
email: nagy.szabolcs@nif.hu



Varga László projektvezető
NIF Fejlesztési Programiroda – Közutak Projektiroda V.
4025 Debrecen, Barna u. 15.
tel.: + 36 52 527 248
mobil: + 36 20 457 42 71
fax: + 36 66 546 351
email: varga.laszlo@nif.hu

ÁLLAMI AUTÓPÁLYAKEZELŐ ZRT. (ÁAK)

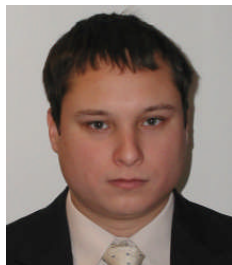
Az Állami Autópályakezelő Zrt. kezelésében vannak a hazai autópályák a koncessziós szakaszok kivételével (M5, M6). Az ÁAK-nál külön szervezeti egységként működik a Hídosztály. A 2007-ben átadott köröshegyi völgyhíd kezelését önálló hídmester végzi. (www.3k.gov.hu).



Beloberk László hídosztály-vezető
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8345
mobil: +36 30 297 3795
fax: +36 1 436 8349
email: beloberk.laszlo@autopalya.hu



André László hidász mérnök (M1)
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8348
mobil: +36 30 297 3788
fax: +36 1 436 8349
email: andre.laszlo@autopalya.hu



Csikós Csaba hidász mérnök (M3)
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8485
mobil: +36 30 645 2480
fax: +36 1 436 8349
email: csikos.csaba@autopalya.hu



Gábrriel László hidásmérnök (M7)
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8305
mobil: +36 70 376 9018
fax: +36 1 436 8349
email: gabriel.laszlo@autopalya.hu



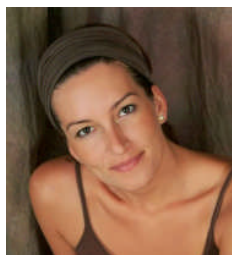
Nagy Attila hidásmérnök (M0)
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8358
mobil: +36 30 350 8786
fax: +36 1 436 8349
email: nagy.attila@autopalya.hu



Nagy Krisztina híd- és műtárgnyilvántartó
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8344
mobil: +36 70 376 9074
fax: +36 1 436 8349
email: nagy.krisztina@autopalya.hu



Tóth Balázs hidásmérnök (M8, M9)
1134 Budapest, Váci út 45. B épület
Levelezési cím: 1380 Bp., Pf.: 1170.
tel.: +36 1 436 8347
mobil: +36 30 645 2477
fax: +36 1 436 8349
email: toth.balazs@autopalya.hu



Hanák Tímea hídmester
(M7 kőröshegyi völgyhíd)
Fonyódi Autópálya Mérnökség
8640 Fonyód, Pf. 45.
tel.: + 36 85 560 432
mobil: + 36 30 349 5200
fax: + 36 85 560 433
email: hanak.timea@autopalya.hu

MAGYAR INTERTOLL ZRT. (M5)

(M5)

Az M5 autópályát (a 17,5 km-től) az AKA Alföld Koncessziós Autópálya Zrt. kezeli. (1023 Budapest, Lajos u. 26. tel: +36 1 326 0555; fax: +36 1 326 0545; email: akazrt@aka.hu; web: www.aka.hu) Az autópálya fenntartója az Magyar Intertoll Zrt.



Simány Emil fenntartási igazgató (M5 hídügyek)
Magyar Intertoll Zrt.
2367 Újhartyán, Újlengyeli út 3.
tel.: +36 29 372 156
mobil: +36 30 960 8003
fax: +36 29 372 696
email: emil.simany@intertoll.hu

DUNA-INTERTOLL ZRT. (M6)

(M6)

Az M6 autópálya 58,6 km hosszú szakaszát és azon 60 hidat PPP konstrukcióban a M6 Duna Autópálya Koncessziós Zrt. kezeli. (1117 Budapest, Fehérvári út 50–52. tel: +36 1 505 6425; fax: +36 1 505 6440; email: office@m6-duna.hu; web: www.m6-duna.hu) A koncessziós társaság alapítói: Bilfinger Berger, Porr és Swietelsky. Az autópálya üzemeltetését a Duna-Intertoll Zrt. végzi.



Csiszár Balázs fenntartási mérnök (M6 hídügyek)
Duna-Intertoll Zrt.
2454 Iváncsa, Kilencedi út 1.
tel.: + 36 25 516 325
mobil: + 36 30 406 7656
fax: + 36 25 516 326
email: balazs.csiszar@dunaintertoll.hu

MAGYAR KÖZÚT KHT.

Az országos közúthálózatot és az azon található hidakat üzemeltető országos társaság hidászainak elérhetőségét az alábbiakban adjuk közre. A folyamatosan aktualizált cím- és telefonjegyzék elérhető a közútkezelő honlapján (www.kozut.hu).

BUDAPEST



Magyar Gábor osztályvezető
Központ – Műszaki tervezési és lebonyolítási O.
1024 Budapest, Fényes Elek utca 7-13.
tel.: + 36 1 336 8339
mobil: + 36 30 823 3276
fax: + 36 1 336 8773
email: magyargabor@kozut.hu

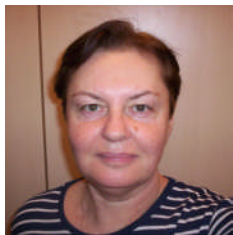


Mészáros Katalin műszaki menedzser
Központ – ÚMFT Programok lebonyolítási Ig.
1024 Budapest, Fényes Elek utca 7-13.
tel.: +36 1 336 8355
mobil: +36 30 991 2395
fax: +36 1 336 8771
email: meszaros@kozut.hu



Zámbóné Szabó Ildikó projektvezető
Központ – Műszaki tervezési és lebonyolítási O.
1024 Budapest, Fényes Elek utca 7-13.
tel.: + 36 1 336 8398
mobil: + 36 30 565 8040
fax: + 36 1 336 8773
email: zambone@kozut.hu

BÁCS-KISKUN



Darabosné Bujdosó Zsuzsanna hidázmérnök
Bács-Kiskun Megyei Igazgatóság
6000 Kecskemét, Bocskai utca 5.
tel.: + 36 76 503 540
mobil: + 36 70 330 0664
fax: + 36 76 481 572
email: darabosne@bacs.kozut.hu

BARANYA



Hesz Gábor hidázmérnök
Baranya Megyei Igazgatóság
7623 Pécs, Köztársaság tér 5.
tel.: + 36 72 522 320
mobil: + 36 30 958 8229
fax: + 36 72 213 023
email: hesz@baranya.kozut.hu



Oszoli Tibor hidázmérnök
Baranya Megyei Igazgatóság
7623 Pécs, Köztársaság tér 5.
tel.: + 36 72 522 336
mobil: + 36 30 595 2036
fax: + 36 72 213 023
email: oszoli@baranya.kozut.hu

BÉKÉS



Szabó Hajnalka hidázmérnök
Békés Megyei Igazgatóság
5600 Békéscsaba, Szabadság tér 7-9.
tel.: + 36 66 620 620
mobil: + 36 30 658 9049
fax: + 36 66 620 649
email: szabohajnalka@bekes.kozut.hu

BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN



Szarka Judit hidász mérnök
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóság
3529 Miskolc, Soltész Nagy Kálmán u. 173.
tel.: + 36 46 560 070 /109 mellék
mobil: + 36 30 445 7089
fax: + 36 46 344 692
email: szarka@borsod.kozut.hu

CSONDRGÁD



Jóárt János hidász mérnök
Csongrád Megyei Igazgatóság
6721 Szeged, Juhász Gyula u. 9.
tel.: + 36 62 622 150
mobil: + 36 30 349 2534
fax: + 36 62 622169
email: joart@csongrad.kozut.hu

FEJÉR

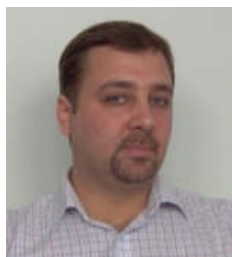


Bíró János hidász mérnök
Fejér Megyei Igazgatóság
8000 Székesfehérvár, Berényi út 13.
tel.: + 36 22 512 543
mobil: + 36 30 552 4941
fax: + 36 22 512 531
email: biro@fejer.kozut.hu



Magyar László hidász mérnök (*Pentele Duna-híd*)
Közép-Magyarországi Regionális Főmérnökség
2400 Dunaújváros, Papírgyár út 26.
tel.: + 36 25 510 310
mobil: + 36 30 822 3134
fax: + 36 25 510 312
email: magyar@fejer.kozut.hu

GYŐR-MOSON-SOPRON



Nacsa Tamás hidázmérnök
Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatóság
9022 Győr, Batthány tér 8.
tel.: + 36 96 529 230
mobil: + 36 30 312 2630
fax: + 36 96 319 392
email: nacsa@gyor.kozut.hu



Budai Gergely műszaki főelőadó
Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatóság
9022 Győr, Batthány tér 8.
tel.: + 36 96 529 210
mobil: + 36 30 372 2396
fax: + 36 96 319 392
email: budai@gyor.kozut.hu

HAJDÚ-BIHAR



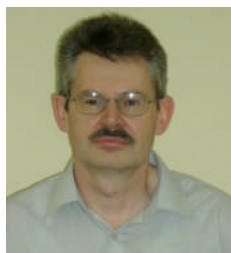
Ujj Roland hidázmérnök
Hajdú-Bihar Megyei Igazgatóság
4025 Debrecen, Barna utca 15.
tel.: + 36 52 527 230
mobil: + 36 30 299 3515
fax: + 36 52 412 521
email: ujj@hajdu.kozut.hu

HEVES



Rajna József hidázmérnök
Heves Megyei Igazgatóság
3300 Eger, Deák Ferenc utca 49.
tel.: + 36 36 511 351 /128 mellék
mobil: + 36 30 690 1853
fax: + 36 36 511 352
email: rajna@heves.kozut.hu

JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK



Herczegh Géza hidásmérnök
Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Igazgatóság
5000 Szolnok, Petőfi Sándor utca 7-11.
tel.: + 36 56 424 122 /171 mellék
mobil: + 36 30 648 9300
fax: + 36 56 512 894
email: herczegh@szolnok.kozut.hu

KOMÁROM-ESZTERGOM



Pischné Katona Zsuzsanna hidásmérnök
Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóság
2800 Tatabánya, Táncsics Mihály út 1/c
tel.: + 36 34 513 374
mobil: + 36 30 690 1987
fax: + 36 34 513351
email: pischne@komarom.kozut.hu

NÓGRÁD



Makai Tamás hidásmérnök
Nógrád Megyei Igazgatóság
3100 Salgótarján, Meredek út 31.
tel.: + 36 32 410 411
mobil: + 36 30 605 6901
fax: + 36 32 314 630
email: makai@nograd.kozut.hu

PEST



Lázár Mihály hidásmérnök
Pest Megyei Igazgatóság
1133 Budapest, Árbóc utca 6.
tel.: + 36 1 505 8028
mobil: + 36 30 648 8280
fax: + 36 1 505 8007
email: lazar@pest.kozut.hu

SOMOGY



Horváth Zoltánné hidásmérnök
Somogy Megyei Igazgatóság
7400 Kaposvár, Szántó utca 19.
tel.: + 36 82 508 000
mobil: + 36 30 475 2365
fax: + 36 82 510 230
email: horvathne@somogy.kozut.hu

SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG



Hajós Bence hidásmérnök
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatóság
4400 Nyíregyháza, Búza tér 20.
tel.: + 36 42 508 790
mobil: + 36 30 748 0534
fax: + 36 42 421 416
email: hajos@szabolcs.kozut.hu



Seres Sándor pontonhíd művezető
Észak-Alföldi Régió, Nyíregyházi Üzemmmérnökség
4456 Tiszadob, Pontonhíd
tel.: + 36 42 722 812
mobil: + 36 30 326 6167
fax: + 36 42 722 978
email: sereskozut@eszaknet.hu

TOLNA



Kiss János hidásmérnök
Tolna Megyei Igazgatóság
7100 Szekszárd, Liszt Ferenc tér 1.
tel.: + 36 74 555 129
mobil: + 36 30 586 4534
fax: + 36 74 555 140
email: kiss@tolna.kozut.hu

VAS



Czap Attila hidász-mérnök
Vas Megyei Igazgatóság
9700 Szombathely, Március 15. tér 2.
tel.: + 36 94 504 037
mobil: + 36 30 600 3329
fax: + 36 94 504 003
email: czap@vas.kozut.hu

VESZPRÉM



Kovács Csilla hidász-mérnök
Veszprém Megyei Igazgatóság
8200 Veszprém, Mártírok útja 1.
tel.: + 36 88 429 877 /149 mellék
mobil: + 36 30 862 2748
fax: + 36 88 429 877 /120 mellék
email: kovacs@veszprem.kozut.hu

ZALA



Biri Gábor hidász-mérnök
Zala Megyei Igazgatóság
8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 1.
tel.: + 36 92 549 754
mobil: + 36 30 298 4114
fax: + 36 92 549 766
email: biri@zala.kozut.hu

KISKÖRÖSI KÖZÚTI SZAKGYŰJTEMÉNY

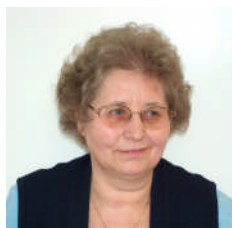


Szászi András szakgyűjteményvezető
Kiskörösi Közúti Szakgyűjtemény
6200 Kiskörös, Dózsa György ú 38.
tel.: + 36 78 511 935
mobil: + 36 20 338 8064
fax: + 36 78 511 936
email: szaszi@koroskabel.hu

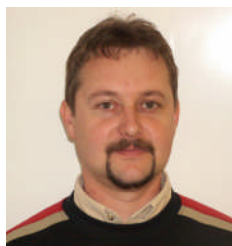
MINŐSÉGVIZSGÁLATI LABORATÓRIUM GYŐR



Lukács Szabolcs laboratóriumi vezető
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 20 339 9941
fax: + 36 96 324 596
email: lukacs@kozut.hu



Vértés Mária szaktanácsadó
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 484 8481
fax: + 36 96 324 596
email: hidlabor@kozut.hu



Fazekas Ferenc hidázmérnök, csoportvezető
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 658 9384
fax: + 36 96 324 596
email: fazekas@kozut.hu



Tóth Anna hidázmérnök
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 658 9385
fax: + 36 96 324 596
email: tothanna@kozut.hu



Dubovány Zsolt mérőtechnikus
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 658 9356
fax: + 36 96 324 596
email: dubovany@kozut.hu



Tímár Béla mérőtechnikus
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 658 9360
fax: + 36 96 324 596
email: timar@kozut.hu



Sashalmi Árpádné adminisztrációs előadó
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
mobil: + 36 30 658 9398
fax: + 36 96 324 596
email: sashalmi@kozut.hu



Erdélyi Erzsébet laboráns
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
fax: + 36 96 324 596
email: erdelyi@kozut.hu



Kóczánné Ács Szilvia laboráns
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
fax: + 36 96 324 596
email: koczanne@kozut.hu



Nyíri Lajos segédlaboráns
Minőségvizsgálati laboratórium, Győr
9027 Győr, Dohány utca 4. postacím: 9002 Pf. 546
tel.: + 36 96 319 625
fax: + 36 96 324 596
email: hidlabor@kozut.hu

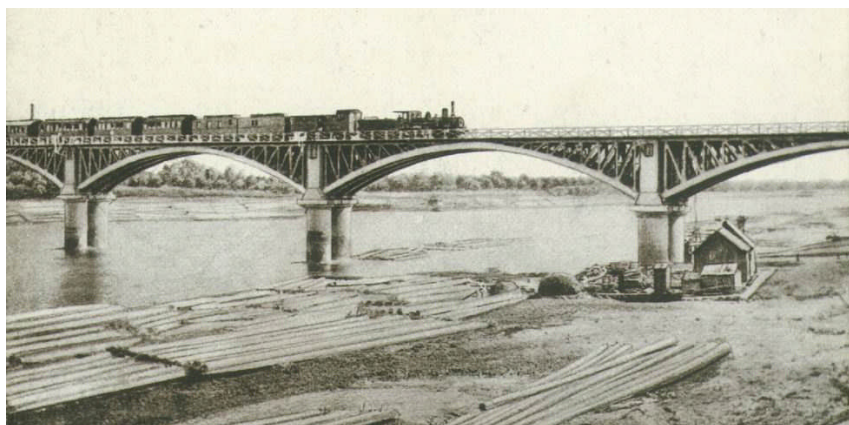
MINŐSÉGVIZSGÁLATI LAB. MISKOLC



Orodán György mérőtechnikus
Minőségvizsgálati laboratórium, Miskolc
3529 Miskolc, Soltész Nagy Kálmán u. 173.
tel.: + 36 46 362 960
mobil: + 36 30 658 9392
fax: + 36 46 362 960
email: orodangyorgy@kozut.hu



Tóth István mérőtechnikus
Minőségvizsgálati laboratórium, Miskolc
3529 Miskolc, Soltész Nagy Kálmán u. 173.
tel.: + 36 46 362 960
mobil: + 36 30 658 9392
fax: + 36 46 362 960
email: orodangyorgy@kozut.hu



Szegedi vasúti Tisza-híd (dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

FŐVÁROSI KÖZTERÜLET-FENNTARTÓ ZRT. (FKF)

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal kezelésében lévő műtárgyak, így többek között a budapesti közúti Duna-hidak üzemeltetési és fenntartási feladatait az FKF Zrt. látja el.

Az FKF Zrt. Híd-, Műtárgy Osztályának címe: 1115 Budapest, Bánk bán u. 8-10. fax: +36 1 464 5963

HÍD-, MŰTÁRGY OSZTÁLY



Hodik Zoltán osztályvezető

tel.: + 36 1 464 5970

mobil: + 36 30 676 4298

email: hodikz@fkf.hu



Keresztes Lászlóné diszpécser

tel.: + 36 1 464 5971

Hídfenntartási csoport

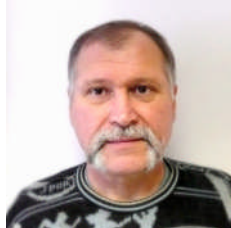


Balogh Béla létesítményfelelős

tel.: + 36 1 464 5977



Dobos Istvánné adminisztrátor
tel.: + 36 1 464 5973



Fiedler Tamás létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5975



Gyurity Dalija létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5975



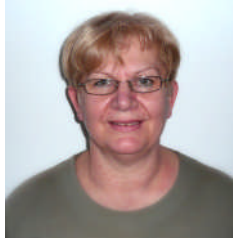
Kiss Péter tervtáros
tel.: + 36 1 464 8557



Kozma Károly létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5974



Manger Istvánné létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5980



Nagyné Tarsoly Júlia létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5978

Sterczler Imre létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5981



Ujvári Péter csoportvezető
tel.: + 36 1 464 5972
email: ujvarip@fkf.hu

Műtárgyfenntartási csoport



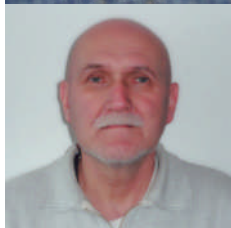
Bolla Gábor létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5984



Draskoba Sándor létesítményfelelős

iroda: Petőfi híd

tel.: + 36 1 464 5987



Dudás Gábor létesítményfelelős

iroda: Petőfi híd

tel.: + 36 1 209 5523



Láng Antal létesítményfelelős

iroda: Petőfi híd

tel.: + 36 1 385 2919



Soós József csoportvezető

tel.: + 36 1 464 5982



Tóth István Lászlóné adminisztrátor

tel.: + 36 1 464 5983



Zenteg Éva létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 5988

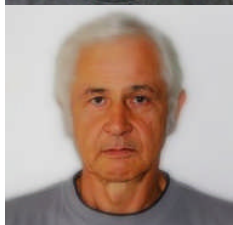
Létesítményvizsgáló csoport



Földes Árpád csoportvezető
tel.: + 36 1 464 5938



Jusztin László létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 8531



Kara László létesítményfelelős
tel.: + 36 1 464 8532

Hídmesteri szolgálat

Bene Péter hídmester (Erzsébet híd)
Fazekas Imre hídmester (Margit híd)
Fazekas János hídmester (Széchenyi Lánchíd)
Fazekas Matild szellőző-gépház kezelő (Alagút)
Kovács István hídmester (Petőfi híd)
Sziitty Levente hídmester (Szabadság híd)
Rehák Balázs hídmester (Lágymányosi híd)

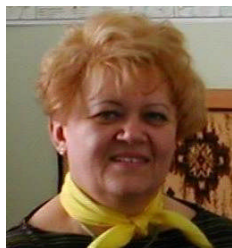
MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZRT (MÁV)

(Egyes megadott vidéki telefonszámok budapesti kapcsolással érhetőek el.)

PVÜ PMLF Mérnöki Létesítmények Osztály



Erdődi László osztályvezető
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-3287
mobil: + 36 30-3827662
fax: + 36 1 511-4006
email: erdodil@mav.hu



Kiss Józsefné területi főmérnök
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-3091
mobil: + 36 30-6859783
fax: + 36 1 511-4006
email: kissjnee@mav.hu



Kovács Józsefné területi főmérnök
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-7434
mobil: + 36 30-6859778
fax: + 36 1 511-4006
email: kovacsjnei@mav.hu



Legeza István területi főmérnök
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-3859
mobil: + 36 30-3053436
fax: + 36 1 511-4006
email: legezai@mav.hu

Lepuschán István területi főmérnök
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-3689
mobil: + 36 30-6472110
fax: + 36 1 511-4006
email: lepuschani@mav-notes.mav.hu



Sujtó Géza területi főmérnök
Vezérigazgatóság, 1062 Bp., Andrássy út 73-75.
tel.: + 36 1 511-3536
mobil: + 36 30 6859765
fax: + 36 1 511-4006
email: sujtog@mav.hu

PVÜ PMLF Technológiai Központ



Dányi György híddiagnosztikai szakértő
1011 Bp., Hunyadi János u. 12-14.
tel.: + 36 1 511 5733
mobil: + 36 30 252 6102
email: danyigy@mav.hu



Klátyik Tibor híddiagnosztikai szakértő
1011 Bp., Hunyadi János u. 12-14.
tel.: + 36 1 464 5776
mobil: + 36 30 273 9138
email: klatyik@mav-notes.mav.hu

Hartyáni Szilvia műszaki szakértő
1011 Bp., Hunyadi János u. 12-14.
tel.: + 36 1 464 5776
mobil: + 36 30 495 1101

Területi Központ Budapest



Virág István osztályvezető

Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.

tel.: + 36 1 512 1245

fax: + 36 1 314 1675

mobil: + 36 30 959 0400

email: viragis@mav.hu

Fekete Károly területi mérnök

Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.

tel.: + 36 1 511 1282

fax: + 36 1 314 1675

mobil: + 36 30 959 4486

email: feketek@mav-notes.mav.hu



Zsigmond László hídszakértő mérnök

Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.

tel.: + 36 1 511 1002

fax: + 36 1 314 1675

mobil: + 36 20 424 4787

email: zsigmondl@mav-notes.mav.hu



Muhari Zoltán hídszakértő mérnök

Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.

tel.: + 36 1 512 1245

fax: + 36 1 314 1675

mobil: + 36 30 647 1945

email: muhariz@mav-notes.mav.hu



Tóth Axel Roland hídszakértő mérnök

Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.

tel.: + 36 1 511 1245

fax: + 36 1 314 1675

mobil: + 36 20 911 8163

email: axeltoth@yahoo.co.uk

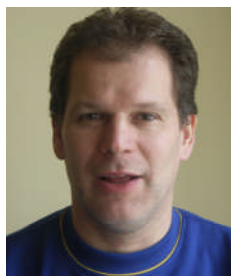


Kovács Tamás műszaki szakelőadó
Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.
tel.: + 36 1 511 1920
fax: + 36 1 314 1675
mobil: + 36 30 859 0546
email: kovacstamas@torzsasztal.hu

László Zoltán műszaki szakelőadó
Területi Központ 1087 Bp., Kerepesi út. 1-3.
tel.: + 36 1 511 1519
fax: + 36 1 314 1675
mobil: + 36 20 356 7114
email: laszloz@mav.hu



Sleiner Béla hidász szakaszmérnök
Ferencvárosi Mérnöki Szakasz 1097 Bp. Fék u. 6.
tel.: + 36 1 217 1706
fax: + 36 1 217 1703
mobil: + 36 30 311 5304
email: belasleiner@tvn.hu



Halmai Péter hidász vonalkezelő
Ferencvárosi Mérnöki Szakasz 1097 Bp. Fék u. 6.
tel.: + 36 1 217 1706
fax: + 36 1 217 1703
mobil: + 36 20 414 2174
email: fcpgf@freemail.hu

Maisztorovics Péterné hidász vonalkezelő
Ferencvárosi Mérnöki Szakasz 1097 Bp. Fék u. 6.
tel.: + 36 1 217 1706
fax: + 36 1 217 1703
mobil: + 36 20 361 3219
email: fcpgf@freemail.hu



Szánthó Géza hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Bp. Ferencváros
tel.: + 36 1 217 1706
fax: + 36 1 217 1703
mobil: + 36 30 962 0357
email: szanthog@mav.hu

Bodoni György hidász szakaszmérnök
Terézvárosi Mérnöki Szakasz Budapest
tel.: + 36 1 511 4569
fax: + 36 1 312 6213
mobil: + 36 30 359 9539
email: bodonigy@chello.hu



Bökönyi János hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Bp. Angyalföld
tel.: + 36 1 432 3170
fax: + 36 1 511 3170
mobil: + 36 30 556 0530
email: bokkentyu@vipmail.hu



Szaip Lászlóné hidász szakaszmérnök
Székesfehérvári Mérnöki Szakasz
8000 Székesfehérvár, Kaszap István utca 2.
tel.: + 36 22 315 271
fax: + 36 22 315 271
mobil: + 36 20 240 5469
email: pgfszfv@enternet.hu



Kovács Péterné hidász szakaszmérnök
Győri Mérnöki Szakasz 9022 Győr, Révai M. u. 4-6.
tel.: + 36 96 529 808
fax: + 36 96 529 809
mobil: + 36 20 437 6863
email: gyorpgf@gmail.com



Boros Sándor hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Komárom
tel.: + 36 34 346 847
fax: + 36 1 512 5188
mobil: + 36 20 337 9736
email: borossandor48@t-online.hu

Kozári András hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Komárom
tel.: + 36 34 346 847
fax: + 36 1 512 5188
mobil: + 36 30 489 3347
email: wolfoti@citromail.hu

Börcsök Gábor hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Szabadbattyán
tel.: + 36 22 315 271
fax: + 36 22 315 271
mobil: + 36 20 547 1540
email: borcsok4@freemail.hu

Tóth József hidász vonalkezelő
Szolnoki Mérnöki Szakasz
5002 Szolnok, Baross Gábor utca 54.
tel.: + 36 56 420 583
fax: + 36 56 420 583
mobil: + 36 30 621 0532
email: tothrjozsef@freemail.hu

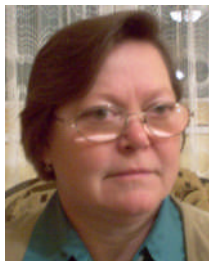
Területi Központ Debrecen



Erdei János területi hídszakértő mérnök
Területi Központ 4024 Debrecen, Piac u. 18.
tel.: + 36 1 513 1245
mobil: + 36 30 294 1618
email: erdej@mavrt.hu



Báló Endre hidász szakaszmérnök
Területi Központ 4024 Debrecen, Piac u. 18.
tel.: + 36 1 513 1256
mobil: + 36 30 967 0167
email: baloe@mavrt.hu



Fehérné Suba Mária hidász szakaszmérnök
Nyíregyházi Mérnöki Szakasz
4400 Nyíregyháza, Dugonics utca 1-3.
tel.: + 36 42 501 050
mobil: + 36 30 975 1526
email: fehernesm@mavrt.hu



Fülöp Zoltán hidász szakaszmérnök
Kisújszállási Mérnöki Szakasz
5310 Kisújszállás, Báthori utca 28.
tel.: + 36 59 520 055
fax: + 36 59 520 059
mobil: + 36 20 537 6774
email: fulopz@mavrt.hu



Szakács Árpádné hidász vonalkezelő
Záhonyi Mérnöki Szakasz 4625 Záhony, Vasút u.
tel.: + 36 45 425 240
email: szakacsane@mavrt.hu



Szálkai István hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Debrecen
4031 Debrecen, Simon L. u.
tel.: + 36 1 513 2347
mobil: + 36 30 526 6257

Területi Központ Miskolc



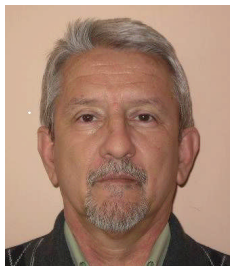
Karácsony Tamás területi hídszakértő mérnök
Területi Központ 3530 Miskolc, Szemere u. 26.
tel.: + 36 46 511 240
mobil: + 36 30 985 6492
email: karacsonyt@mavrt.hu



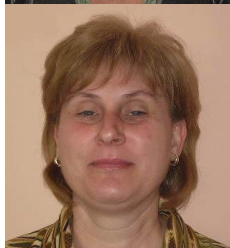
Majdanics László műszaki szakelőadó
Területi Központ 3530 Miskolc, Szemere u. 26.
tel.: + 36 1 514 1261
mobil: + 36 20 314 7961
email: majdanicsl@mav-notes.mav.hu

Tóth Attila hidász vonalkezelő
Miskolci Mérnöki Szakasz
3527 Miskolc, Kandó Kálmán tér 3.
tel.: + 36 1 514 1288
mobil: + 36 20 487 3054
email: pvtkmspmlmernszakms2@mavrt.hu

Gulyás Lajos hidász szakaszmérnök
Hatvani Mérnöki Szakasz
3002 Hatvan, Gárdonyi Géza utca 5.
tel.: + 36 1 512 2353
mobil: + 36 30 249 9789



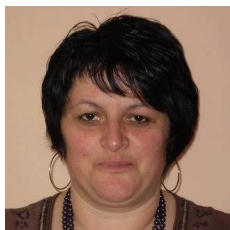
Magyar Sándor hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Miskolc
tel.: + 36 1 514 2354
mobil: + 36 30 908 9278
email: pvtkmshidasz@mavrt.hu



Magyar Péterné hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Miskolc
tel.: + 36 1 514 2354
mobil: + 36 30 389 3203
email: pvtkmshidasz@mavrt.hu



Varga László hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Miskolc
tel.: + 36 1 514 2354
mobil: + 36 30 375 0617
email: pvtkmshidasz@mavrt.hu

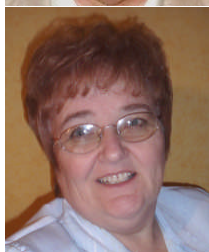


Pető Istvánné hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Miskolc
tel.: + 36 1 514 2354
mobil: + 36 30 476 6450
email: pvtkmshidasz@mavrt.hu

Területi Központ Pécs



Szakács István területi hídszakértő mérnök
Területi Központ 7623 Pécs, Szabadság út 39.
tel.: + 36 72 215 611 /1240 mellék
fax: + 36 72 215 611 /1732 mellék
mobil: + 36 30 474 0817
email: szakacs2is@mav.hu



Bata Andrásné műszaki szakelőadó
Területi Központ 7623 Pécs, Szabadság út 39.
tel.: + 36 72 215 611 /2605 mellék
fax: + 36 72 215 611 /1732 mellék
mobil: + 36 30 258 4163
email: bataanne@mav.hu



Kenderesi Irén műszaki szakelőadó
Területi Központ 7623 Pécs, Szabadság út 39.
tel.: + 36 72 215 611
fax: + 36 72 215 611 /1732 mellék
mobil: + 36 20 240 6383
email: kenderesii@mav.hu



Orbán Zoltán műszaki szakértő
Területi Központ 7623 Pécs, Szabadság út 39.
tel.: + 36 72 215 611 /1286 mellék
fax: + 36 72 215 611 /1732 mellék
mobil: + 36 20 931 9120



Wittner Balázs hidász szakaszmérnök
Pécsi Mérnöki Szakasz
7623 Pécs, Indóház tér 1.
tel.: + 36 72 215 611 /1486 mellék
fax: + 36 72 215 611 /2685 mellék
mobil: + 36 20 913 9516
email: bozsaj@mav.hu



Radvánszki Réka hidász szakaszmérnök
Nagykanizsai Mérnöki Szakasz
8800 Nagykanizsa, Erdész utca 4.
tel.: + 36 93 311 060
fax: + 36 93 311 060
mobil: + 36 30 547 0420
email: pmlomkanizsa@chello.hu



Boros Hajnalka hidász szakaszmérnök
Nagykanizsai Mérnöki Szakasz
8800 Nagykanizsa, Erdész utca 4.
tel.: + 36 93 311 060
fax: + 36 93 311 060
mobil: + 36 30 416 1517
email: pmlomkanizsa@chello.hu



Simon Ilona hidász szakaszmérnök
Dombóvári Mérnöki Szakasz
7200 Dombóvár, Kandó Kálmán utca 3.
tel.: + 36 74 466 722
mobil: + 36 30 432 7582
email: simoni@mavrt.hu



Horváth Henrietta hidász szakaszmérnök
Dombóvári Mérnöki Szakasz
7200 Dombóvár, Kandó Kálmán utca 3.
tel.: + 36 74 465 636 /110 mellék
mobil: + 36 30 640 4639
email: horvathh@mavrt.hu



Mészáros Norbert hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Dombóvár
tel.: + 36 74 465 636 /110 mellék
mobil: + 36 30 565 5617

Területi Központ Szeged



Lakatos István területi hídszakértő mérnök
Területi Központ 6720 Szeged, Tisza L. krt. 28-30.
tel.: + 36 62 542 916
fax: + 36 62 543 398
mobil: + 36 30 565 6549



Máté Attila műszaki szakelőadó
Területi Központ 6720 Szeged, Tisza L. krt. 28-30.
tel.: + 36 62 542 916
fax: + 36 62 543 398
mobil: + 36 30 236 9543



Antal Tibor hidász szakaszmérnök
Kiskunhalasi Mérnöki Szakasz
6400 Kiskunhalas, Kossuth Lajos utca 49.
tel.: + 36 77 421 597
fax: + 36 77 421 597
mobil: + 36 20 976 1923



Németh Pál hidász szakaszmérnök
Békéscsabai Mérnöki Szakasz
5600 Békéscsaba, Andrásy utca 58.
tel.: + 36 66 326 554
fax: + 36 66 326 554
mobil: + 36 30 218 8780



Bihacsy László hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Hódmezővásárhely
tel.: + 36 62 534 510
fax: + 36 62 534 510
mobil: + 36 30 916 8045

Területi Központ Szombathely



Bárdosi László területi hídszakértő mérnök
Területi Központ 9700 Szombathely, Széll K. u. 2.
tel.: + 36 1 517 1514
fax: + 36 1 517 1002
mobil: + 36 30 295 1454
email: bardosil@mav-notes.mav.hu



Fonyó Sándor hidász szakaszmérnök
Veszprémi Mérnöki Szakasz
8200 Veszprém, Rózsa utca 4.
tel.: + 36 1 517 5356
fax: + 36 1 517 5002
mobil: + 36 30 230 6483
email: vmpml@mavrt.hu



Csiszár Terézia hidász szakaszmérnök
Veszprémi Mérnöki Szakasz
8200 Veszprém, Rózsa utca 4.
tel.: + 36 1 517 5346
fax: + 36 1 517 5002
email: vmpml@mavrt.hu



Horváth Lajos hidász szakaszmérnök
Zalaegerszegi Mérnöki Szakasz
8900 Zalaegerszeg, Csányi László tér 1.
tel.: + 36 1 517 3271
fax: + 36 1 517 3390
mobil: + 36 30 560 5307
email: horvathl@zelkanet.hu



Németh Péter hidász főpályamester
Főpályamesteri Szakasz Sárvár
tel.: + 36 1 517 2142
fax: + 36 1 517 2141
mobil: + 36 30 565 5629
email: nemeth2p@mav.hu



Pintér Istvánné hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Sárvár
tel.: + 36 1 517 2144
fax: + 36 1 517 2141
email: nemeth2p@mav.hu



Akkerman Marianna hidász pályamester
Főpályamesteri Szakasz Sárvár
tel.: + 36 1 517 5322
fax: + 36 1 517 5002
email: vmpml@.mavrt.hu

Hidász (tervezői, szakértői) kamarai jogosultsággal rendelkezők jegyzéke

Mint ismeretes, egyes hidász mérnöki tevékenységek csak kamarai jogosultság birtokában végezhetőek.

Az alábbiakban **megyéenkénti bontásban** közreadjuk a Magyar Mérnöki Kamarában hidász jogosultsággal rendelkezők (503 fő) jegyzékét. A név és jogosultsági kódok után szerepel a levelezési cím. Az adatok csak tájékoztató jellegűek, a kamara 2007. decemberi nyilvántartásán alapul. A névjegyzék a kamara honlapján is elérhető (www.mmk.hu).

A jogosultságok közelmúltban történt átsorolását követően nincs már megkülönböztetve közúti, illetve vasúti hidász jogosultság, a HT kód mindkettőt tartalmazza. A HT-SZ a hidász szakértői jogosultság kódja. A változtatás részeként a KÉ-T jogosultsággal (utak, vasutak) 4 m szabad nyílásig tervezhető közúti híd.

Ezúttal is köszönjük Hernád Attila és Ady Györgyné szíves segítségét az adatok közreadásához. Elnézést kérünk mindazoktól, kiknek adatai esetlegesen hibásan szerepelnek a nyilvántartásban és ezúton is kérjük őket, jelezzék a kamarának.

BUDAPEST ÉS PEST

Adamkó Ferenc

HT-Sz, KÉ-Sz, HT-T; Budapest
1155 Szent Korona u. 16b II/3.

Ádány Mihály

KB-T, G-A-3, W-V-11, W-V-17,
VZ-T, HT-korl., KÉ-korl., FW-
V-20, W-V-3, W-V-5, GT-T;

Érd 2030 Facélia u. 90.

Ágoston Béla

HT-korl., KÖ-korl.
Budapest 1038 Ádám u. 13.

Angyal György

T-Sz, ESz-Sz, GT-T, VZ-T, T-T,
HT-korl.; Budapest 1138 Népfür-
dő u. 21/d II/5.

Bácskai Endréne

T-T, HT-T; Budapest 1011 Hunyadi János u. 11.

Baranyai Imre

GT-korl., T-korl., HT-korl., ET-Sz; Budapest 1151 Anyácska utca 15.

Barta János

T-T, HT-T; Budapest 1135 Fáy u. 91/C. II/11.

Bartek István

HT-korl., GT-korl., VZ-T, T-korl., KÉ-korl.; Dunaharaszti 2330 Kossuth L. utca 34.

Bartus Róbert

T-T, HT-T; Budapest 1192 Zalaegerszeg utca 29. I/6.

Becker Mária

ET-Sz, HT-korl., KÉ-Sz, BL-Sz; Budapest 1026 Bimbó út 214/A.

Becze János

T-T, KÉ-korl., HT-T; Pomáz 2013 Lupa V. u. 25.

Bedics Antal

T-T, HT-T; Budapest 1112 Törökbálinti út 77/b.

Benedek András

T-T, HT-T, VZ-T; Budapest 1012 Attila u. 109.

Benedekné Győri Enikő

HT-korl.; Budapest 1171 Szárazhegy u. 50/B.

Besse László

KÖ-T, HT-korl.; Budapest 1126 Kiss János alt. u. 9.

Bíró Tivadar

T-T, HT-T, T-Sz, ESz-Sz, KÉ-T Albertirsa 2730 Kossuth L. u. 7.

Bodnár Péter

T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-Sz; Dunakeszi 2120 Málnás utca 2.

Bodoni György

KÖ-Sz, HT-korl., KÖ-korl. Budapest 1437 Pf. 826.

Bogárdi-Tóth Éva

HT-T, T-korl. Budapest 1223 Klauzál u. 4.

Bognár Ferenc

HT-T, KÉ-korl. Budapest 1085 Csepregy u. 2/III. 16/A.

Boldvai Ernő

HT-korl., GT-T, KÉ-T, KÉ-Sz Budapest 1125 Galgóczy köz 4.

Borbás Máté Gábor

HT-T, T-korl. Budapest 1111 Karinthy F. u. 30. III/33.

Boros József

HT-korl., VZ-korl., KÉ-korl. Csömör 2141 Vágóhíd u. 7.

Boross Adrienne

KÉ-korl., GT-korl., HT-korl., T-korl., VZ-T Érd 2030 Fenyőfa u. 31.

Boross László

VZ-T, GT-korl., HT-korl., W-V-3, W-V-4, KÉ-korl. Budapest 1125 Nógrádi u. 10.

Borzsák Péter

HT-korl., KÉ-Sz, HT-Sz Budapest 1029 Zsíroshegyi út 115.

Bödecs Zoltán

HT-korl., T-korl. Budapest 1214
Reggel utca 17. IV/14.

Csanádi Istvänné

GT-korl., T-T, T-Sz, HT-korl.,
KÉ-korl.
Pilisvörösvár 2085 Fürj utca 4.

Csurilla Imre

HT-T, T-T Budapest 1138 Szek-
szárdi utca 9. III/32.

Dalmy Dénes dr.

HT-Sz, KÖ-Sz, E-T-V, HT-T,
KÉ-T
Budapest 1089 Delej u. 28.

Dalmy Tibor dr.

T-T, KÉ-T, HT-T, HT-Sz Buda-
pest 1022 Fillér u. 55/B. fszt. 1.

Diallo Aboubacrine

HT-T, T-korl. Dunaharaszti 2330
Kőrisfa utca 1/c.

Dobó Róbert

T-korl., HT-korl. Budapest 1145
Bácskai u. 48/A.

Dobrai Béla

GT-korl., GD-SZ, VZ-T, TRk-T,
HT-T, KÉ-T, KÉ-Sz, W-K4-2
Budapest 1144 Szentmihályi út
3/C I/4.

Dorka János

KÉ/I., HT-korl., KÖ-korl.
Budapest 1162 Aradi u. 10.

Duma György

T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-T, KÉ-
Sz; Budapest 1182 Zsalu u.
10/A.

Dúzs Csaba

ESz-Sz, T-Sz, T-T, VZ-korl., HT-
korl., GT-korl., KÉ-korl. Buda-
pest 1134 Dévai u. 20/A VI/18.

Duzsik Iván

T-T, HT-T, VZ-T, KÉ-T Budapest
1045 Virág u. 24. VI/34.

Ecsedi Éva

HT-T
Budapest 1035 Szél u. 3-5. II/66.

Ehal Zsuzsanna

T-T, HT-T, T-Sz, HT-Sz, KÉ-Sz
Budapest 1026 Bimbó út 141/A

Encs Mihály

HT-T, VZ-T, GT-korl., KÉ-korl.
Üröm 2096 Patak u. 4.

Érces Ferenc

T-korl., GT-korl., VZ-korl., HT-
korl., KÉ-korl. Taksony 2335 Dó-
zsa Gy. u. 63.

Erdődi László

ESz-Sz, HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T,
GT-korl., KÖ-T, T-korl.
Budapest 1044 Fóti u. 9/E.

Farkas György dr.

T-T, T-Sz, HT-T
Budapest 1029 Bercsényi u. 5.

Farkas Sándor

VZ-T, KÉ-T, HT-T
Budapest 1125 Városkúti út 14.

Farkas Sándor

FT-8, HT-korl., VZ-T, KÉ-korl.
Budapest 1126 Szolyva utca 2/B

Felhős Koppány

VZ-T, HT-korl. Budapest 1121
Fülemile u. 12-18. IX. ép. A lh.
III/7.

Fodor József

T-korl., KÉ-korl., HT-T, VZ-T
Budapest 1052 Aranykéz u. 6.
VI/69.

Fornay Csaba

T-T, HT-T Budapest 1053 Veres
Pálné u. 28.

Földi András

T-T, HT-T, G-D-53
Budapest 1016 Tigris u. 55.

Földváry Kálmán

T-T, HT-T
Budapest 1026 Bimbó u. 141/a

Füredi Péter

HT-korl., T-korl. Budapest 1142
Ungvár utca 14. IV/14.

Füstös Attila

T-korl., HT-korl., KÉ-korl. Fót
2151 Hegyalja u. 64/b

Gács Sándor

VZ-T, KÉ-korl., HT-T Budapest
1112 Fatörzs utca 1. fszt. 2.

Gál András

HT-Sz, HT-T, KÉ-Sz, T-T Bp.
1051 Hercegprímás u. 7. III/8. A

Gál Gyuláné

VZ-T, HT-T, KÉ-korl.
Budapest 1138 Karikás F. u. 20.

Gárdonyi Zoltán dr.

T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-Sz Bu-
dapest 1124 Ormódi u. 15/A

Gátay Zoltán

VZ-korl., HT-korl., KÉ-korl. Bp.
1192 Kós Károly tér 5. II. em.

Gaudi Emőke

T-Sz, HT-Sz, KÖ-Sz, KÉ-T, HT-
T, T-T Budapest 1112 Igmándi u.
20. IV/2.

Geiszt László

HT-korl., VZ-T, KÉ-korl. Szent-
endre 2000 Szélkerék u. 47.

Gilyén Elemér András

T-T, HT-T, ÉP/A Budapest 1042
Kassai u. 56-58/B

Goda Balázs

T-Sz, HT-Sz, T-T, KÉ-T, HT-T,
KÉ-Sz
Budapest 1013 Attila út 39.

Göncz László

É-I., M-I., VZ/I., HT-korl., VZ-T,
KÉ-korl.

Biatorbágy 2051 Határ u. 1.

Grabarits József

KÉ-T, GT-T, HT-T, T-korl.
Budapest 1173 Réti héja utca 53.

Gubányi-Kléber József

T-Sz, KÉ-Sz, HT-Sz, T-T, HT-T,
KÉ-T, VZ-T Budapest 1118
Mányoki út 3. II/1.

Gulyás András

T-korl., HT-korl., KÉ-korl. Szent-
endre 2000 Szmolnyica sétány
11/9.

Gyimesi Viktória

T-T, HT-T
Budapest 1103 Kőér köz 8.

Győrik István

KÉ/A, TRk-T, KÉ-T, GT-T, HT-T, VZ-T

Budapest 1137 Katona J. u. 3.

Gyurity Mátyás

T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-Sz Budapest 1132 Visegrádi u. 25. IV/36.

Havasi Zoltán

GD-T, GT-korl., VZ-korl., KÉ-korl., HT-T Szentendre 2000 Szentlászlói út 157/A

Heringer János

KÖ-Sz, HT-korl., T-korl. Budapest 1022 Fillér u. 96.

Hiros Károly

T-korl., HT-korl., ÉP/A Budapest 1115 Etele út 38/A VIII/47.

Hódi Szabolcs

T-korl., HT-T Budapest 1143 Hungária krt. 113.

Hollósi Miklós

KÖ-korl., HT-korl. Budapest 1118 Csiki-Hegyek u. 6. I/2.

Horváth Adrián

T-Sz, SzA-Sz, ET-Sz, HT-Sz, T-T, HT-T, KÉ-T, KÉ-Sz Budapest 1013 Attila út 63. III/26.

Hubina István dr.

HT-T, KÉ-korl. Szentendre 2000 Radnóti M. u. 14.

Hunyadi Mátyás

HT-T, T-korl. Budapest 1028 Kisgazda utca 40.

Hunyadi Mátyás

T-Sz, HT-Sz, HT-T, KÉ-Sz, T-T Budapest 1093 Lónyai u. 13/B

Hunyadi Mátyásné

HT-Sz, T-T, HT-T Budapest 1028 Gesztenyefa u. 6.

Huszár Dezső

HT-korl., TRk-T, KÉ-T Budapest 1116 Solt u. 7/B

Huszár László

VZ-T, W-V-14, HT-T, W-V-6, W-V-7, T-T

Budapest 1022 Eszter u. 10/B

Huszká Gábor

HT-korl., T-korl. Budapest 1024 Margit krt. 31-33. 2. em. 6/a

ifj. Kiss Rudolf

T-korl., T-korl., HT-T Budapest 1149 Kopja utca 18. I/4.

Iványi Ilona

T-T, HT-T, W-V-6, W-V-7, VZ-T Budapest 1033 Kaszásdűlő u. 2.

Iványi Miklós

T-T, HT-T Budapest 1111 Lágymányosi u. 22-26.

Jákfalvi Péter

KÖ-Sz, KÖ-T, HT-korl. Budapest 1329 Pf.: 77

Jankó László dr.

T-Sz, SzA-Sz, HT-Sz, T-T, KÉ-T Budapest 1024 Lövház u. 37.

Jónás József

VZ/A, VZ/I., VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl. Sósút 2038 Viola u. 17.

Jordán László dr.

T-Sz, HT-T, T-T
Budapest 1021 Kuruclesi út 40.

Juhász Imre

GT-T, ÉP/A, T-T, VZ-T, HT-T,
KÉ-T
Budapest 1205 Háromszék u. 17.

Kaczeus Éva

HT-T, T-korl. Budapest 1077
Dohány u. 20. IV/22.

Kaján László

HT-T, KÉ-T, T-T Budapest 1223
Kistétény u. 24.

Kanizsár Szilárd

KÉ-T, T-Sz, HT-T, GT-Sz, GT-
T, T-T
Budapest 1202 Tompa u. 21.

Kánya Béláné

HT-Sz, KÉ-Sz, HT-T Budapest
1155 Rákos út 102. VII/46.

Kapdebo Hajnal

T-korl., HT-korl., KÉ-korl.,
ÉP/A Budapest 1024 Lövőház
utca 37.

Karkus János

HT-Sz, KÉ-Sz, T-korl., HT-
korl., KÉ-korl. Budapest 1012
Mátray u. 5-7. IV/3.

Kassai László

HT-T Budapest 1044 Gyertya-
láng utca 9. I/1.

Kecskeméti Béla

HT-T, T-T
Budapest 1037 Kiscelli köz 10.

Kerényi Dénes

T-Sz, T-T, HT-Sz, HT-T, KÉ-Sz
Szentendre 2000 Barackos u. 15.

Keresztesné Gagy Dalma Enikő

HT-T, T-korl.
Budapest 1028 Zrínyi u. 13.

Kérszigei Alex

GT-T, HT-T, T-korl. Budapest
1124 Tamási Áron u. 6.

Kézdy Pál

HT-T, T-T, T-Sz, KÉ-Sz Bp. 1122
Goldmark Károly u. 12.

Kikina Artúr

T-korl., HT-T Budapest 1143
Hungária krt. 113.

Királyföldi Lajosné

T-T, HT-T
Budapest 1171 Nyitány u. 17.

Kis László

T-korl., HT-korl., KÉ-korl. Buda-
pest 1117 Bercsényi u. 32/B

Kisbán Sándor dr.

T-T, T-Sz, KÉ-T, HT-T
Budapest 1119 Estike u. 3.

Kiss Balázs

HT-korl.
Budapest 1037 Erdőalja út 161.

Kiss Lajos

T-T, HT-T, HT-Sz Budapest 1148
Szervian u. 28. I/4.

Kiszel Attila

HT-korl., T-T Budapest 1125 Is-
tenhegyi lépcső 9877/20.

Kneusel Herdliczka Ernő

HT-korl., TRk-T, KÉ-T
Budapest 1028 Kolozsvár u. 8.

Kocsonya Pál

ESz-Sz, T-Sz, ET-Sz, HT-Sz, T-T, KÉ-T, HT-T, KÉ-Sz Budapest
1122 Maros u. 36. I. em.

Koller Ida dr.

T-T, HT-Sz, HT-T Budapest
1095 Mester u. 5.

Kolozsi Gyula

ÉP/A, W-K4-2, KÉ-Sz, HT-Sz,
HT-T Budakeszi 2092 Barackvi-
rág u. 8.

Kólya Bence

HT-korl., T-korl. Budapest 1138
Karikás Frigyes u. 20.

Kólya Borbála

HT-T, T-T, GT-korl. Budapest
1138 Karikás Frigyes utca 20.

Kondor János

GT-T, GT-Sz, T-korl., HT-T
Budapest 1183 Ráday Gedeon
utca 1. C/I. 19.

Kósa Tamás

HT-T, T-korl. Budapest 1077
Rózsa u. 23-25. III/49.

Kovács László Márton

HT-korl., T-korl. Budapest 1028
Pincszer utca 3.

Kovács Nauzika

HT-korl., T-korl. Budapest 1119
Andor utca 8. VI/27.

Kovács Péter

HT-korl., KÉ-korl., VZ-T Buda-
pest 1144 Tihany utca 38. V/121.

Kovács Tamás

T-Sz, T-T, HT-T Budaörs 2040
Holdfény u.27-29. B2 ép. II/18.

Kovács Zsolt

T-T, HT-T Budapest 1117 Prielle
Kornélia u. 19/B 33

Kristók János

HT-korl., KÉ-T Budapest 1048
Kőrösbánya utca 15.

Kubisch Ferenc Pr.Eng.C.Eng.

T-T, GT-T, VZ-T, HT-T, KÖ-T,
B-T, KÉ-T Budapest 1138 Nép-
fürdő utca 21D. 7/31.

Kulka András

HT-korl., T-korl. Budapest 1078
Murányi u. 53. I./1.

Kurucz Gyula

HT-korl.
Taksony 2335 Béke utca 7/B.

Laczka Lajos

T-korl., KÖ-korl., HT-korl., VZ-
korl., T-korl. Budapest 1048 Kül-
ső-Szilágyi u. 116. V. em. 18.

Laki Gergely

VZ-T, HT-korl., KÉ-korl. Buda-
pest 1081 Fiumei út 21-23.
VII.lh. III/112.

Lakits György

KV-Sz, HT-korl., TRk-T, KB-T,
KÉ-Sz, KÉ-T, VZ-korl., GT-korl.
Budaörs 2040 Avar u. 37.

Lámer Géza dr.

T-Sz, ESz-Sz, HT-T, KÉ-T, T-T,
HT-Sz, GT-T, KÉ-Sz Budapest
1119 Rátz L. utca 12.

László Helga

T-T, HT-T

Budapest. 1173 Kövirigó u. 53.

László Viktor

KÉ-T, HT-T, T-T Budapest 1091

Üllői út 109/C I/17.

Legeza István

HT-Sz, KÖ-Sz, KÉ-korl., GT-korl., HT-korl., KÖ-korl., T-korl.

Budapest 1056 Március 15. tér 7.

Lévay Zoltán

TRk-T, HT-korl., VZ-korl., KÉ-T Budapest 1188 Címer u. 34/A

Liptovszky Gábor

T-T, HT-Sz, T-Sz, HT-T Gödöllő 2100 Virág u. 11.

Lódri Csaba

HT-korl., T-korl. Budapest 1117 Dombóvári út 17-19.

Lohonyai Csilla

T-T, HT-T

Budapest 1149 Egressy út 1/J.

Lontai András

T-T, HT-T, KÉ-Sz, HT-Sz Budapest 1056 Molnár u 10.

Lovas Antal dr.

T-Sz, HT-Sz, T-T, HT-T, KÉ-Sz Budapest 1029 Bercsényi u.5.

Loykó Miklós dr.

HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T Budapest 1132 Visegrádi u. 42-46. VII/69.

Mácsai András

T-korl., HT-T

Budapest 1056 Váci utca 41/A

Madlovits Tamás

É-I., M-I., GT-korl., HT-korl., KÖ-korl., VZ-korl., T-Sz, T-korl., ESz-Sz

Budapest 1135 Forgách köz 21.

Massányi Tibor dr.

T-Sz, E-T-V, T-T, ESz-Sz, HT-T Budapest 1121 Mártonhegyi út 11/D fszt/1.

Mátyássy László

GT-T, HT-T, T-T, HT-Sz, KÖ-Sz Budapest 1119 Thán K. u. 3-5.

Mendelényi Rudolf

HT-korl., KÉ-T Budaörs 2040 Liliom u. 1.

Mészáros Zsófia Réka

HT-T, T-korl. Budapest 1091 Ifjú munkás u. 18/II.

Mihalek Tamás

HT-Sz, T-T, KÉ-T, VZ-T, HT-T Budapest 1138 Karikás F. u. 20.

Minkó Péter

HT-T, T-korl. Budapest 1191 Kisfaludy u. 37.

Mócsán József

GT-T, KÉ-T

Dunakeszi 2120 Kápolna u. 11.

Mohay Kálmán

T-T, HT-T Szentendre 2000 Barackvirág u. 21.

Moldovány Ildikó

HT-Sz, HT-korl., T-korl., KÉ-Sz, KÉ-korl. Budapest 1131 Násznagy u. 55.

Molnár Éva

ET-Sz, HT-Sz, T-Sz, T-T, HT-T,
KÉ-Sz Budapest 1088 Rákóczi
út 11. III/8.

Molnár Gábor

HT-T, T-T Budapest 1091 Ifjú-
munkás u. 18/2.

Molnár János

KÉ-korl., HT-korl., T-korl. Bu-
dapest 1077 Rózsa utca 1. I/9.

Molnár Kázmér

KÉ-T, T-T, HT-T, T-Sz, ESz-Sz,
ET-Sz Budapest 1029
Zsíroshegyi út 7.

Molnár Sándor

ÉP/A, T-korl., HT-korl., KÉ-
korl. Pócsmegyer 2017 Rezeda
utca HRSZ: 1165

Nagy András

T-T, HT-T Budapest 1027 Kapás
u. 51-53. II.ép. Fsz/1.

Nagy Csaba

GT-korl., HT-korl., KÉ-Sz, KÉ-
T Budapest 1106 Keresztúri út
39-41.IX. ép. 1.

Nagy László

VZ-korl., HT-korl., T-korl., GT-
T Budapest 1221 Leányka u. 3.
X/60.

Nagy Sándor

GT-T, KÉ-T, TRk-T, HT-T, VZ-
T Budapest 1037 Szépvölgyi út
49-55. A/3.

Nagy Zsolt

T-Sz, HT-Sz, G-D-53, T-T, HT-T,
KÉ-T, KÉ-Sz Budapest 1112 Be-
regyszász út 42/C

Nagyné Csordás Ildikó

HT-korl., KÖ-korl. Budapest
1106 Keresztúri út 39-41. IX/1.

Németh Ferenc

HT-Sz, KÉ-Sz, HT-T, T-T Buda-
pest 1126 Márvány u. 29. II/2.

Németh István

HT-Sz, HT-T, T-korl., KÉ-korl.
Budapest 1112 Kópházi u. 5.

Németh Tamás

HT-T, KÉ-T, T-T, HT-Sz, T-Sz,
KÉ-Sz, É-I., M-I., ÉP/A Buda-
pest 1141 Mosztár u. 5.

Novoszáth Tamás

KÉ-T, HT-T
Budapest 1. 1250 Pf.: 2.

Ódor Viktória

HT-T, T-T Budapest 1161 Rákos-
palotai határút 17.

Osztrovszki Mihály

HT-korl. Budapest 1134 Kassák
L. u. 78. VII/73.

Ovád Magdolna

HT-korl., KÉ-korl., VZ-T
Biatorbágy 2051 Határ utca 1.

Paál Tamás dr.

VZ-T, GT-T, HT-T, E-GT-V Bu-
dapest 1113 Ulászló u.62. III/10

Páhy Zoltán Zalán

HT-korl., T-T Budapest 1118
Frankhegy u. 11.

Pál Gábor

T-Sz, HT-Sz, KÉ-Sz, ÉP/A, T-T,
HT-T

Budapest 1031 Nimród u. 7.

Pálné Pekáry Katalin

T-Sz, HT-T, KÉ-korl., T-korl.
Budapest 1135 Szent László út
14. IV/428.

Pálóssy Miklós

T-T, HT-T, HT-Sz Budapest
1222 Máramarosi u. 12.

Paulerné Szeiler Éva

T-Sz, T-T, VZ-T, HT-T
Budapest 1115 Halmi u. 21.

Pazár Miklós

T-T, KÖ-T, KÉ-Sz, HT-korl.,
TRk-T, VZ-T, T-Sz, ESz-Sz Bu-
dapest 1012 Kuny Domokos u.
17.

Pej Kálmán

KÉ-T, W-K4-2, KÖ-Sz, KÉ-Sz,
TRk-T, HT-korl.
Budapest 1300 Pf. 4.

Pesti Gyula

ÉP/A, É-I., W-K4-2, HT-korl.,
KÉ-Sz, KÉ-korl.
Budapest 1440 Pf. 38.

Pethő Csaba

GT-T, T-Sz, T-T, VZ-T, KÉ-T,
HT-T Budapest 1027 Margit krt.
50-52.

Pintérné Agárdi Veronika dr.

GT-korl., HT-korl., KÉ-korl., T-
korl., KÉ-Sz Veresegyház 2112
Galagonya út 28/B

Piti Róbert

HT-T Budapest 1203 Téglagyártó
u. 9/A. III/134.

Popini Zoltán

T-T, HT-T, KÉ-korl. Gyál 2360
Zrínyi Miklós u. 58/A

Pozsonyi Iván

GT-T, HT-T, T-T, KÖ-Sz, HT-Sz
Budapest 1115 Ozorai u. 3.

Prjevara Mihályné

HT-T
Budapest 1038 Rókahegyi út 30.

Püski Ottó

HT-korl., TRk-T, KÉ-T
Budapest 1014 Táncsics M. u. 15.

Rápolti István

HT-korl., VZ-korl., GT-korl., KÉ-
T Budapest 1116 Solt utca 10.

Reiner Gábor

T-T, HT-T, HT-Sz, KÖ-Sz Buda-
pest 1089 Reguly A. u. 49.

Répai György Dániel

W-V-1, W-V-4, W-V-5, W-V-3,
W-V-2, KÉ-korl., GD-T, GT-T,
HT-korl., T-korl., VZ-T
Budapest 1165 Olga u. 19. II/6.

Répay András

HT-T, T-T Budakeszi 2092 József
A.u. 153.

Révfalvi Attila

HT-T, KÉ-T, KÉ-Sz
Budapest 1202 Csallóköz u. 22.

Reviczky János

HT-T, T-T, HT-Sz Budapest 1186
Margó Tivadar u. 188.

Romhányi Mihály

T-T, HT-T, GT-T, HT-Sz, ÉP/A,
KÉ/I. Veresegyház 2112 Új isko-
la u. 23.

Róna Tivadar

KÉ-T, HT-T Budapest 1162 Le-
genda utca 6.

Rosnyay András

HT-Sz, KÉ-Sz, HT-T Budapest
1027 Bem József u. 8.

Sadecky Alajos

HT-korl., TRk-T, KÉ-korl., VZ-
T Solymár 2083 Bocskai u. 24/C

Sághi Károly

T-T, HT-T Budapest 1124 Hegy-
alja út 127/B

Sándor Zoltán

GO-T, VZ-T, HT-korl., KÉ-korl.
Budapest 1119 Solt u. 24. II.6.

Sapkás Ákos

HT-korl., T-korl.
Budapest 1113 Bocskai út 69.

Sárdi Ferenc

VZ/I., KÖ-Sz, BL-Sz, GT-korl.,
HT-korl., KÖ-korl.
Budapest 1188 Szélső u. 36/A

Sárközi Örs Ákos

HT-T, T-korl. Kistarcsa 2143
Bartók B. u. 22/E

Scheiber Zoltán

É-I., M-I., T-T, VZ-T, HT-T, T-
Sz, ESz-Sz, KÉ-T
Budapest 1149 Róna utca 113.

Schmidt György

T-korl., HT-T Budapest 1117
Baranyai u. 12. II/1.

Schneider Kitti

HT-korl., KÉ-korl. Budapest 1138
Szent László u. 90-92. I/D

Schulek János

T-T, KÉ-T, HT-T, KÖ-T, TRk-T
Budapest 1121 Budakeszi út 34/c

Schváb Zoltán Gábor

KÉ-Sz, HT-Sz, VZ-Sz, KÉ/I.,
VZ/I., TÉ, VZ/A, VZ-T, TE/A,
ÉP/A, KÉ/A, GT-T, HT-T, KÉ-T,
T-T, GD-T
Budapest 1221 Tegzes utca 43.

Sigrai Tibor dr.

HT-T, T-T; Bp. 1026 Rügy u. 11.

Sitku László

HT-SZ; Törökbálint 2045 Attila
utca 48.

Skorka Judit

HT-korl., T-korl. Budapest 1094
Tűzoltó utca 92. fszt./ 1.

Skultéty László Ádám

HT-korl. Érd 2030 Gyula 55. II/2.

Sokoray-Varga Béla dr.

GT-korl., HT-korl., KÉ-korl., VZ-
T Budapest 1116 Bazsalikom u. 9.

Solymossy Imre

T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-T, KÉ-Sz,
VZ-T; Bp. 1039 Kalászi út 58-60.

Sólyom Jenő

KÉ/I., HT-T, KÖ-T, KÖ-Sz, W-
K4-2 Biatorbágy 2051 Iskola u. 6.

Soós Anna

T-korl., HT-korl., KÉ-korl.
Budapest 1036 Uszály u. 12.

Soós Gábor

KÉ-T, VZ-T, HT-T, T-T Buda-
keszi 2092 Knáb János u. 39.

Stefanik Péter

HT-T, T-T, KÖ-T Budapest
1056 Havas u. 4. II.em. 2/a

Strébl László

HT-Sz, T-T, HT-T
Budapest 1112 Érdi út 6/B

Subert István

W-K4-2, KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-
korl. Budapest 1775 Pf. 130.

Süle Ferenc Attila

HT-korl., KÉ-korl., T-korl.
Budapest 1112 Beregszász utca
42/c

Szabó Bertalan dr.

HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T, T-Sz, T-T
Budapest 1111 Műgyetem rkp.
5-7. Z. ép. 802.

Szabó Gyula dr.

T-Sz, ESz-Sz, HT-Sz, G-D-53,
T-T, HT-T, KÉ-Sz Érd 2030 Ba-
dacsonyi út 51.

Szabó István

T-Sz, T-T, VZ-T, HT-T
Budapest 1112 Eper u. 12/B

Szabó Zsolt

T-korl., HT-T
Budapest 1221 Péter Pál u. 34.

Szaller Zoltán

VZ/I., BL-Sz, HT-korl., KÖ-T,
ET-Sz, T-korl., KÖ-Sz, GT-korl.
Törökbálint 2045 Bottyán u. 12.

Szalma István

HT-T, T-T Budapest 1062
Podmaniczky u. 85. I/5.

Szánthó Pál

HT-T, HT-Sz Budapest 1113
Tarcali u. 13.

Szatmári Gábor

ÉP/A, HT-T, HT-Sz, KÉ/I.
Budapest 1112 Sasadi köz 1/B

Szatmári István dr.

T-Sz, HT-Sz, KÖ-Sz, T-T, HT-T
Budapest 1112 Sasadi köz 1/b

Szatmári Tibor

HT-T, T-T
Budapest 1112 Rétkerülő u. 19.

Székely Márta Noémi

T-T, HT-T Budapest 1144 Ond
Vezér út 36/A 8/32.

Székely Veronika

T-T, HT-T, T-Sz
Budapest 1141 Pítvar u. 7/A

Szelei István

HT-T, KÉ-korl., VZ-T
Budapest 1028 Rákóczi út 16.

Szentkúti Pál

HT-T, T-T Budapest 1012 Várfok
u. 15/b III/4.

Szepessy Gábor

HT-Sz, T-T, KÉ-korl., HT-T
Budapest 1116 Kisköre u. 1.

Szerbák László

T-T, HT-T Budapest 1089 Bíró
Lajos u. 56. I/1.

Szerémi Györgyi

HT-T, T-korl. Budapest 1118
Regös köz 3. VI/25.

Szmodics Zoltán

HT-korl., T-korl. Budapest 1117
Nándorfejérvári út 8/C

Szőkéné Fáber Éva

HT-korl., T-korl.
Szigetszentmiklós 2310 Honfoglalás u. I/c

Szőnyi László

HT-T, T-T
Budapest 1124 Pagony u. 4.

Szpevák Olívia Szilvia

T-korl., HT-korl., KÉ-korl.
Budapest 1118 Torbágy u. 12.
VI/23.

Takács Margit

T-Sz, KÉ-korl., HT-korl., T-korl.
Budapest 1089 Orczy út 25 B
fsz. 4.

Takács Péter

HT-korl., T-korl. Budapest 1214
Reggel u. 7. III/9.

Takáts Judit

HT-Sz, KÉ-T, HT-T, ESz-Sz, T-T, ET-Sz, T-Sz
Budapest 1122 Maros u. 36.

Tamás László

T-T, HT-T, KÉ-Sz
Budapest 1118 Ménesi út 17/B

Teiter Zoltán

T-T, HT-T, HT-Sz, T-Sz, KÉ-Sz
Budapest 1225 Petőfi Sándor
utca 42.

Teleki Kálmán

HT-Sz, HT-T, KÉ-Sz
Budapest 1112 Igmándi u. 11.

Temesvári Ágnes

T-Sz, KÉ-T, VZ-T, T-T, HT-T
Budapest 1145 Korong u. 25.
fsz/2.

Tímáriné Jendrolovics Andrea

KÉ-T, VZ-korl., HT-korl.
Budapest 1141 Paskál u.17. II/9.

Tómánné Kovács Szilvia

HT-korl., VZ-T, KÉ-T Biatorbágy
2051 Szily Kálmán utca 8. 10-es
lakás

Tomasovszki János

HT-korl., T-korl. Budapest 1119
Etele út 71. VIII/79.

Tóth Bertalanné Urbán Katalin

HT-T
Budapest 1024 Lövház u. 37.

Tóth László Ákos

HT-Sz, HT-T Budapest 1044
Szabolcska M. u. 51. II/8.

Tóth László dr.

T-Sz, GT-T, T-T, KÉ-T, HT-T,
VZ-T Bp. 1026 Lotz K. u. 3. II/1.

Tóth Tivadar Tihamérné

HT-T, KÉ-T
Budapest 1024 Lövház u. 37.

Träger Herbert dr.

HT-Sz; Bp. 1112 Érdi út 10/B

Träger János

HT-korl., HT-Sz, KÉ-Sz
Dunabogdány 2023 Svábhegy u.
22.

Vakarcs László

T-T, HT-Sz, HT-T, KÉ-Sz Budapest 1105 Kápolna u. 15. II/7.

Váradyné Fort Veronika

VZ-korl., HT-korl., TRk-T, KÉ-Sz, KÉ-T

Budaörs 2040 Nefelejcs u. 14.

Varga Éva Enikő

GT-korl., HT-korl., T-korl. Budapest 1108 Mélytő u. 2. VI/28.

Varga Ferenc

HT-T, KÖ-Sz, HT-Sz, GT-korl., KÖ-korl., HT-korl., T-korl., T-korl., VZ-korl. Érd 2030 Kópány u. 21.

Varga Tarhós Klára

K-F-J, K-F-V, K-F-Z, GT-T, T-T, KÉ-korl., HT-korl., VZ-T, T-Sz, ESz-Sz

Budapest 1118 Tűzkő u. 10.

Vaskó László

T-T, T-Sz, HT-korl. Budapest 1138 Párkány u. 24. VIII/49.

Veróci Béla dr.

T-Sz, T-T, HT-T, HT-Sz, KÉ-Sz Érd 2030 Daróci u. 13.

Vertse Miklós

KÉ/I., HT-korl., T-korl. Budapest 1143 Hungária krt. 113.

Vlasits György

HT-korl., KÉ-korl., T-Sz Budapest 1026 Garas u. 26/A

Völgyi István Krisztián

HT-korl., T-korl. Budapest 1033 Folyamőr u. 4. X/55.

Wellner Péter

HT-Sz, KÖ-Sz, T-T, VZ-T, KÉ-T, HT-T Budapest 1118 Tűzkő u. 6.

Zalán Ákos

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl. Budapest 1143 Hungária krt. 113.

Závecz Richárd

HT-T, T-korl. Budapest 1214 Zrínyi u. 1/A IV/14.

Zsömböly Sándor

GT-T, T-T, HT-T, HT-Sz, KÖ-Sz Budapest 1119 Thán K. u. 3-5.

BÁCS-KISKUN**Bozóky László**

HT-korl., KÖ-korl. Kecskemét 6000 Nagykőrösi u. 12.

Dancsó Csaba

T-korl., KÖ-korl., HT-korl., T-korl. Kecskemét 6000 Belsőnyír 405.

Darabosné Bujdosó Zsuzsanna

VZ-T, KÖ-korl., HT-korl. Helvécia 6034 Papp S. tér 14.

Fetter Róbert

KÖ-korl., HT-korl. Kalocsa 6300 Kossuth u. 61 D II/49.

Raics István

HT-korl., KÉ-korl. Baja 6500 Szüretelő u. 4.

BARANYA

Hesz Gábor

T-korl., HT-korl., T-korl., HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T
Pécs 7627 Sellő u. 4.

Jaczó Zoltán dr.

BL-Sz, ET-Sz, HT-T, KÉ/I., KÉ/A, HT-Sz, KÉ-Sz, T-T, ÉP/A Pécs 7624 Bárány u. 28.

Kovács Péter

T-korl., GD-korl., KÖ-korl., HT-korl. Komló 7300 Petőfi út 27.

Lovas Attila

TRk-T, HT-T
Pécs 7624 Rókus u. 7/A

Motyovszki Ágnes

T-Sz, T-T, HT-korl.
Pécs 7627 Sellő u. 4.

Orbán Zoltán

HT-korl., T-korl., T-korl.
Pécs 7635 Fekete u. 2.

Rabb Péter

E-T-V, ESz-Sz, T-Sz, ET-Sz, HT-T Pécs 7633 Lugos u. 5.

Újvári Péter

VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Pécs 7634 Kétágú u. 22.

BÉKÉS

Bánfi Ádám Zoltán

HT-korl., GT-korl., T-T, É-I., ÉP/A Békéscsaba 5600 Gábor Áron u. 9. IX em. 36.

Bánszky József dr.

KÖ-korl., HT-korl., T-Sz, GT-T, T-T
Békéscsaba 5600 Andrássy u. 49.

Hankó György

ÉP/A, KÉ/A, KÖ-korl., HT-korl., VZ/A, T-T
Békéscsaba 5600 Lugosi u. 12.

Hirth József

GT-korl., T-korl., KÖ-korl., VZ-korl., T-korl., HT-korl.
Gyula 5700 Veress E. u. 14.

Hrabovszki András

KÖ-korl., HT-korl.
Békéscsaba 5600 Pásztor u. 38.

Kovács Éva

T-Sz, T-T, HT-korl.
Gyula 5700 Dürer A. u. 11.

Maláta Mihály

HT-Sz, KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-korl.
Békéscsaba 5600 Fácán köz 1.

Moldovánné Bálint Hajnalka

HT-korl., KÖ-korl. Békéscsaba 5600 Gyümölcsös u. 25

Nagy József

KÖ-T, VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl., TRk-T, KÖ-Sz
Mezőberény 5650 Fő út 7.

Skultéti Mihály

VZ-T, TRk-T, KÖ-korl., HT-korl.
Szarvas 5540 Árpád u. 6. fszt. 1.

Szabó Hajnalka

KÖ-korl., HT-korl. Békéscsaba 5600 Szabó D. u. 7. I/3.

Sztankó Ilona

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl.
Békéscsaba 5600 Kemény u. 20.

Varga Zsolt

KÖ-Sz, HT-korl., KÖ-korl.
Békéscsaba 5600 Pongrácz A. u.
70.

Vass Árpád

M-I., É-I., ÉP/A, T-korl., T-korl.,
HT-korl., KÖ-korl., VZ/A
Békéscsaba 5600 Gyóni Géza u.
6. III/28.

**BORSOD-ABAÚJ-
ZEMPLÉN****Bartha Miklós**

KÉ/A, VZ/A, KÖ-korl., HT-korl.
Miskolc 3526 Repülőtéri u. 6-8.

Csicsely András dr.

GT-T, HT-T, VZ-T, KÖ-korl.
Nyékládháza 3433 Kandó K. u.
13.

Farkas László

KÖ-korl., HT-korl.
Miskolc 3516 Bacsinszky út 7.

Ferenczy József Géza

GO-T, HT-korl., G-korl.
Miskolc 3534 Bertalan u. 18. I/3.

Galajda Péter

HT-korl., KÖ-korl., T-korl., T-
korl.
Miskolc 3527 Kruspér u. 14.

Győrffy István

VZ/A, VZ-T, GT-korl., T-T, HT-
korl., KÖ-korl., W-V-3, W-V-5
Miskolc 3527 Katalin u. 1.

Halász József dr.

KÉ/I., HT-T, KÖ-T, T-T, KÖ-
korl., GT-korl., KÖ-Sz, HT-Sz
Miskolc 3529 Műhely u. 14.

Harangozó Gyula

KÖ-korl., HT-korl., TRk-T, VZ-T
Miskolc 3508 Kertész u. 8.

Holló Csaba

T-Sz, ET-Sz, T-T, HT-korl., ESz-
Sz, M-I., KÉ-T
Miskolc 3532 Győri kapu 79. I/2.

Huszár János

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl.
Miskolc 3516 Hordó u. 15.

Karácsony Tamás

HT-korl., KÖ-Sz
Miskolc 3530 Petőfi u. 2. I/3.

Nagy András

HT-korl., T-Sz, T-T
Miskolc 1. 3545 Pf. 462.

Peiker Tamás

KÖ-korl., VZ-korl., HT-korl.,
KÖ-Sz
Miskolc 3508 Csabavezér u. 134.

Rajna József

KÉ/I., HT-korl., T-korl., T-korl.
Mezőkövesd 3400 Kiss István u.
34.

Rubóczki Irén

KÉ/A, VZ/A, HT-korl., KÖ-korl.,
VZ-T Miskolc 3525 Tizeshonvéd
út 16. III/2.

Sinka György

VZ/A, KÖ-korl., HT-korl. Sátor-
aljaújhely 3980 Móricz Zs. u. 27.

Szekrényiné Szemenyei Anna

VZ-T, W-V-2, W-V-3, W-V-4,
W-V-5, W-V-1, W-V-9, T-T,
HT-korl., KÖ-korl.

Miskolc 3529 Kós K. u. 26.

Szepesszentgyörgyi Oszkár

T-Sz, HT-korl., T-T Miskolc
3530 Tizeshonvéd köz 1. fszt.6.

Szlukovinyi Tamás

T-korl., T-korl., HT-korl.

Miskolc 3533 Lónyai u. 22.

Szombathy Zoltán

HT-korl., KÖ-korl., VZ-T

Miskolc 3530 Avasalja u. 26.

Szomolányi Antal

KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-korl.

Miskolc 3525 Tizeshonvéd u.
10. III/1.

Tátrai János

HT-T, KÖ-Sz Miskolc 3532
Rácz Á. u. 34. 4/1.

Vastag Sándor

ET-Sz, ESz-Sz, T-Sz, KÖ-T,
GT-Sz, T-T, GT-T, VZ-T, HT-T,
HT-Sz, KÖ-Sz, G-Sz Miskolc
3529 Perczel M. u. 23.

CSONGRÁD

Babos Tamás

T-korl., GD-korl., KÖ-korl., HT-
korl., T-korl.

Szeged 6723 Róna u. 27.

Czirok Ferenc

K-F-Z, K-F-V, K-F-J, W-V-12,
VZ-T, W-V-7, W-V-8, VZ-korl.,
W-V-4, KÖ-korl., HT-korl., GT-
korl., W-V-6, W-V-13, W-V-9
Szeged 6723 Murányi u. 14.

Csapó László Géza

KÖ-T, HT-korl., TRk-T

Szeged 6727 Benczúr u. 3.

Füle Attila

KÖ-Sz, HT-korl., HT-T, KÖ-korl.
Szeged 6725 Hattyas sor 20/A

Lakatos István

HT-korl., KÖ-korl., HT-Sz, KÖ-
Sz, HT-T

Szeged 6725 Pálffy utca 31/A

FEJÉR

Agárdi László

T-Sz, ET-Sz, ESz-Sz, HT-korl.,
T-T Ercsi 2451 Dózsa Gy. u. 47.

Agárdi Péter

HT-korl., KÉ-korl. Dunaújváros
2400 Tavasz utca 26. I/3.

Bagócsi Árpád

HT-korl., KÖ-T Székesfehérvár
8000 Tolnai u. 30. VI/12.

Csorna László

HT-korl., KÖ-korl. Székesfehér-
vár 8000 Verbői u. 12.

Fogarasi Gábor

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl.

Székesfehérvár 8000 Tompa M. u.
25.

Grimm Viktor

KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Cserépes köz 4. X/64.

Grosz Krisztina

TRk-T, VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Koronázó tér 1.

Gyuricza István

KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Könyves K. u. 24.

Jávorka Lászlóné

T-Sz, KÖ-korl., KÖ-T, T-T, HT-T Dunaújváros 2400 Táncsics M. u. 2/A II/3.

Kalászi Pál

T-T, HT-T
Etyek 2091 Gesztenyés út 2.

Kárpáti Imre

TRk-T, KÉ-Sz, KÉ-T, HT-korl. Székesfehérvár 8002 Pf. 136.

Kerék János dr.

W-V-9, HT-korl., KÖ-korl., VZ-T Székesfehérvár 8000 Móricz Zs. u. 54.

Konrád Zoltán

HT-korl., KÉ-korl. Martonvásár 2462 Táncsics u. 24.

Kovács Károlyné

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., TRk-T Székesfehérvár 8000 III. Béla király tér 3 C

Kruczler Andrea

HT-korl., KÉ-korl.
Csabdi 2064 Szabadság u. 116.

Molnár István

KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Szeder köz 1/A

Németh Renáta

KÖ-korl., HT-korl.
Jenő 8146 Köztársaság u. 5.

Nyulasi Tamás

KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Virág B. u. 12.

Pálffy György

TRk-T, KÖ-korl., HT-korl.
Úrhida 8142 Újszőlők u. 52.

Pusztai Pál

HT-T
Bicske 2060 Vasvári Pál u. 47.

Schmidt Norbert

KÖ-korl., HT-korl.
Mór 8060 Bartók B. u. 32.

Szatzer Ágnes

KÖ-korl., HT-korl. Székesfehérvár 8000 Zsombolyai u. 42.

Szigeti Zoltán

T-korl., HT-korl., T-korl. Gárdonyi 2483 Szabadság u. 16. II/11.

Tímár Gábor

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl.
Rácalmás 2459 Hold u. 4.

Tóth László

T-T, T-Sz, HT-korl.
Dunaújváros 2400 Zrínyi út 10.

GYŐR-MOSON-SOPRON

Agárdy Gyula

T-Sz, W-K4-6, HT-Sz, KÖ-Sz,
T-T, HT-T
Győr 9028 Páva u. 45/A

Andor Krisztián dr.

HT-T, T-T, E-É-V, T-korl.
Sopron 9401 Ó-Hermes u. 1.

Csordás Péter

T-korl., KÖ-korl., HT-korl., T-
korl.
Győr 9028 Somogyi Imre u. 7.

Dukkon Miklós Tibor

T-korl., HT-korl., T-korl.
Sopron 9400 Balfi u. 71.

Funtek Szilárd

HT-korl., T-korl., T-korl.
Győr 9024 Kálvária u. 9/D

Galgóczi József

HT-korl., T-korl., T-korl., KÖ-
Sz Győr 9012 Szalvay M. u. 8.

Guzmics János

KÖ-Sz, T-T, T-Sz, HT-Sz, HT-T
Győr 9022 Czuczor Gergely u.
36. IV/11

Hámori Sándorné Kasnyik Katalin

KÖ-Sz, W-K4-2, HT-Sz, KÖ-
korl., HT-korl.
Győr 9026 Rónay Jácint u. 17.

Hegedüs Attila

KÖ-korl., HT-korl.
Győr 9028 Széna u. 11.

Horvát Ferenc dr.

KÖ-Sz, KÖ-T, HT-T
Győr 9030 Dinnyés u. 30.

Jófeju György

KÖ-Sz, HT-korl., TRk-T, KÖ-T,
GT-korl.
Győr 9023 Álmos u. 18. 1/1.

Lőrincz György dr.

HT-T, T-Sz, T-T, HT-Sz, KÖ-Sz
Győr 9024 Hunyadi u. 7/A

Lublóy László dr.

W-K4-6, HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T,
T-T Győr 9022 Liszt F. u. 24.
Makra Elek T-Sz, VZ-T, HT-T
Győr 9023 Ifjúság krt. 25. II/7.

Molnár Viktor dr.

HT-Sz, KÖ-Sz, HT-T
Győr 9024 Álmos u. 2.

Persa András László

T-T, T-Sz, HT-T
Győr 9024 Babits M. u. 38/c.

Ring László

KÖ-Sz, HT-T, KÖ-T, KÉ-korl.,
KÖ-korl. Győr 9021 Amadé u. 1.

Simon Zoltán

HT-korl., T-korl., T-korl.
Győr 9026 Tábor u. 38.

Takácsné Lehner Marianna

T-korl., HT-korl., T-korl.
Győr 9030 Száva u. 8/D

Tóth Csaba

KÖ-korl., HT-korl.
Nyúl 9082 Széchenyi I. u. 24.

Tóth Zoltán dr.

E-T-V, T-Sz, ESz-Sz, ET-Sz,
SzA-Sz, GT-Sz, KÖ-Sz, HT-Sz,
G-D-61, T-T, HT-T
Győr 9023 Buda u. 29.

Virág István

KÖ-Sz, KÖ-T, HT-T
Győr 9021 Révai M. u. 4.

Zelei Péter

HT-korl., T-korl., T-korl.
Győr 9022 Bástyá u. 53.-57.

HAJDÚ-BIHAR**Báló Endre**

KÖ-T, HT-korl., KÖ-Sz Debrecen
4024 Kossuth u.18. I/4.

Dedinszky András

TRk-T, HT-korl., KÖ-korl., VZ-korl.,
KÖ-T, KÖ-Sz
Debrecen 4026 Csók u. 5/A

Erdei János

HT-korl. Debrecen-Józsa 4225
Szilegyházi u. 5.

Som Ibolya

W-V-1, W-V-2, W-V-3, W-V-4,
W-V-5, W-V-8, W-V-9, VZ-T,
KÖ-korl., HT-korl. Debrecen
4024 Kossuth u. 13. I/2.

HEVES**Bodnár László**

VZ-T, HT-T, KÖ-T, TRk-T
Eger 3300 Klapka út 1/B

Dobi Attila

T-korl., KÖ-korl., HT-korl., VZ-T
Eger 3300 Joó János u. 1.

Gál Bertalan

T-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Eger 3300 Pozsonyi u. 2. I/13.

Gulyás Lajos

HT-korl.
Füzesabony 3390 Petőfi u. 24.

Herbály Valéria

HT-T, KÖ-T, VZ-T, TRk-T
Eger 3300 Faiskola u. 10.

Husvéti Iván Zoltán

KÖ-Sz, HT-T, KÖ-T, TRk-T
Eger 3300 Sóház utca 16. I/4.

Kun Ferenc

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., VZ-T
Füzesabony 3390 Baross Gábor
u. 38.

Pálinskás Józsefné

VZ-T, GP-T, HT-korl., KÖ-korl.
Eger 3300 Eötvös u. 15.

Rákócziné Horgonyi Margit

HT-korl. Hatvan 3000 Hatvanas
u. 7. IV/39.

Szabó Csaba

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl.
Sirok 3332 Lenin u. 25/a

Szerencsi Gábor

W-K4-2, HT-T, T-T, KÖ-korl.
Eger 3300 Maklári u. 45.

Szerencsiné Major Éva

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl.
Eger 3300 Maklári u. 45.

Türk Antal Miklós

VZ-T, VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl.

Eger 3300 Türk Frigyes u. 31.

JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK

Décse Sándor

GD-korl., KÉ-korl., HT-korl., GT-korl., KV-Sz, VZ-korl., VZ/I. Besenyszög 5071 Chiovini F. u. 32.

Gulyás István

KÉ/I., VZ-korl., GT-korl., HT-korl., KÉ-korl. Szolnok 5000 Várkonyi tér 16. fszt. 2.

Hubai Sándor

KÉ/A, KÖ-korl., HT-korl., KÉ/I. Kisújszállás 5310 Béla király u. 38.

Kovács Ferenc

M-I., É-I., ÉP/A, VZ-T, KÉ-korl., HT-korl., GT-korl., KÉ/I., KÉ/A, VZ/I. Szolnok 5000 Konstantin út 34. II/11.

Lajkó Tibor

GT-korl., ET-Sz, T-korl., HT-korl., KÉ-korl. Kunszentmárton 5440 Pf. 37.

Nagy Sándor dr.

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl., K-F-Z, VZ-T, W-V-16, W-V-15, W-V-12, W-V-9, VZ/I. Szolnok 5000 Mécsvirág u. 1.

Nemes Gyula

KV-Sz, BL-Sz, ET-Sz, VZ-T, HT-korl., KÉ-korl., VZ/A, É-I., M-I., ÉP/A, VZ-Sz, GT-korl., FW-V-20, VZ/I.

Szolnok 5000 Garibaldi u. 20.

Németh Imre

KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-korl. Szolnok 5000 Tompa u. 7. II/37.

Polgár Jenő

ÉP/A, T-T, GT-korl., VZ-korl., ESz-Sz, T-Sz, HT-korl., KÉ-korl. Tiszajenő 5094 Köztársaság u. 7.

Schneider Péter

KÉ/I., KÉ/A, KÉ-Sz, KÉ-T, TRk-T, GT-korl., VZ-korl., HT-korl. Szolnok 5000 Ács u. 13.

Stefanik István

T-T, HT-korl., KÉ-korl. Szolnok 5000 Pozsonyi u. 22. I/3.

Tornyai Géza

GT-korl., HT-korl., VZ-T, KÉ-korl., VZ/I. Szolnok 5000 Arany J. u. 17.

Vajk Ödönné Wolf Zsuzsanna

M-I., ÉP/A, É-I., VZ-T, HT-korl., GT-T, KÉ-korl., VZ-korl., T-T Szolnok 5000 Réz u. 2. IV/14.

Virág Lajos

HT-T, É-I., M-I., VZ/I., ÉP/A, VZ-T, T-T Szolnok 5000 Sarló u. 22/A 1/2.

Zsíros András

KÉ/A, GT-korl., VZ-korl., HT-korl., KÉ-korl. Tiszafüred 5350 Húszöles út 100.

KOMÁROM- ESZTERGOM

Gécsek Jenő

ESz-Sz, T-Sz, T-T, HT-korl.
Tatabánya 2800 Vadász u. 65.

Magyar Gáspárné Derszib Éva

KÖ-korl., HT-T, VZ-T
Dorog 2510 Zrinyi u. 2.

Varjas András

IR-m, TRk-T, ÉP/A, HT-T, KÉ-T, VZ-T Tatabánya 2800 Gál István ltp. 413. IV/1.

NÓGRÁD

Deák László Tamás

T-Sz, T-T, HT-korl. Salgótarján
3100 Budavölgyi út 36.

Dobos Csaba

KÖ-korl., HT-korl.
Salgótarján 3104 Kinizsi u. 33.

Fehérné Rácz Mária

KÖ-korl., HT-korl., T-korl., GT-korl.
Nagyréde 3214 József A. u. 9.

Fráter István

KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-korl. Salgótarján 3100 Kővirág u. 19.

Hajós Ferenc

KÉ-korl., HT-korl., T-T, T-Sz
Salgótarján 3100 Pécskő u. 7.

Lantos László

TRv-T, VZ/I., KÉ/I., M-I., GO-T, B-T, VZ-T, TRk-T, GT-korl., KÉ-T, K-F-Z, W-V-9, VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., GD-T
Salgótarján 3100 Vereckei út 1.

Szatmári János

ESz-Sz, T-Sz, ET-Sz, GT-Sz, T-korl., HT-korl., VZ-korl., GT-korl. Balassagyarmat 2660 Hunyadi u. 4. III/11.

Ürmössy Ákos

HT-korl., KÖ-korl.
Bátonyterenye 3078 Klapka út 14.

Vilimi Sándor

VZ-korl., GT-korl., W-K4-2, KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-T, HT-Sz
Salgótarján 3102 Petőfi út 80/B

Vilimi Sándorné

GT-T, GT-korl., T-T, HT-T, KÖ-korl.
Salgótarján 3102 Petőfi út 80/B

Walter Mihály

GD-T, HT-korl., KÖ-korl. Salgótarján 3100 Fáy A. krt. 5. II/5.

Klenóczky Sándor

ESz-Sz, ET-Sz, T-Sz, GT-Sz, HT-T, GD-SZ, GT-T, VZ-korl., KÉ-korl., T-T Salgótarján

SOMOGY

Boa Árpád

KÖ-Sz, T-korl., HT-korl., T-korl.
Kaposvár 7400 Vikár B. u. 43.

Endrédi János

HT-korl., TRk-T, KÉ-Sz, KÉ-T
Kaposvár 7400 Kanizsai u. 74.

Friss Ferenc

KÖ-korl., HT-korl.
Kaposvár 7400 Szegfű u. 30.

Gáspár László

HT-korl., KÖ-korl.
Kaposvár 7400 József u. 54.

Horváth Miklós

KÖ-korl., HT-korl. Kaposvár
7400 Dr.Kovács S.Gy. u. 8/A

Kiss Zoltán

HT-korl., VZ-korl., KÖ-korl.
Marcali 8700 Szigetvári u. 13/A

Koszéj László

TRk-T, KÖ-T, KÖ-korl., HT-
korl.
Kaposvár 7400 Rómahegyi u. 2.

Kovács István

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., T-
korl., T-korl.
Kaposvár 7400 Krúdy Gy. u. 4.

**Kőszeghy Györgyné Palkó Te-
rész**

K-F-T, K-F-Z, K-F-J, K-F-V,
W-V-3, W-V-4, W-V-9, W-V-
11, TRk-T, VZ-T, KÖ-korl., HT-
korl. Kaposvár 7400 Hunyadi J.
u. 73.

Mayer Tibor

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl.
Siófok 8600 Kandó K. u. 16. I/3.

Patak József

HT-korl., KÖ-korl. Kaposvár
7400 Búzavirág u. 35. I/7.

Szabó Tibor

HT-korl., KÖ-korl.
Kaposvár 7400 Erdősor u. 24.

Szalóczy László

GT-korl., KÖ-korl., HT-korl., VZ-
korl., VZ-T
Kaposvár 7400 Hajnóczy u. 13.

Szalóczyné Pető Mária

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl.
Kaposvár 7400 Hajnóczy u. 13.

Tóth István

KÖ-korl., HT-korl.
Kaposvár 7400 Eger u. 16/b.

SZABOLCS- SZATMÁR-BEREG

Berecz István

KÉ-korl., KÖ-Sz, HT-korl., TRk-
T Nyíregyháza-Sóstóhegy 4481
Muskotály utca 3.

Bereczné Márkus Ildikó

KÉ-korl., HT-korl. Nyíregyháza-
Sóstóhegy 4481 Muskotály utca 3.

Choma Csaba

KÉ-korl., VZ-korl., HT-korl.
Nyíregyháza 4400 Őz köz 49.

Csatlósni Dani Ágnes

KÉ-korl., HT-korl.
Nyíregyháza 4400 Alma u. 76.

Hajós Bence

HT-korl. Biri 4235 Vörös Hadse-
reg út 103.

Kacsala Mihály

KÉ-korl., HT-korl. Nyíregyháza
4400 Toldi út 20. II/12.

Kardos László

T-T, HT-korl. Nyh.-Sóstófürdő
4431 Szivárvány u. 26.

Nagy Zoltán

KÖ-Sz, GT-korl., VZ-korl., T-T,
KÉ-korl., HT-korl. Nyh.-Sóstó-
fürdő 4431 Szivárvány u. 40.

Polyák Károly

HT-korl., KÖ-korl., VZ-korl.
Nyíregyháza 4400 Simai u. 9.

Somfai István

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl.
Nyíregyháza 4400 Bocskai utca
36. 2/11.

Szabó Miklós

KÖ-korl., HT-korl., KÖ-Sz
Nyíregyháza 4400 Kiss L. u. 72.

Tóth György

KÉ-korl., HT-korl.
Nyíregyháza 4400 Újszőlő u.
108.

TOLNA**Becze Szabolcs**

HT-T, T-T, KÉ/I., M-I., ÉP/A,
É-I., KÉ-korl., GD-korl., KÉ/A
Szekszárd 7100 Nefelejcs u. 16.

Bordács Ferenc

KÉ/I., HT-korl., KÉ-korl. Szek-
szárd 7100 Jókai M. u. 10. I/3.

Czeider Károly

HT-korl., KÖ-korl., KÉ/A, ÉP/A,
VZ-korl.

Szekszárd 7100 Cinka u. 67.

Kaiser József

HT-korl., KÉ-korl., TRk-T, KÉ/I.
Szekszárd 7100 Bródy S. u. 49.

Kovács József

VZ/I., VZ-T, HT-korl., KÉ-korl.,
T-korl.

Tolna 7130 Bercsényi u. 24.

Kőrösi Károly

HT-korl., TRk-T, KÉ-Sz, KÉ-
korl., KÉ/A, KÉ/I.

Szekszárd 7100 Ibolya u. 4.

Rácz Tibor

KÉ/A, KÉ/I., HT-korl., KÉ-korl.
Dunaföldvár 7020 Hámán Kató u.
37.

Ragó Roland

HT-korl., KÉ-korl., GT-korl., VZ-
korl. Fadd 7133 Templom u. 13.

Rimai Rudolf

KÉ/I., KÖ-Sz, KÉ-Sz, HT-korl.,
KÖ-korl.

Szekszárd 7100 Holdfény u. 5.

Sipos György Csaba

KÉ-Sz, HT-T, T-korl., KÉ-T
Dombóvár 7200 Népköztársaság
u. 40.

VAS**Bárdosi László**

HT-korl., KÉ-Sz Szombathely
9700 Éhen Gy. tér 7.

Bató Csaba

HT-korl., VZ-korl., KÉ-korl.
Sárvár 9600 Nádasdy u. 132.

Erdős Árpád

HT-korl., KÉ-korl. Vasszécsény
9763 Ady Endre út 34.

Guzmics Gyula

T-Sz, ESz-Sz, HT-T, T-T Szom-
bathely 9700 Szent Márton u. 23.

Jászfi Jánosné

TRk-T, HT-korl., KÉ-korl., VZ-
T Szombathely 9700 Kárpáti K.
u. 68.

Kovács László

GT-korl., VZ-korl., HT-korl.,
KÉ-korl., KÉ-Sz
Szombathely 9700 Maros u. 22.

Kusztor Sándor

HT-korl.
Szombathely 9700 Szövő u. 88.

Mészárics Zoltán

HT-T, HT-korl., KÉ-Sz, KÉ-T
Celldömölk 9500 Nagy S. tér 14.

Somlai Péter

HT-korl., KÉ-korl. Szombathely
9700 Laky Demeter u. 8.

Szilágyi Andor

HT-korl. Celldömölk 9500
Heiner Kálmán u. 5.

Takáts József

HT-korl., VZ-T, KÉ-T
Szombathely 9700 Dob u. 2.

Udvarhelyi András

HT-T, HT-korl., KÉ-Sz Szom-
bathely 9700 Nagy László u. 20.
fszt.2.

Vadasi Péter

HT-korl., KÉ-korl.
Rábapatty 9641 Rákóczi u.111.

Vajda Lajos

HT-Sz, KÉ-Sz, HT-T, HT-korl.
Sárvár 9600 Csokonai u. 39.

VESZPRÉM

Ambrusné Szalai Borbála

T-korl., T-korl., KÖ-korl., HT-
korl. Zirc 8420 Akácfa u. 33.

Demény Zoltán

HT-korl., KÖ-korl.
Veszprém 8200 Boksa tér 1/b

Fehérné Helena Gremanová

HT-korl., KÖ-korl., VZ-T Vesz-
prém 8200 Veszprémvölgyi u. 41.

Fekete János

KÖ-korl., HT-korl.
Veszprém 8200 Móricz Zs. u. 24.

Gyulai István dr.

W-V-8, HT-korl., VZ-T, VZ-
korl., GT-korl.
Veszprém 8200 Malomkő u. 4.

Kincses György

KÖ-korl., HT-korl. Várpalota
8100 Bezerédi u. 40/B.

Kovács Géza

BL-Sz, HT-korl., KÖ-T, GT-korl.,
TRk-T, VZ-korl., GD-korl.
Szentkirályszabadja 8225 Rákóczi
utca 3.

Kozma Lajos

GO-T, VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl., T-korl., T-korl.

Sümeg 8330 Rendeki u. 4.

Németh Zsolt

T-korl., KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl., T-korl., ET-Sz, BL-Sz, ESz-Sz Veszprém 8200 Egyetem u. 1/B

Sokoray László

E-T-V, KÖ-korl., HT-korl., GT-Sz, T-T, GD-SZ, T-Sz, ESz-Sz Pápa 8500 Kálvária u. 3.

Sturcz Mihály

ESz-Sz, T-Sz, GT-Sz, ET-Sz, EF-Sz, GT-korl., T-korl., HT-T, KÖ-T, T-korl., VZ-T, TRk-T Veszprém 8200 Deák Ferenc u. 10/C-2.

Szentes Veronika

T-T, HT-korl.

Borzavár 8428 Alkotmány u. 73.

Szép Marianna

HT-korl., KÖ-korl. Veszprém 8200 Deák Ferenc u. 10/C-2.

Virág Gyula

TRk-T, T-korl., KÖ-T, HT-korl., T-korl. Veszprém 8200 Kisfaludy u. 30/4.

Zalavári István

GT-Sz, BL-Sz, EF-Sz, ET-Sz, T-Sz, ESz-Sz, T-T, HT-korl. Veszprém 8200 Lóczy Lajos u. 3/a.

Zugor István

HT-korl., KÖ-korl.

Veszprém 8200 Varga u. 4/B

ZALA**Benke István**

GT-T, KÖ-T, KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl. Zalaegerszeg 8900 Madách Imre út 14. II/7.

Biri Gábor

KÖ-Sz, KÖ-korl., HT-korl. Zalatárnok 8947 Petőfi S. u. 78.

Büki Zoltán

HT-korl., KÖ-korl.

Kemendollár 8931 Kossuth u. 9.

Czigola Károly

VZ-T, KÖ-korl., HT-korl.

Zalaegerszeg 8900 Hegyi u. 2/B

Doszpot Tamás

HT-korl., KÖ-korl. Zalaegerszeg 8900 Lépcsősor u. 22.

Farkas János dr.

HT-Sz, KÖ-Sz, KÖ-korl., KÖ-T, HT-T, HT-korl., KÉ-korl., T-T Zalaegerszeg 8900 Holub u. 6.

Gáspár Endre

KÖ-korl., HT-korl., VZ-korl. Zalaegerszeg 8900 Gorkij u. 1/A

Gyalogh Éva

W-K4-2, KÖ-Sz, KÖ-korl., GT-korl., HT-korl.

Zalaegerszeg 8900 Madách u. 2.

Hegedűs Katalin

TRk-T, W-V-3, GD-korl., KÖ-korl., GP-korl., VZ-korl., HT-korl., VZ-T

Pálfiszeg 8917 Kossuth u. 67.

Juhász Tibor

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., GT-korl. Zalaegerszeg 8900 Dukai u. 15.

Kajtárné Varga Ida

KÖ-Sz, HT-korl., KÖ-korl., TRk-T, KÖ-T
Hévíz 8380 Park u. 30.

Kormosné Bónus Gyöngyi

VZ-korl., KÖ-korl., HT-korl., TRk-T Zalaegerszeg 8900 Hegyalja u. 14. II/5.

Mórocz József

VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Zalaegerszeg 8900 Kinizsi u. 80.
E/1/3.

Németh Csaba

VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Zalaegerszeg 8900 Jánkahegyi u. 22.

Pete István

GT-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Zalaegerszeg 8900 Platán sor 13.

Rudolfné Horváth Viktória

HT-korl., GT-korl., KÖ-korl.
Zalaegerszeg 8900 Landerhegyi u. 16/A B lépcsőház

Schlemmer Tamás

GT-korl., T-korl., GD-korl., HT-korl., KÖ-korl. Zalaegerszeg 8900 Gyümölcsös u. 34.

Tóth Imre

VZ-korl., HT-korl., KÖ-korl.
Zalaegerszeg 8900 Landerhegyi u. 13/A.

SZLOVÁKIA

Agócs Zoltán, Prof.h.c., Prof. Ing.

HT-T, T-T Svatoplukova 54.
90301 Senec, SR (Szlovákia)

MÉRNÖKPORTRÉK

A három eddig megjelent évkönyvben négy-négy idősebb hidászról jelent meg mérnökportré, az alábbi öt kérdésre adott válaszok alapján:

1. Hogyan került a hídépítés területére?
2. Melyek voltak hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?
3. Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?
4. Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekint fő műveinek?
5. Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A Mérnökportré rovatban a 2004. évi kötetben dr. Palotás László (korábbi magnófelvétel után), Királyföldi Lajosné, Kozma Károly és Dobó István; a 2005. évi kötetben Bácskai Endréné, dr. Träger Herbert, dr. Knebel Jenő és Szegedy István; a 2006. évi kötetben pedig dr. Petúr Alajos (családjának közlése alapján), dr. Szittner Antal, dr. Domanovszky Sándor és dr. Tóth Ernő szerepelt.

Az almanach jelen kötetében ismét négy mérnök kapott helyet.

A hagyomány folytatásához ismét nagy segítséget nyújtott Kozma Károly a Mérnökportrék rovatba felkérendő, megszólításra javasolt mérnökökre tett bőséges javaslatával.

A rovatban közöljük **Szabó Gyula, Penkala Tibor, dr. Loykó Miklós és Wellner Péter** kérdésekre adott válaszát, illetve az általuk küldött életrajzukat.

Huszár Gyula

Önéletrajz



1921. július 10-én Rohoncon születtem, értelmiségi családban. 1939-ben jelesen érettségiztem a kőszegi Hunyadi Mátyás Honvéd Főreáliskolában. 1939-1942-ig a M. Kir. Bólyai János Honvéd Műszaki Akadémia hallgatója voltam, ahol 1942-ben oklevelet kaptam.

1942. június 18-án avattak hadnaggyá. Felavatásomtól 1944 májusáig a 2. Önálló Utász Zászlóaljnál századparancsnokként szolgáltam. Innen 1944 májusától 1945. május 9-ig az 5. Önálló Utász Századdal frontszolgálatot teljesítettem. A háború végén először amerikai, majd szovjet hadifogságba estem. 1947 júniusában kerültem haza.

Kétéves hadifogságból hazatérve, különbözeti vizsgák letétele után, 1947-ben iratkoztam be a Műegyetem Mérnöki Karára, ahol 1950-ben jelesen diplomáztam. 1961-ben építészmérnöki oklevelet is szereztem.

Munkahelyeim:

- 1942-1947 M. Kir. Honvédség, tényleges műszaki tiszt
- 1950-1952 Mélyépterv, tervező mérnök
- 1952-1983 Uvaterv, Vasbetonhíd osztály, irányító tervező, szakosztályvezető, osztályvezető helyettes
- 1954-1955 BME Villamoskari Mechanika Tanszék, óraadó tanársegéd
- 1966 Irak, Basrahban Resident Engineer
- 1981-1982 Ausztria, a linzi Voest-Alpine nagyvállalatnál dolgoztam
- 1983-ban mentem nyugdíjba.

Család:

1951-ben nősültem. Feleségem Maróty Edit háromdiplomás villamosmérnök. Egy fiam van dr. Huszár Zsolt építőmérnök, mérnöki-matematikai és informatikus szakmérnök.

Művészi tevékenységeim (Festészet, szobrászat, ötvösművészet):

Évtizedek óta több képzőművész kör tagja vagyok, és nyári alkotótáborokban veszek részt. Az idők folyamán körülbelül 100 akvarellt, 150 olajfestményt, 50 ötvös- ill. tűzzománc munkát, és eddig mintegy 60 bronz-, égetett-, porcellán-, öntött márvány- szobrot készítettem és készítek mind a mai napig.

Alkotásaimmal több önálló és csoportos kiállításon szerepeltem. Kohut Magda színművésznőről készült bronz portrémat a Színháztörténeti Intézet és Múzeum vette meg. Önportrém, valamint mintegy 90 darab akvarell képem, pedig a Hadtörténeti Múzeum birtokában van.

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

Mivel a honvédségnél utász voltam, a Mérnök Karon a hídtagozatot választottam. Az egyetem elvégzése után Hilvert Elek a Mélyépterv igazgatója felvett vállalatához. Így kerültem a dr. Bölcsey Elemér által vezetett Híd 3. Osztályra. A Hídirodát 1952-ben az Uvatervhez csatolták.

Melyek voltak hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Egyetemi tanulmányaim során abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy még a régi nagynevű professzorok, dr. Mihulich Győző dr. Szentmártony Tibor, Oltay Károly, dr. Korányi Imre, dr. Kotsis Endre, dr. Jáky József, dr. Vásárhelyi Boldizsár tanítottak.

Német, angol és francia nyelvtudásom lehetővé tette a külföldi szakirodalom tanulmányozását, mérnöki ismereteim bővítését, valamint külföldi kiküldetéseimet, ill. munkavállalásaimat.

Tanulmányútjaim:

1972-ben négyhónapos ösztöndíjat kaptam Angliába, ahol az angol híd-építési gyakorlatot tanulmányoztam. Tanulmányutam szervezésében nagy segítséget nyújtott a British Council és a Department of the Environment (Építési és Közlekedési Minisztérium). A meglátogatott vállalatok közül, az R. Travers Morgan and Partners Consulting Engineers tervező, valamint a Sir Alfred McAlpine and Son Ltd. kivitelező vállalatoknál töltöttem a legtöbb időt. Megtekintettem számos megépült és építés alatt lévő hidat. A különböző fázisban lévő műtárgyaknál alkalmam volt tanulmányozni a kivitelezés számos kérdését. A hidak tervezésében és kivitelezésében jelentős különbséget az angol gyakorlatban nem észleltem. A számítógépek használatában azonban, nagymérvű lemaradásunkat tapasztaltam.

Francia tanulmányutamon pedig a Freyssinet utófeszítő rendszerrel és a szabad szereléses módszer számítástechnikai és kivitelezési gyakorlatával ismerkedtem meg. Ezt a módszert alkalmaztam valamennyi feszített hidamnál.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

Az Uvatervben dr. Petúr Alajos, Kemény Ádám és Kozma Károly osztályvezetők, továbbá Sigmond Endre szakosztályvezető, valamint dr. Lipták László irányító tervező mérnökök voltak főnökeim, illetve munkatársaim.

Érdekességgéppen megemlítem, hogy Uvatervben kollégáim lettek a Bólyai Műszaki Akadémiai parancsnokom Nagy Gábor ezredes, a mechanika tanárom Kárpáthy Elemér alezredes és a geodézia tanárom Lugossy őrnagy.

A KPM Hídosztályán Ullrich Zoltán, Apáthy Árpád, Haviár Győző osztályvezetők, dr. Träger Herbert, dr. Tóth Ernő, Pál Tibor, Zsámboki Gábor előadók, a Vasúti Hídosztálynál pedig Nováki Ernő, Dénes Oszkár, dr. Nemeskéri-Kiss Géza és Dénes Emil előadók voltak főbb segítőim, illetve kollégáim. Munkásságom folyamán kapcsolatban voltam még a Vízitervvvel, a MÁVTI-val, a Főmtervvvel, valamint több tervező vállalattal is, továbbá az Utiberrel. Az egyes hidak építését főleg a Hídepítő, valamint a Közlekedési Építő Vállalat végezte.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

A Mélyéptervnél, valamint az Uvatervnél a diploma megszerzésétől a nyugdíjazásomig eltöltött 33 év alatt majdnem kizárólag hidak tervezésével foglalkoztam.

Szabadon szerelt, utófeszített, vasbeton szekrénytartós híd:

Csongrád-Szentes közötti közúti Tisza-híd. A meder feletti része háromnyílású, szabadon szerelt, utófeszített vasbeton szerkezet. A meder-nyílások 56,75 + 93,0 + 56,75 m. Az ártéri hidak közül a Csongrád-felőli 3, a Szentes felőli 8 nyílású. Az ártéri hidak fesztávolsága 26,10 m, a híd teljes hossza, pedig 509,80 m. A szabadon szerelt és utófeszített meder-nyílásoknál a szerelés felváltva, hol az egyik-, hol a másik oldalon történt. A betonozást a pillértengelyhez képest fél elemhosszal 2,40 m-rel eltolva aszimmetrikusan végezték, azért, hogy a borító nyomaték minél kisebb lehessen. A mérlegtartó építés alatti stabilitásának biztosítására, a szerkezetet nagyszilárdságú kábelekkel a pillérekhez feszítettük le.

Az ártéri felszerkezet EHGT üzemben előgyártott és előfeszített gerendákból készült. A híd alapozása a meder- és az ártéri pilléreknél is 0,80 m átmérőjű Soil-Mec rendszerű fúrt cölöpökkel történt.

(Mélyépitéstudományi Szemle 1983. 4. sz. és az Uvaterv Műszaki Közlemények 82/2 sz.)

Monolit vasbeton, utófeszített szekrénytartós hidak:

Szolnoki Rékasi úti vasút feletti híd 2 x 32,32 + 30,80 + 28,43 + 21,66 + 28,43 m-es nyílásokkal. A híd teljes hossza: 174,50 m. A különböző nyílásokat a vágányhálózat elrendezése tette szükségessé.

(Mélyépitéstudományi Szemle XXII. Évfolyam, 1972. 2. sz. és az UVATERV Műszaki Közlemények 76/1 sz.)

Szolnoki Kolozsvári úti vasút feletti híd. Építése a vágányhálózat bővítése miatt vált szükségessé. Az építés megkezdése előtt sajnos el kellett bontani a dr. Mistéth Endre által tervezett ívhidat. Mind a bontást, mind pedig az építést a vasúti forgalom fenntartása mellett kellett végezni. Különös nehézséget jelentett a vízszintes erő kivétele az ívszerkezetből.

Szegedi Izabella híd (Rókus felüljáró). A híd tejes hossza 162 m, nyolcnyílású, mely áthidalja a vasúti, valamint a villamos vágányokat. Az erős ferdeség, valamint a villamos vágányok miatt, nyílásai különböző méretűek. A vasút feletti mező takaréköreges, utófeszített, monolit vasbeton szerkezet. Ugyancsak monolit vasbeton szerkezet a Szeged-felőli második nyílás, míg többi hat mező előgyártott feszített gerendákkal épült.

(Uvaterv Műszaki Közlemények 77/2. sz.)

Helyszínen előre gyártott és utófeszített vasbeton gerendahidak:

Szajoli vasút feletti híd. Háromnyílású, helyszínen acél zsaluzatban öntött, és utófeszített, vasbeton gerendákból készült. Nyílásmérete 23,2 m.

Győri Kis-Duna-híd hídfeljárói. A feljárók felszerkezete a szajoli felüljárónál is alkalmazott előregyártott és utófeszített vasbeton gerendák felhasználásával készült, a győri oldalon 10, a túloldalon pedig 3 nyílással. A hídfeljárók próbaterhelését Erdélyi László, dr. Ódor Péter és dr. Szittner Antal mérnökök végezték.

(Mélyépítéstudományi Szemle 1980. 7. sz.)

Vasbeton ívhidak:

Tiszántúli Keleti-főcsatorna hídjai. Ezek a vonókábeles vasbeton ívhidak eredetileg dr. Bölcskei Elemér elgondolása alapján előregyártva épültek volna meg. Ehelyett azonban nem előregyártva, hanem állványon, monolit vasbeton szerkezetként készültek, mégpedig három építési ütemben. Első ütemben háromcsuklós-, második ütemben vonókábeles, harmadik ütemben kétcsuklós vonókábeles ívként viselkedett a szerkezet.

Ezeknél a hidaknál jelentkezett először a feszítés gondolata, még pedig úgy, hogy első ütemben az ívet az állvány túlemelésével és a függesztő rudakkal együtt betonozták és befűzték a kétoldali négy-négy vonókábelrel. A második ütemben ugyancsak állványon a bordás pályaszerkezetet készítették el a függesztő rudak bebetonozásával, és az alakváltozást biztosító hézag kihagyásával. Ezután a megszilárdult pályára a hasznos terhelés felének megfelelő homok mennyiséget hordtak fel. Az állvány elbontása után a terhelés hatására a vonókábelek, valamint a függesztő rudak megnyúltak. Harmadik ütemben bebetonozták a pályahézagot,

valamint a csuklót. Az előterhelés eltávolítása és a pálya állványzatának elbontása után nyomófeszültség keletkezett a függesztő rudakban és a pályaszerkezetben.

Az ilyen szerkezetű hidak közül én a 16. a 26. és a 28. számú hidakat terveztem. Ezek közül külön említést érdemel a 16-os számú híd, mely részben előgyártással épült. Előgyártva készültek a kereszttartók, valamint az ezekre felülő teknők, majd beemelésük után, elkészítették az öntött beton pályaszerkezetet.

A részben párhuzamosan futó hídépítések helyszíni ellenőrzését az akkori Hídosztály mérnökei dr. Träger Herbert és Dobó István végezték.

Sajnos, a kétségtelenül szellemes építési mód idők folyamán felülvizsgálatra szorult, egyrészt, mert a pályalemezbe felhordott fél mozgó terheléses nyomófeszültség nem bizonyul elégségesnek, miáltal repedések jelentkeztek a pályalemezben, másrészt a szabadon vezetett kábeleket a lehorgonyzásoknál korróziót észleltek.

A javításokra dr. Träger Herberttel együtt szabadalmat dolgoztunk ki, melynek lényege, hogy új végkeresztartók segítségével Freyssinet rendszerrel a pályalemezt utófeszítettük, a feszítő kábeleket, pedig acélcsőben vezetve kiinjektáltuk. Az új végkeresztartó ötlete, mely dr. Träger Herberttől származott, úszólemez beépítését is lehetővé tette. A módszer, kisebb módosításokkal, mind a mai napig használják híderősítésknél.

Igazán jó megoldást azonban csak a pályalemez utófeszítése jelentett. Erre dr. Petúr Alajossal vázlattevi szinten, a Leonhardt rendszerhez hasonló megoldást terveztünk, melynek lényege, hogy a hurokban vezetett kábeleket sajttóval megfeszítjük, majd a keletkezett hézagot kiékeljük. Javaslatunkat megelőzte a Tarpai Gyula és dr. Lipták László által benyújtott szabadalom, melynek lényege, hogy a szegélybordás pályalemez bordáit Freyssinet-rendszerrel feszítették meg.

Ezzel a módszerrel terveztem meg az 5. a 21. és a 25. számú ívhidakat azzal a módosítással, hogy a kábeleket a pályalemezben elosztva, meg tudtuk takarítani a lágyvasalás jelentős részét.

Alsóberecki Bodrog-híd. A műtárgy háromnyílású folytatólagos, szegélybordás vasbeton lemez híd, mely a középső nyílásban vasbeton ívvel van merevítve. A híd fesz távolságai: 21,0 + 71,0 + 21,0 m. A pályale-

mez hosszirányban és keresztirányban is utófesztített. A feszítés Freyssinet-rendszerű és a kábelek hossza 113,50 m, mely annak idején az országban a legnagyobb volt. A vasbetonív nyílása a maga 70,0 méterével ugyancsak a leghosszabb az országban. A kivitelezést a Hídépítő Vállalat végezte, a főépítésvezető Penkala Tibor volt.
(Mélyépítéstudományi Szemle 1968. 3. sz.)

Boltozott vasúti vasbeton ívhíd a Karancs-patak felett, mely 15 m-es nyílásával vasúti vasbeton ívhídként a legnagyobb az országban. A hidat Dénes Oszkár, a Vasúti Hídosztály mérnökének javaslatára terveztem.

További vasbeton hidak:

Városlódi völgyhíd. Az 1938-ban Folly Róbert által tervezett kétnyílású ívhíd a háborúban megsérült. Később ideiglenesen helyreállították. A vasbeton ívhíd károsodásai miatt új híd építése vált szükségessé. Az új híd teljes hossza 99,50 m, feszítávolságai $15 + 3 \times 23 + 15$ m, mely vasbeton takarékküreges pályaszerkezettel készült. Mivel a felszerkezet zsazsuzatának alátámasztására a meglevő hidat kívántuk felhasználni, a súly csökkentése céljából 85 cm átmérőjű takarékküregeket terveztünk. Az alátámasztó oszlopok üzemben előgyártott aknamagasító elemekből készültek, melyeket elhelyezés után bevasaltak és bebetonoztak.
(Uvaterv Műszaki Közlemények 74/1 sz. és Mélyépítéstudományi Szemle 1974. 4. sz.). A völgyhíd építéséről ugyanebben a számban Salamin Pál mérnök is írt cikket.

Veszprémi Szent István völgyhíd megerősítése az ívek szélesítésével és szerelőkocsival történt.

Mecseknánasdi szakadékhíd. Ferde alátámasztású. Fényképe látható a Mélyépítéstudományi Szemle 1976. 3. számában.

Dunaújvárosi vasúti feletti V lábú híd. A műtárgyat a 6 sz. főúton dr. Bölcskei Elemér úgy nevezett, V lábú hídszerkezet javaslata alapján terveztem.

Apácatornai Torna-patak-híd. Ez a híd volt hazánkban az első utófesztített vasbeton lemez-híd.

Csorna-Foktői-csatorna-hidak Kalocsa mellett (5 db). A csatornát időnként kotorni kellett. Ilyenkor a kotróhajót ki kellett emelni és a parton átszállítani. A megbízó igénye szerint mozgatható hidat kellett ter-

vezni azért, hogy a kotrót úszva tudják átvezetni. Ebből a célból dr. Petúr Alajossal háromnyílású Gerber csuklós hidakat terveztem. Mivel elegendő vízmélység állt rendelkezésre, ezért a befüggesztett pályalemezt nem megemeltük, hanem romboló csörlő segítségével lesüllyesztettük, ily módon biztosítva a kotró átúsztatását.

Acélhidak:

Miskolci Gömöri pu. felé vezető vasúti vágány hídja. Egynyílású gerinclemezes acélszerkezet.

Típustervek:

Vasbeton hidak alépítményeinek, valamint a hídtartozékok típusstervei.

Külföldre tervezett hidak:

Iraki Basrah Garmat-Ali híd. A tervezésnél közreműködtek még dr. Mistéth Endre és dr. Petúr Alajos mérnökök. A híd 11 x 37,0 m-es nyílásokkal készült. Teljes hossza: 413,50 m.

Pályaszerkezete acélzsálatatban, helyszínen előgyártott és Freyssinet-rendszerrel utófeszített vasbeton gerendákból készült. A hídpálya teljes szélessége 13,80 m, mely 8,40 m széles kocsi-pályából és 2,50 m széles gyalogjárdákból áll. Két fajta gerenda készült, szélső és közbenső típusok. A szélső tartókat a keresztirányú feszítés céljából bordákkal terveztük. A felső kábeleket a monolit pályalemezbe helyezték, az alsó kábeleket pedig a gerincben létesített lyukakon vezették át. A keresztirányú feszítést Dywidag-rendszerű, 26 mm átmérőjű, 60.90. minőségű acélrudakkal terveztük.

A kedvezőtlen altalaj viszonyok miatt cölöpalapozást terveztünk. Erre a célra a mederben 1,10 m, a partokon pedig 0,80 átmérőjű Benoto rendszerű fúrt cölöpöket alkalmaztunk. A pillérek érdekessége, hogy részben előgyártva, részben pedig helyszíni betonozással készültek. A pillérek alsó részét a part közelében, de még a vízben előgyártották, majd helyszínre beúsztatva a cölöpökre ráültették. A cölöpöket összefogó fejgerenda, valamint a pillérek felmenő része pedig monolit vasbeton szerkezetként épült.

(Mélyépítéstudományi Szemle 1968. 10. sz.)

Potsdami Nute vasbeton lemez híd igen ferde támaszokkal, melynek hossza 53,0 m, legnagyobb nyílása pedig 20,0 m.

Külföldi munkavállalásaim:

1966-ban a fent említett iraki Basrahnál a Garbat-Ali híd építésénél, az iraki kormány megbízásából, közel egy éven keresztül, mint Resident Engineer felügyeltem és ellenőriztem az építkezést.

1981-1982 között Ausztriában a linzi Voest-Alpine nagyvállalatnál, a külföldi közreműködőknek szóló pályázati kiírás, kiviteli tervezésben való részvétel, valamint kivitelezői munkába adás volt a feladat. Legjelentősebb ezek között az NDK-beli Eisenhüttenstadti Acélmű rekonstrukciójánál csőhidak, acél csarnokok, valamint egyéb műtárgyak tervezése.

Külföldi kiküldetéseim:

- Kairói Fontana Nilus-híd tervezésével kapcsolatos helyszíni tárgyalás.
- Isztambulban, két Törökországban építendő hídval kapcsolatban egy Libanoni céggel közös tervezési ajánlattételi tárgyalás.
- Algériában Algir és Oran környéki úttervezésekkel kapcsolatos helyszíni szemlék, több alkalommal.
- Párizsban tárgyalás a Freyssinet céggel a szabadon szerelt győri Mosoni-Duna-híd számítógépes programjával kapcsolatban.
- NDK-ban a potsdami Nute híd tervezésével kapcsolatos helyszíni tárgyalások.

Publikációim:

Mintegy 12-15 publikációm jelent meg. Ezek közül megemlíthető:

- „Az Iraki Garbat-Ali híd tervezése és építése” című cikk.
- „Közüti hidak esztétikai kérdései” című tanulmány, mely a Mélyépítéstudományi Szemle 1976. 3. számában jelent meg. A tanulmány fontos esztétikai szempontokra világít rá, ezért erre több szerző is hivatkozott.
- Angliai tanulmányútról készült jelentés
- A Közlekedéstudományi Egyesületben és az Építők Műszaki Klubjában előadásokat tartottam munkáimról, külföldi útjaimról.

Kitüntetésem:

Tervezői munkám elismeréseként, az alábbi kitüntéseket kaptam:

- Miniszteri elismerő oklevél, 1969-ben az Építésügyi és Városfejlesztési Miniszter aláírásával.
- „A közlekedés kiváló dolgozója” kitüntetés, 1970-ben adományozta a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa.
- Kiváló feltaláló Bronz fokozata, 1982-ben adományozta az Országos Találmányügyi Hivatal, valamint a közlekedés és postaügyi miniszter.
- Szeged Város Alkotói Díja, 1976-ban adományozta a Városi Tanács.
- Több vállalati kiváló dolgozói oklevél és két nívódíj.

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A számítógépek a mérnöki munkát jelentősen megkönnyítették. Gondoljunk csak arra, hogy például az AXIS programmal napok alatt elvégzik azokat a számításokat, melyekhez korábban hetekre volt szükség. Azonban a számítógép is, mint annak idején a logarléc is, csak egy eszköz, amely nem pótolja az alkotó mérnöki intuíciót és fantáziát. Mivel a számítási folyamat nem látható át, ezért szükséges a várható eredmény előzetes megbecsülése és összehasonlítása a gép által adott eredményekkel, így a nagyságrendi hibák elkerülhetők lesznek. A szolgáltatott eredményeket más közelítő módszerrel is célszerű ellenőrizni.

Az informatika gyors fejlődése megkívánja, hogy a mérnök folyamatosan tájékozott legyen a munkáját segítő programokról, készülékekről, és ennek megfelelően frissítse számítástechnikai eszköztárát.

Szükségesnek tartom a tárgyalóképes műszaki nyelvismeretet, hogy a mérnök kapcsolatot építhessen ki külföldi kollégáival, és figyelemmel kísérhesse a külföldi eredményeket. Ezáltal alkalmas lehet esetleges külföldi munkavállalásra is.

Hidak tervezésénél nagyon fontos az esztétikai követelmények figyelembe vétele. Jelentősebb hidak esetén, ajánlható az építésekkel történő konzultáció is.

Penkala Tibor

Önéletrajz



Budapesten születtem 1928. augusztus 4-én. A Trefort utcai Gyakorló Gimnáziumban érettségiztem 1946-ban. Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Mérnöki Karának Hídépítési tagozatán 1950. július 31-én jeles minősítésű mérnöki oklevelet kaptam.

Mérnöki tevékenységemet a hídépítési, mély- és magasépítési kivitelezés, építésszervezés, technológia-fejlesztés, építőipari export fővállalkozás, üzemi vasbeton előregyártás területén fejtettem ki.

1950-1974-ig a Hídépítő Vállalatnál dolgoztam építésvezetőként, majd főépítésvezetőként, 1962-től építésselőkészítési, majd műszaki fejlesztési osztályvezetőként.

1974-1979-ig az ÉMEXPORT Fővállalkozó Vállalat kirendeltségvezetője voltam az akkori NDK-ban, a haldenslebeni szaniteráru-gyár kulcsrakész felépítésénél.

1979-1991-ig a Beton és Vasbetonipari Művek Vezérigazgatóságán termelési osztályvezető, az utolsó három évben vállalkozási osztályvezető voltam.

1991-ben történt nyugdíjba helyezésem után kerületfejlesztési, környezetvédelmi kérdésekkel és a 4-es metró építési ügyeivel foglalkoztam társadalmi munkában, civil szervezetek megbízásából.

Pályafutásom során támaszom volt a feleségem, aki 40 évi házasságunk után, súlyos betegségben, 63 éves korában meghalt.

Két lányom van és két unokám.

A kapott kitüntetések és elismerések között kiemelem a Munka Érdemrend ezüst fokozatát, melyet az Erzsébet híd újjáépítése után kaptam és az NDK Munka Zászlórendje kitüntetését, melyet az NDK Kerámiaipari minisztere adott át.

A Közlekedéstudományi Egyesület Mérnöki Szakosztályában és az Építéstudományi Egyesület Építéskivitelezési Szakosztályában hosszú éveken át vezetőségi tag voltam.

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

Családomban a felmenőim között többen voltak mérnökök. Apai nagyapám például geodéta mérnök volt és az osztrák-magyar monarchia területén vasútépítésekkel foglalkozott. Egyik nagybátyám vegyészmérnök lett, Zágrabban telepedett le, sok találmánya volt. Legismertebb ezek közül a Penkala-ceruza és -töltőtoll. Apám jogász volt, de nekem is a mérnöki pályát szánta, én azonban gyermekkoromban autóbusszofőr akartam lenni. A Trefort utcai Gyakorló Gimnáziumba jártam, de a matematika nem nagyon érdekelt. Szigorú és kegyetlen számtantanárom rovót adott, ezzel jelezvén, hogy félévkor meg fogok bukni. Apám kilátásba helyezte, hogy kivesz az iskolából és a cipészinasni pályát javasolta nekem. Én erre elhatároztam, hogy a téli szénszünet alatt magam erejéből megtanulom a matematikát. Kiolvastam a számtankönyvet és rájöttem, hogy tökéletesen értek mindent, ami benne van. Ettől fogva én lettem az osztály legjobb matematikusa és később, 1946-ban kitűnő érettségi bizonyítvánnyal simán felvettek a Műegyetemre.

A mérnöki osztályon a hídépítési tagozatot választottam és ebből tettem le a végszigorlatot kitűnően, 1950-ben. Tisztában voltam azonban azzal, hogy nem elég a műegyetemi tanulmány, gyakorlatban is meg kell ismerni a mérnöki szakmát. Másodéves hallgatóként a nyári szünetben a Palatinus Rt-nél gyakornokként a Ferihegyi repülőtér építésénél dolgoztam; harmadéves koromban pedig az akkor épülő Árpád-hídnál, a Mélyépítő és Mélyfúró Vállalatnál voltam geodéta és ott láttam először hídépítést a gyakorlatban.

Diplomám megszerzése után akkor nem volt nehéz állást szerezni. A világháborús károk helyreállítása, a felrobbantott hidak újjáépítése nagy feladat volt, a tervező és kivitelező cégek keresték az egyetemről kikerülő fiatal mérnököket. Én az akkor megalakult Hídépítő Vállalathoz jelentkeztem 1950 szeptemberében. Vajda Zoltán igazgató a Boráros téri

híd újjáépítéséhez küldött, ahol Laber Kornél volt az építésvezető. Akkor még úgy gondoltam, hogy a kivitelezéssel öt évig fogok foglalkozni és jó gyakorlati ismereteket szerezhven áttérek a tervezésre. Ebből aztán nem lett semmi, ott ragadtam a Hídépítőnél, ahol egyik munka után jött a másik, nehéz lett volna a feladatoknak hátat fordítani.

Számomra megtisztelő, ha most az almanachban a hidászok között szerepelhetek, mert pályaelhagyó lettem: 1974-ben, 24 év után kiléptem a Hídépítő Vállalattól. Ennek okairól később beszélek.

Melyek voltak hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

1946-1950-ig jártam a Műegyetemre. Tanárain nagy része abban az időben a szakterületük tudósa volt. Nem lehet feladatom, hogy tudásukat, emberi nagyságukat, előadó-készségüket egyenként én minősítsem.

A hídépítési tagozaton belül én a vasbeton-szerkezetek területét választottam, diplomatervem is egy keretszerkezetű vasbeton autópályahíd volt.

Kivitelezési pályafutásom során ismétlődő kapcsolatom volt az Építőanyag Tanszékkal, dr. Palotás Lászlóval, aki több munkahelyemen is meglátogatott, tanácsokat adott. Az Építőanyag Tanszéken működött dr. Balázs György, mint adjunktus, 1984-től tanszékvezető tanár. Vele életre szóló barátság alakult ki, mert évfolyamtársak voltunk, a tanulókörben egymás mellett volt az asztalunk. A munkáim során adódott betonminőségi problémák legtöbbször Balázs György szakvéleményét igényelték. Máig is csodálom szorgalmát és munkabíráását, amit sok általa írt könyv bizonyít. Ilyenkor lelkiismeret furdalásom is van azért, mert nem fordítottam időt arra, hogy az általam kivitelezett műtárgyak leírását, építési tanulságait írásban megörökítsem. A kivitelezésben állandóan melózni kell, ha egy munka befejeződött, kezdődik egy újabb, nincs idő a korábbi felett merengeni. Ezzel mentegetem magam.

Nagy tanítómesteremnek tekintem dr. Széchy Károlyt, az alapozások tudósát. A vasbetonszerkezetek építése területén Ocsvár Rezsőt, aki 1956 után a Hídépítő Vállalatnál volt technológus.

Az építési munkahelyek szigorú és tekintélyt parancsoló mérnökegyénisége volt Nagypál Sándor, a Hídépítő Vállalat műszaki igazgatója 1956-

ig. Őt elítélték azért, mert kotrógépet küldött a Köztársaság térre gödröt ásni, földalatti rejtékhely feltáráshoz.

Az első építésvezető, akinek ilyen irányú tevékenységét megismertem, az Árpád híd építésvezetője volt, Dienes Oehm Egon. Miután a Sztálin hídnak átkeresztelt hidat 1950-ben a forgalomnak átadták, őt letartóztatták és egy koncepció perben 200 000 Ft-os sikkasztással vádolva, 1952-ben kivégezték.

Azt mondják, a jó pap holtig tanul, a hidász is tanul minden műtárgy megépítéséből, melyben részt vett és minden mérnök-munkatárstól, aki valamelyik területen nála nagyobb tudással rendelkezik. Én nem éreztem szükségét annak, hogy szakmérnöki titulust szerezzek, jobban szerettem saját erőmből tanulni a szakirodalom olvasásával. Szerezhettem volna doktori címet, de nem pályáztam erre sem.

A hídépítés egészéről egy áttekintő tanulmányom az Építésügyi Tájékoztatói Központ kiadványában jelent meg 1972-ben. Sokat tanultam a *fip* prágai kongresszusán, a *fip* amszterdami szimpóziumán és több külföldi tanulmányúton, melyeken részt vettem.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

Több száz műszaki kollégát kellene felsorolnom, akikkel együtt dolgoztam. Megkísérlek ezek közül egyeseket kiemelni.

A Hídépítő Vállalatnál Vajda Zoltán, Ganczer Ferenc, Rakonczay Nándor igazgatók. A műszaki igazgatók közül Nagypál Sándor, Mendik Antal, Fábián József.

Az Uvaterv Sávolgy Pál által vezetett hídirodájának úgyszólván valamennyi osztályvezetője és tervezője. Építés-előkészítő osztályvezetőként a Hídépítő Vállalat által kivitelezendő hidak tervezése során konzultáltam a tervezőkkel és építéstechnológiai, kivitelezhetőségi szempontjaimat a tervező kollégák szívesen fogadták.

A hídtervezők közül kiemelem Reviczky Jánost, aki a kunszentmártoni szabadon szerelt, feszített hidat tervezte és Huszár Gyulát, aki az alsóberecki Bodrog-hidat tervezte.

A KPM Hídosztályán sok kapcsolatom volt Apáthy Árpáddal, Träger Herberttel, Gözsy-Kováts Istvánnal, Zsámboki Gáborral, Patz Bélával.

Az Erzsébet híd beruházója a Földalattivasút Vállalat volt. A beruházó szerepét Sávós Károly, Fazakas György vezetésével a fiatal mérnök-gárda kiválóan látta el.

A Ganz-MÁVAG-nál nagy tisztelettel és szeretettel gondolok Fekete Jánosra, a kábelszerelés művésze, főépítésvezetőre. Nem emlékszem arra, hogy akár nekem, akár neki lett volna olyan kérése, amit a másik ne teljesített volna.

Az Erzsébet híd pesti és budai oldalának építésvezetői: Nagy István és Petik Ernő nem voltak ugyan okleveles mérnökök, de kiváló emberi kapcsolatépítésükkel, munkaszervezési képességükkel sikeresen végezték feladataikat.

A hidakat nem csak mérnökök építik. Döntő szerepük van a művezetőknek. Farkas János, Farkas Benő, Sidó György, Kiss József, Czeglédi István a művezetés mesterei voltak. A Március 15. téri és a Döbrentei téri vasbeton felüljárók állványozása és zsaluzása Czeglédi Pista mesterműve volt.

Az Erzsébet híd befejezése alkalmából a fizikai dolgozók közül munkaérdemrend kitüntetésekre lehetett javaslatot tenni. Összeült a műszaki vezetőség és az üzemi bizottság. Király Mihály az üzemi bizottság elnöke azt javasolta, hogy a munkaérdemrend arany fokozatára Hasenfratz János brigádvezetőt terjesszük fel. Király Mihály, mint az üzemfenntartók vezetője, bronz fokozatra lett felterjesztve. Prieszol elvtárs, a KPM miniszterhelyettese megkapta a javaslatot, és azt mondta: „Ilyen sváb névvel, hogy Hasenfratz, nem kaphat arany fokozatot. Nézzünk egy magyarosabb nevűt! A Király Mihály kapjon aranyat és a Hasenfratz legyen ezüst fokozatú.” Így lett.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Erre a kérdésre a tervező mérnököknek könnyebb válaszolni, mert amit terveztek, az elsősorban a tervező nevéhez kötődik. Azoknál a létesítményeknél, melyeknek megvalósításában részt vettem, az építéstechnológia kialakítása, a munkaszervezés, a megépítés volt a feladatom. Vállalati központok osztályvezetőjeként vállalati szintű termelés-szervezés, és műszaki fejlesztési célok kijelölése és megvalósításuk beindítása az a munka, melyet magaménak tekinthetek.

A Boráros téri Petőfi híd újjáépítésénél szakaszmérnök voltam.

Megépítettem az Illatos úti közúti aluljárót, a felette levő vasúti hidakkal. A tanulságok között egy sajnálatos hibát kell megemlíteni. A 38 m fesztávú vasúti felszerkezet hídfőit egymástól 50 cm-rel távolabb építettük meg, mert nem vettük észre, hogy az Uvaterv hídfő kitűzési tervében 50 cm-es hiba van. Utólag a hídfők szerkezeti gerendáit át kellett építeni és 25-25 cm-es konzollal kialakítani.

Építésvezető voltam a győri vasútállomás új felvételi épületének megépítésénél. Ez magasépítés volt, de a KPM a Hídepítőt jelölte ki kivitelezőnek. A munkát Bebrits Lajos közlekedési miniszter utasítására szerződés nélkül kellett megkezdeni. Bebrits elvtárs megjelent és ellenőrizte, hogy a munka megindult. Van-e valami probléma? Kérdezte a miniszter. Az volt ugyanis a probléma, hogy ez a munka nem volt betervezve, ezért nem tudtuk a munkásainkat kifizetni. Erre Bebrits odafordult a jelenlevő MÁV állomásfőnökhöz: „Mennyi a napi bevétel a vasúti pénztárban?” Az állomásfőnök mondott egy számot. Bebrits: „Ezt a pénztári bevételt adja oda a vállalatnak, hogy kifizethesse a munkásait!”

1959 augusztusától 1964 végéig az Erzsébet híd építésénél dolgoztam, építési csoportvezetőként, majd 1962-től főépítésvezetőként. A kábelhíd acélszerkezeteinek gyártása és szerelése a Ganz-MÁVAG feladata volt, Fekete János főépítésvezető irányításával, ehhez a Hídepítő Vállalat elsősorban úszódaruival adott segítséget. A Hídepítő Vállalat alépítményi generálkivitelezőként lebontotta a régi lánchíd hídfőinek és pilléreinek jelentős részét és átalakítottuk azokat a kábelhíd követelményeinek megfelelően. A pesti oldalon és Budán, a Szarvas téren vasbeton felüljárókat építettünk. Hozzám tartozott az Eskü tér, valamint a Szarvas tér és környékének teljes városrendezése. A munkát a közreműködő nagy számú alvállalkozó munkájának összehangolásával és szerintem igen jó szervezettséggel sikeresen végeztük el. Én a híd átadása napján a Parlament kupola-csarnokában a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést kaptam, a hozzá tartozó 10 000 Ft jutalommal. (Ez akkor három havi alapfizetésemnek felelt meg.)

Az Erzsébet hídnál általam irányított munkákról készült beszámoló olvasható abban az emlékkönyvben, amely 2003. október 10-én jelent meg dr. Domanovszky Sándor szerkesztésében.

A sikeres munka nemcsak kitüntetéssel jár, hanem irigységgel is, amit a vállalaton belül versenytársaimban kivált. „Te az Erzsébet hídnál kifutottad magad, most menj Kelet-Magyarországra és bizonyítsd ott is, hogy sikeres tudsz lenni.” 1965-67 években voltam kelet-magyarországi főépítésvezető. Munkáim között 10 hídépítés volt, a legkedvesebb ezek közt az alsóberecki Bodrog-híd, egy 20+70+20 m nyílású, feszített pályalemezes ívhíd.

1968-ban megbíztak a vállalat központjának átszervezésével, egy „építés-előkészítő osztály” felállításával. (Ma vállalkozási osztálynak mondják.) Engem neveztek ki osztályvezetőnek. Hozzám tartoztak a területi főépítésvezetőségek csoportjai, feladatom volt valamennyi, a vállalat által elvállalt munka szerződéskötése, a kivitelezési technológia meghatározása, a munkákkal kapcsolatos cégszerű levelezés.

Ebben a pozíciómban módomban volt az építendő műtárgyak tervezéséhez hozzászólni, azt befolyásolni és a hídszerkezetek fejlesztési irányait kezdeményezni. Én közvetítettem a vállalkozási, technológiai szempontokat a tervezőintézetek, a beruházók és a hatóságok felé.

Kiemelek két nagy fejlesztési területet: az előregyártott feszített hídgerendák alkalmazásának területét, és az 50-100 (120) méteres nagy fesztávú, szekrénytartós, állvány nélkül szabadon szerelt, utófeszített vasbeton hídszerkezetek építésének bevezetését.

Előregyártott feszített hídgerendák alkalmazása

A nagyszámú kishidak építésének meggyorsítása érdekében előregyártott, előfeszített hídgerendák üzemszerű előállításának igényét a KPM Úttrösznél Hídvéghi Rudolf és Novák Géza vetette fel. Az általuk terveztetett gerendákkal 10-22 m-es fesztávú áthidalásokat lehetett megoldani (EHGE hídgerenda).

A hídgerenda-gyártás beruházása, telepítése, üzemeltetése a Hídépítő Vállalatra várt. Én személy szerint végigjártam a Duna Győrtől Dunaújvárosig terjedő mindkét partját és felkutattam azokat a helyeket, ahol hídgerendaüzemet lehetett volna létesíteni. A vállalati döntés végül is negatív lett, a vállalat akkori igazgatója, Rakonczay Nándor a beruházást nem vállalta, mert nem látott biztosítékot arra, hogy a hídmegrendelések, az előregyártott hídgerenda-igények folyamatosan fog-

nak érkezni és az üzem működésének folyamatossága lehetséges lesz. Lehet, hogy igaza volt.

A hídgerenda-gyártást aztán az ÉVM-hez tartozó Beton és Vasbetonipari Vállalat folytatta, Márkus Miklós vezérigazgató helyettes közreműködésével. Az EHGE hídgerendák gyártása a Pécs melletti Hirdre került.

A hídgerenda-gyártás később kiegészült az EHGT hídgerenda-családdal, 14-30 m-es feszítávokra. Ezeket a BVM Budafoki úti gyárában és a hozzá tartozó csepeli telephelyen gyártották.

Sorsom úgy hozta, hogy 1979-től a BVM termelési osztályvezetője lettem és így a hídgerenda-gyártás termelési felügyelete az én feladataim közé tartozott.

Az UB jelű feszített hídgerenda-család születésének története a következő: Az Uvatervben Rózsa László irodája tervezte a 3-as metró Váci úti szakaszát. Az Árpád hídi állomás szerkezettervezője megkeresett a BVM-nél és előadta, hogy szükség lenne olyan U alakú gerendákra, amelyek közbenső alátámasztás nélkül, egy nyílással áthidalnák az egymás mellett levő két vágányt és a hozzájuk tartozó peronokat. Tudna-e a BVM ilyen gerendákat gyártani? Azt válaszoltam, hogy tudna, de egyetlen állomásért a gyártási berendezkedés nem kifizetődő. Javaslom az Uvatervnek, hogy tervezzen olyan hídgerenda-családot, amely közúti hidak építésénél is alkalmazható. Sigray Tibor hídirodavezetőt a BVM nevében felkértem az UB hídgerenda-család gyártmányterveinek kidolgozására, míg a gyártóisorok és sablonok terveit a BVM készítette el. Az UB hídgerendák háromféle szerkezeti magassággal lettek megtervezve: 40, 70 és 100 cm magassággal. A Közlekedési Minisztériumban dr. Träger Herbert a gerendák alkalmazását engedélyezte.

Az UB-100-as hídgerendákat a 3-as metró Árpád hídi és Újpest-Városkapu állomásánál alkalmazták. Ezen kívül az M5 és M0 autópálya hidaknál építettek be UB gerendákat nagy számban.

Palotás László: Mérnöki Kézikönyv 2. kötet ismertetésével ellentétben az EHGT és UB hídgerendák nem Ø7 mm-es feszítőhuzallal, hanem Ø12,9 mm-es feszítópásmával készültek. (Ezeknek keresztmetszete 100 mm², szakítószilárdsága 1770 N/mm².)

A szabadon szerelt, utófeszített vasbeton hídszerkezetekről

Magyar hídtervezők és kivitelezők először a szakirodalomból, majd helyszíni tanulmányutaknak köszönhetően értesültek arról, hogy Nyugat-Európában feszített betonból, állványozás nélkül, szabadszereléssel nagyfeszítávú hidak készülnek. A wormsi Rajna-híd középső nyílása például 206 m. Németországban a szabadbetonozásos építési technológia élvezett előnyt, míg Franciaországban igen sok műtárgy épült előregyártott elemekkel.

Én először 1957-ben láttam Prágától délre az építés alatt álló, első csehszlovákiai szabadon szerelt híd építését.

Magyarországon nem volt tervbe véve ilyen hídépítés. A KPM 30 méter feszítáv fölött az öszvértartós hidakat preferálta. Az Uvaterv több nagyobb nyílású híd esetében felvázolt egy-egy szabadbetonozással, vagy szabadszereléssel építhető hidat, de ennek megvalósítását ők sem gondolták komolyan. Ilyen hidak tervezése csakis a kivitelező vállalat bevonásával lehetséges, olyan technológiával és gépi berendezésekkel, melyeknek beszerzésével a kivitelező egyetért.

Amikor a kunszentmártoni Körös-híd építésének igénye felmerült, a KPM Közúti Főosztály Hídosztályához 1968. december 7-én levelet írtam a Hídepítő Vállalat nevében, és ebben azt kértük, hogy szabadon szerelt, utófeszített vasbeton hidat is terveztessenek az öszvértartós híd mellett, valamint legyen összehasonlítási lehetőség, hogy az utófeszített híd gazdaságosabb az acélszerkezettel kombinált megoldásnál.

Korábban, 1968. november 4-én egy „Javaslat” címet viselő tanulmányban azt mutattam ki, hogy a feszítettbeton híd felszerkezete súlyosabb az öszvér rendszerünél, ezért az alépítmények 25%-kal drágábbak, de a felszerkezet 30,5%-kal olcsóbb. A teljes híd így 10%-kal olcsóbb, ha szabadon szerelt, feszített variánst építünk.

Az Uvaterv, dr. Ábrahám Kálmán és dr. Petúr Alajos vezetésével örömmel fogadta, hogy a kivitelező szabadon szerelt híd tervezését kezdeményezte. Reviczky Jánost jelölték ki irányító tervezőnek.

Én saját személyemben eldöntöttem azt a főkérdést, hogy szabadon betonozott, vagy előregyártott elemekből szerelt hidat építsünk-e.

A franciaországi építési tapasztalatok figyelembevételével az előregyártott elemekkel történő építés mellett törtém lándzsát. Az előregyártott-elemes szerkezettel ugyanis a felszerkezet építése gyorsabb, mint a szabadon betonozotté. Nem kell zömöknként 3-4 napot várni a beton szilárdulására, hogy feszíteni lehessen.

Az előregyártás tekintetében Fábián József műszaki igazgató meggyőzése volt a legnehezebb, mivel ő előregyártás-ellenes, konzervatív felfogást képviselt. Szerinte a betont azért találták ki, hogy a helyszínen lehessen egy műkövet létrehozni. Ő a legnagyobb előregyártott beton-elemnek a 40 mm átmérőjű kavicsot tekintette.

Reviczky János az előregyártott szabadszerelés kiváló tervezője lett és készséggel befogadta azokat a kivitelezői javaslatokat, melyeket 1970. év során közvetítettem felé. Ezek között a legfontosabbak voltak:

- az elemek között ne 3-4 cm-es habarcsréteg legyen, hanem epoxi-gyantával ragasztott „vastagság nélküli” fugákat készítsünk;
- a 12 x Ø7 mm-es kábel helyett vezessük be a 12 x 1/2"-os pászmás kábelt, mert ezzel elérhetjük, hogy kevesebb számú feszítési műveletre, gyorsabb építésre kerüljön sor;
- ne szerelőhíddal szereljünk, hanem szerelődarus megoldást válasszunk. Milyen legyen a szerelődaru? A szerelőhidas megoldás csak soknyílású, kifejezetten hosszú viaduktok esetén gazdaságos, akkor viszont a hídépítés leggyorsabb végrehajtását biztosítja.

Én akkor úgy gondoltam, hogy Magyarország területileg kicsi ország, nem valószínű, hogy egy időben több szabadszerelésű híd építésére kerül majd sor. Elég lesz két technológia közül csak az egyikre berendezkedni és ez legyen alkalmas majd Tisza- és Duna-hidak építésére is.

Az előregyártott szabadszerelésre öt Körös-hídnál került sor, ezzel a begyakorlott, jól kidolgozott építéstechnológia „meghalt”. Új műszaki igazgató és az általa kinevezett új műszaki főosztályvezető úgy gondolta, hogy a szabadon betonozott hidak építésére kell berendezkedni. Sikeresen meg is oldották a szép feladatot. Most, amikor nemrég befejeződött a Köröshegyi viadukt építése, nyilvánvalóvá vált, hogy előregyártott zömökkel az építés gyorsabb. Szabadbetonozással kezdték az építést, de amikor látták, hogy a határidő ezzel nem lesz tartható, át-

tértek az előregyártásra. Abban tehát igazam volt, hogy hosszú viaduktoknál ez előregyártás a gyorsabb megoldás.

Vitát lehetne kezdeni arról, hogy miként alakítandó a szabadon szerelt, vagy szabadon betonozott hidak jövője Magyarországon.

1974 áprilisában kiléptem a Hídépítő Vállalatból. Ekkor ráébredtem, hogy az általam kezdeményezett és most már sínen futó előregyártott szabadszerelés dicsőségét mások szeretnék learatni. Vannak barátaim, akik szintén érvényesíteni akarják elképzeléseiket a hídépítés technológiai fejlesztésének területén. Ha jól emlékszem, Voltaire mondta: „ments meg uram a barátaimtól, az ellenségeimmel magam is elbánok.”

Elhagytam hídépítő barátaimat, elfogadtam az ÉMEXPORT Fővállalkozó Vállalat ajánlatát és családotul négy és fél évre kitelepültem az NDK-ba, magyar kirendeltség-vezetőnek. Itt, Haldenslebenben egy szaniteráru-gyárat kellett felépíteni magyar alvállalkozók segítségével, kulcsrakészen. Útravalónak azt mondták nekem: „ha majd a beruházó német fél akadékoskodik, jó keményen üss az asztalra.” Én nem ütöttem az asztalra, hanem német partneremmel kialakítottam a szigorú, de korrekt együttműködés formáit. Ez eredményes volt, a gyár határidőre elkészült. Másodlagos eredmény: két kislányom anyanyelvi szinten megtanult németül, ez meghatározó volt későbbi életpályájukra.

NDK-ból visszatérve a Beton és Vasbetonipari Művek Vezérigazgatóságán lettem termelési osztályvezető.

A Hídépítő Rt. munkáit máig is figyelemmel kísérem, az ott eltöltött 24 évem miatt elsősorban hidásznak érzem magam.

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A mérnök, a hídépítő mérnök agyát a matematika tudománya és a matematikai gondolkodás alkalmazása fejleszti és csiszolja. Nagy ritkán előfordul, hogy egy híd leszakad, de az ilyen mérnöki hibák rendkívül ritkák.

Jó lenne, ha a mérnökök új nemzedéke elfoglalná az őket megillető helyet az ország gazdasági irányításában, ahonnan a jogászok és politikusok kiszorították őket.

Kívánom a felnövekvő hidász nemzedéknek, hogy az elkövetkező évtizedekben Magyarországon még sok nagy hidat építsenek, akár csak a most megépült dunaújvárosi Pentele Duna-híd, a köröshegyi viadukt, vagy a most épülő M0 autópálya Megyeri Duna-hídja.

Az ország meglévő hídállományának karbantartása kevésbé látványos, de ugyancsak fontos tevékenység.

Tanuljatok idegen nyelveket, legyetek képesek az ország határain kívül is hídépítéseket megpályázni és magyar irányítás mellett felépíteni! Öregbítsétek a magyar hídépítő mérnökök nevét külföldön is!

Dr. Loykó Miklós

Önéletrajz



Pécsett születtem 1930. december 15-én abszolút értelmiségi családban. Körülöttem „mindenki” MÁV főtisztviselő volt. Édesapám okl. építésmérnök, MÁV műszaki főtanácsos volt, s mint a későbbiek bizonyítják ez volt rám a legnagyobb hatással. A családi légkör leginkább a tanulásban jelentett óriási támaszt, mondhatni nem voltak problémáim (legfeljebb magatartásbeliek).

Pécsett érettségiztem 1949-ben az utolsó évben az Állami Széchenyi István Gimnázium jogutódjává vált Állami Nagy Lajos Gimnáziumban, reáltagozaton.

1949-1953 között az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem hallgatója voltam. 1953. július 14-én kaptam jeles minősítésű oklevelet a Mérnöki Kar Híd- és Szerkezetépítő Szakán. Itt említeném meg olthatatlan sportszeretetemet, amit szintén a családból hoztam magammal. 13-14 éves koromtól versenyszerűen sportoltam 47 éves koromig, nem túl magas színvonalon, de mindig a „versengésre” helyezve a hangsúlyt. Kezdetben sok minden szerepelt a repertoárban: tenisz, atlétika, röplabda, foci. Később ez csillapult: az egyetemen már „csak” a tenisz maradt, melyhez utóbb a munkahelyi focibajnokságok párosultak. (Magyarázat:

édesanyám, aki első osztályú teniszező volt, 70 éves korában még játszott a KPM csapatában a Margit-szigeten). Valahogy egész életemben vonzott a közösségi munka, így lettem az 1951/1952 tanévtől két évre az egyetemi sportkör – akkor Haladás SE – diák-elnöke; a tanár-elnök Cholnoky Tibor professzor volt.

A diploma megszerzése után ért – mondhatni – életem első nagy meglepetése. Az akkori rendnek megfelelően a végzős hallgató a diploma mellé kapott egy irányító lapot, mellyel jelentkeznie kellett a kijelölt első munkahelyén. Az én irányító lapomon nem az szerepelt, amire készültem, amit hivatásomnak hittem és amire tanáraink felkészítettek. Abban a hitben voltam, hogy Korányi Imre professzor támogatásával az Acélszerkezetek Tanszékére kapok tanársegédi megbízást, ahol már egy éve demonstrátorkodtam. Az akkoriban induló székesfehérvári technikumba irányítottak, ami számomra elfogadhatatlan képtelenségnek tűnt. Ennél nagyobb képtelenség már csak az volt, hogy reklamációmra a válasz az volt, hogy a jövő műszaki értelmiségének a nevelését nem lehet egy értelmiségire bízni. Kérdésemre, hogy akkor a technikai fiatalok nevelése micsoda, a válasz az volt, hogy mehetek oda, ahol befogadnak. Lakásunktól az ötödik épület az Andrássy úton (akkor Sztálin út) – Pallavicini ögrófról palotája – a Hídépítő Vállalat központja volt. Befogadtak, hála Nagypál Sándor főmérnök úrnak.

1953-1955 között a Hídépítő Vállalatnál dolgoztam, kezdetben mint munkahelyi mérnök, majd építésvezető. Tanultam a szakmát rendkívül változatos helyszíneken és összetételben. Az első munkahelyem a 6 sz. főút Bolond úti völgyhídja volt néhány kiegészítéssel (hajóroncs kiemelése Bátánál, bunkerépítés a határővezetben), majd következett Budapesten a Horváth Mihály téri telefonközpont bunkere, a csepeli Vasműben fenoszolván üzemépület és medencék, illetve ezzel párhuzamosan a Szabadkikötőben rézsüs partfal helyreállítás. Úgy ítélt meg, hogy két év intenzív kivitelezői gyakorlat elég felkészülés a tervezői gyakorlathoz és a statikai ismeretekből is maradt még annyi, amire építkezni lehet. Így éltem az akkori jogaimmal és kértem az áthelyezésem az Uvatervbe, ahol a fogadókészség megvolt.

1955-1971 között az Uvatervben – természetesen a Hídirodán – tervező, majd irányító tervező és 1964-ben már a vállalat legfiatalabb osztályvezetője voltam. Ebben a 16 évben rendkívüli eseményeknek lehettem szereplője, néha főszereplője. Kezdetben kisebb feladatokat kaptam,

beletanultam a tervezői gyakorlatba. Belépésemtől fogva kissé csodabogárnak számítottam, mert nagyon fiatal voltam (az akkori ottani fiatal társasághoz képest is), látszólag sok mindenhez értettem és igen széles, tekintélyes ismerettségű köröm volt (lásd a „Válaszok” között előadottakat). 1958-ban indult az új Erzsébet híd végső tervezési munkája (az előkészítő tanulmányok, vázlattervek, javaslatok évekkel előbb megindultak és lezajlottak) Sávolgy Pál irodavezető irányításával. Az ő elveinek megfelelően folyt a tervezés. A hatalmas munkát részfeladatokra osztotta és a vasbetonszerkezetek tervezésének irányítását rám bízta. Így lettem az alépítmények és a budai feljáró, illetve csatlakozó műtárgyak felelős tervezője. Ennél is nagyobb és felelősebb megbízatásnak tartottam a kiviteli munkák fokozott tervezői művezetését. Az 1964. novemberi átadásig időm nagy részét az építkezésen töltöttem.

1964-ben osztályvezetői kinevezést kaptam. Kereken hét évig egy igen-igen tehetséges, roppant sokoldalú, 30 fős alkotógárdának lehettem vezetője, irányítója. Műhelyünkben számos közúti és vasúti híd, hírközlési vasbetontornyok, acélszerkezetű antenna rendszerek, valamint állványok a társosztályok műtárgyaihoz és vasúti provizórium tervei kerültek ki. Egész különleges feladat volt 39 vasúti hídfelszerkezet tervezése a csehszlovák Államvasutak számára. 1969-ben, az 1965-1967 között, az ÉKME Gazdasági Mérnöki Szakán, esti tagozaton elvégzett tanulmányaim után, okl. gazdasági mérnöki oklevelet kaptam, kitűnő minősítéssel. A benyújtott diplomatervet a vizsgabizottság doktori cselekmények alapjául elfogadta és ennek megvédése után 1971-ben műszaki doktorrá avattak. A disszertációm címe: „Előregyártás és feszítés optimális kombinálása korszerű vasbeton hídszerkezetek létesítésénél.” Ebben az 1970-es évekre várható igen jelentős infrastruktúra-fejlesztésnek a hídépítésre vonatkozó hatásaival is foglalkoztam a szorosan vett vasbeton, feszített-vasbeton, illetve a monolit és előregyártott műtárgyépítés gazdasági hatékonysági problémáin túlmenően. A tanulmány elég mély visszhangot keltett, melynek eredményeként 1971-ben áthelyeztek a Hídépítő Vállalathoz, lehetőséget adva arra, hogy a gyakorlatban kamatoztassam megszerzett elméleteimet.

1971-1978 között a Hídépítő Vállalat műszaki igazgatója voltam azzal a határozott megbízatással, hogy a vállalat hídépítő tevékenységét mind mennyiségileg, mind színvonalában (korszerűségében) fel kell javítani. Ehhez a munkaellátottság maximálisan biztosítva volt. Bizonyos mérté-

kig az igények jelentősen meghaladták a lehetőségeket, viszont az alapok megvoltak, értem ezalatt, hogy minden akkor elfogadott építési technológia már élt a vállalatnál, legfeljebb szunnyadt. A fejlesztés lehetősége a személyi állomány bővítése, a technikai állapot feljavítása és olyan építéstechnológia központba állítása volt, melyek együttesen a vállalat gazdasági helyzetén is jelentősen javítanak. Megoldás a regionális helyszíni előregyártás volt (minden vasbeton hídszerkezeti elemre kiterjedően), a feszítéssel kombinálva. Ez bővítette az üzemi előregyártással lefedett kapacitást, javította a helyszíni munka minőségi színvonalát és nem utolsósorban a vállalat rentabilitását. Hét év alatt megháromszorozódott a mérnökök száma a cégnél. A géppark sokszorosára duzzadt. Olasz, angol, német és osztrák gépeket szereztünk be saját kiválasztás és betanulás mellett. Know-how szerződéseket kötöttünk a szabadszerelésű és szabadon betonozott feszített vasbeton felszerkezetű hídépítési technológiákra. A monolit szerkezetek építését korszerű állvány és zsaluzó rendszerek bevezetésével tettük hatékonyabbá. Az eredmény nem maradt el. Szépszámu jelentős hidat építettünk: algyői Tisza-híd, városlődi völgyhíd, budapesti MOH és BAH csomóponti felüljáró, drávaszabolcsi Dráva-híd alapozása, 58 sz. főút pécsi felüljárója, kunszentmártoni és köröstarcsai Körös-hidak. Ezek mellett ezen időszak szülötte a Millenniumi kis földalatti meghosszabbítása és a hármashatár-hegyi tv torony, de megindult az M3 autópálya hídjainak az építése, és folytatódtak az M1 autópályán is a hídépítések.

Igen jelentős előrelépés volt a nagytérőjű, fűrt cölöpök készítésére alkalmas géplánc munkába állítása az új, szegedi Tisza-híd és a budapesti Szikra Lapnyomda alapozásánál. Ez nagyon sikeres időszak volt, azonban meg kellett szakadjon, mert a vállalatot felügyelő miniszterhelyettes és a köztem feszülő ellentét feloldhatatlanná vált. Makacsságomból annyi eredmény született, hogy „közös megegyezéssel” visszahelyeztek az Uvaterv Hídirodájára.

1978-1993 között újra az Uvatervnél dolgoztam. 1985-ig a Hídiroda irodavezető-helyettese, 1985-1991 között a vállalat gazdasági igazgatója, végül 1990-ben vezérigazgató-helyettese, majd nyugdíjasa. Irodavezető-helyettesként áttekinthettem és koordinálhattam a nagyobb hídtervezéseket. Önálló feladatként irányítottam a budapesti Árpád híd organizációs és technológiai tervezését, az építés helyszíni művezetését.

Ennek az időszaknak volt számomra egy feledhetetlen – megítélésem szerint mások számára is szinte elképzelhetetlen – története, nevezzük egzotikus kalandnak. 1978 januárjában tagja lehettem egy kelet-német, csehszlovák, lengyel, bolgár, szovjet, magyar összetételű KGST delegációnak, mely azt a feladatot kapta, hogy a helyszínen tanulmányozza a laoszi közlekedési helyzetet és tegyen javaslatot a megoldásra. Laosznak korábban sem volt a légiforgalmon kívül elfogadható közlekedési hálózata. Vasút egyáltalán nem létezett, a földutakon a franciák által épített hidakat mind lerombolták a vietnámi háború alatt. Pozsonyi Iván kollégámmal a nagyobb hidak helyreállítására dolgoztunk ki a helyszínen javaslatot, amit a KGST el is fogadott. Az általános segítségnyújtás keretében kilenc nagy híd közül egyet a magyar kormányzat felvállalt. Így valósult meg az általunk tervezett Sé Sang Soy hídja, a háromnyílású, mintegy 100 m hosszú, acélgerinclemezes öszvérhíd 1983. áprilisi átadással. Öt év alatt hétszer voltam a helyszínen, irányítottam a tervezést, ellenőriztem a kivitelezést itthon és Laoszban. Megítélésem szerint ez volt a legdrágább híd, amely magyar költségvetéssel valaha is épült. Az osztályozott mosott folyami kavics adalékanyagon és a helyi cementen és vízen kívül az összes hídelem (hegesztett, szegecselt, csavarozott acélszerkezet, korlát, dilatáció, víznyelők, beton acél) Budapesten készült. Budapest és Gdynia között vasúton, Gdynia és Da Nang között hajón, majd Da Nang és Phalan között pedig közúton szállítottuk az összes anyagot építőgéppel, járművel és egy évi munkahelyi ellátmánnyal együtt a KÖZGÉP vállalkozásában, 24 fő szakmunkás helyszíni munkájával. El lehet képzelni, hogy mindez mibe került.

1985-ben váratlanul ért a gazdasági igazgatóságra történt felkérés. Itt is a vállalat szorult anyagi helyzete készítette az illetékeseket (vállalatvezetés és felügyeleti szerv, de már más miniszterhelyettes) egy szakmabeli, műszaki-gazdasági ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező önkéntes beállítására. Ez a munkakör és feladat némileg eltért a híd- és vasbetonépítés területéről, de nagyon izgalmas időszaka volt életemnek. Több százmillió forintos probléma (kinnlevőség, likviditás, létszám és bér, stb.) megoldásával kellett megküzdeni, közte a vállalat átalakítását gazdasági társasággá úgy, hogy lehetőleg a legtöbb érték (szakemberek, kapcsolatok, hírnév, anyagiak) átmenthető legyen. Én nagyon remélem, hogy minden a legkisebb veszteséggel megvalósult, bizonyíték erre a vállalat máig sikeres működése (természetesen lényegesen leszűkült piaci megjelenéssel).

Nyugdíjazási kérelmemnek sajnos egészségügyi okai voltak, de a vállaltól nem tudtam elszakadni. A tulajdonosi kör megtisztelt azzal, hogy 1991-1993 között a vállalat Felügyelő Bizottságának elnöke lehettem. Ennek 1993-ban egy ostoba és rosszindulatú, személyem ellen irányuló támadás (összeférhetetlenségi vád) vetett véget. Le kellett mondanom és ezzel az Uvatervvel minden kapcsolatom megszűnt, de szerencsémre nem a szakmával. Ekkor jött dr. Dalmy Dénes és ajánlatot tett a folytatásra.

1993-2006 között a Pannon Freyssinet Kft. műszaki tanácsadója, vezető tervezője voltam. Ritka ajándéka az életnek, hogy a legvégén, nyugdíjasként teljes értékű munkát végezhettem úgy, hogy bejutottam egy új területre, amely teljességében lefedi azt a szakmai területet, melyen negyven évvel korábban elindultam, s amely érdeklődésemet mindig is lekötötte. A beton, vasbeton és feszített vasbeton szerkezetek erősítéséről, rehabilitációjáról van szó külsőkábeles, feszítőpázmás megoldással. 13 év alatt mintegy 40 híd, néhány épület, körszimmetrikus tartály, támfal vasbeton, szerkezeti elemeit sikerült megerősíteni, teherbírását a megnövekedett igényeknek megfelelővé tenni. Ezeknek a munkáknak külön bája volt az alapos feltáró munka, a gondos mérlegelés, majd legtöbb esetben a cég által (így közvetlen befolyásom mellett) megvalósítása. Csodálatos időszak volt, színtiszta szakma és tudomány, egészen kiváló munkatársakkal. Fájó szívvel kellett abbahagynom, most már visszafordíthatatlan egészségi okokból.

Munkásságomat áttekintve kiemelt helyen szeretném megemlíteni egyetemi oktatói pályafutásomat, ami 1965-től a mai napig is szívem csücske és sok-sok örömet, megtiszteltetést jelentett. 1965-ben Bölcskei Elemér professzor hívott meg a Vasbetonszerkezetek Tanszékre külsős gyakorlatvezetőnek. Ez akkoriban másodállás volt, igen szigorú órarenddel és tartós elfoglaltsággal a nappali tagozaton. Később óraadóként a szakmérnöki képzésbe és a mérnöktovábbképzésbe is bekapcsolódtam. 1975-ben oktatói munkám elismeréseként címzetes egyetemi docens címet kaptam. 1980-tól az Állami Vizsgabizottság tagja lettem és egészen a legutóbbi időkig elláttam diplomaterv konzulensi és bírálói feladatokat. 1978-ban és 1989-ben jelentek meg társszerzőként írott egyetemi jegyzeteim (Juhász-Loykó: Vasbeton híd és szerkezetépítés; Tassi-Loykó-Királyföldiné: Vasbeton hidak szerkezeti kialakítása).

Nem lehet nem megemlíteni 1957 óta tartó, ma már örökös KTE (Közlekedéstudományi Egyesület) tagságomat. Sok-sok rendezvény, előadás, külföldi tanulmányút, folyóirat cikk jelenik meg emlékezetemben. 1986-tól vagyok a KTE Ellenőrző Bizottság Tagja, 1990-1998 között az elnöke voltam.

Pályafutásom harmadik döntő fordulata 1962-ben következett be. 1962-ben a KPM részéről tagja lehettem a Róma-Nápoly IV. *fib* kongresszuson résztvevő magyar delegációnak, mint a csapat legfiatalabbja. Ekkor még nem volt magyar tagozata ennek a nemzetközileg első helyen jegyzett feszített vasbeton szerkezetekkel foglalkozó testületnek. Megjelenésünk hazai viszonylatban úttörő jellegű volt. 1970-ben megalakult a *fib* Magyar Tagozata, jogelődje a mai *fib* MT-nek, melynek vezetőségi munkájában, mint a Palotás László-díj kuratóriumának elnöke 2006-ig részt vettem. Az 1962-es kongresszusi tapasztalataim, benyomásaim tettek egy életre a vasbetonépítés elkötelezett hívévé, azon belül is a feszített vasbeton szerkezetek mániákusává.

Évek során szakmailag igen sokra értékelttem a Közúti Hídszabályzat módosításaiban, fejlesztésében való részvételemet. 1967-ben kapcsolódtam a munkába, először még megbízásos keretek között, később a 80-as években Hídszabályzat Bizottsági tagként, majd az ezredforduló táján a megalakult MAÚT tagságban vállalt Útügyi Műszaki Előírások vonatkozó „szabvány” fejezeteinek kidolgozói között. Merem hinni és tudni, hogy a magyar Közúti Hídszabályzat nemzetközi mércével mérve is az egyik legjobban alkalmazható szakmai előírás a hídtervezés és kivitelezés számára, köszönhetően a mindenkori összeállítóiknak.

Az 1980-as évek végétől tagja vagyok a Magyar Mérnöki Kamarának és mintegy 10 éve a Tartószerkezeti Tagozat Minősítő Bizottságában tevékenykedem.

77 éves koromra elmondhatom, hogy szerencsés, szép életem volt, sok sikerrel, több-kevesebb csalódással, de mindenkor felemelkedve. Ne tűnjön szerénytelenségnek, de meg kell említem az elismeréseimet: több Kiváló Dolgozó jelvény mellett Közlekedés Kiváló Dolgozója (1964), Építőipar Kiváló Dolgozója (1976), A Főváros Kiváló Szolgálatáért Díj (1982), Laoszi Szabadság Érdemrend (1983), Munka Érdemrend ezüst fokozata (1987), Kiváló Feltaláló bronz fokozat (1988), KTE

Széchenyi Emlékplakett (2001), KTE Örökös tagság (2006), *fib* MT Palotás László-díj (2007).

Az 53 évi szakmai tevékenység mellett az eddigi 52 évi boldog házasságom még tart. 1963-ban született fiúnk és az 1970-ben született lányunk élik felnőtt életüket. Mindketten édesanyjuk pedagógusi pályáját követve egyetemi, illetve általános iskolai tanárként sok örömet szereztek szüleiknek.

A hosszú szakmai út természetesen tele volt meghökkentő fordulatokkal, meghatározó eseményekkel és markáns egyéniségekkel, akik néha döntően befolyásolták munkásságomat. Ezekről tesztek említést a következő válaszokban.

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

A történet látszólag 1953-ban kezdődött, amikor friss diplomával a kezemben a Hídépítő Vállalat főmérnökénél jelentkeztem felvételre. Ennek előzményeiről az önéletrajzi részben már beszéltem. Hidásznak készültem, de nem egészen így. Augusztus 2-án már a 6 sz. főút Bolond úti völgyhídjának az építésénél találtam magam. Erről a hídról már hallottam előző évben, mert az építés közben leszakadt hídgerendáival igen csak elhíresült. Viszont vasbeton szerkezet volt és akként állították helyre is, én pedig acélszerkezetből készültem. Utolsó évemben demonstrátorkodtam a tanszéken, a diplomatervem egy hatalmas, 153 m hosszú, 79 m támaszközü, háromcsuklós, konzolos, rácsos acélszerkezetű vasúti híd volt. Köszönő viszonyban sem voltak az ismereteim az első feladatként kapott előregyártott, beton-beton együttműködő, többtámaszúsított, 140 m összhosszúságú közúti híddal. A váratlan események sorozata itt nem ért véget. Három hónap alatt két építésvezető dőlt ki felettem különböző malőrök folytán, így novemberben már én voltam az építésvezető. Rám szakadt az ég. Mint egy örült tanultam az építésvezetés rejtjelmeit és a vasbetonépítés csodáit: betontechnológia, anyagmozgatás, ács és állványozó munka, téliesítés (mert 1954. március 14-re a híd el kellett készülnön). Máig sem tudom, hogy hogyan úsztam

meg, bár visszagondolva semmi csoda nem történt: fantasztikus emberek segítettek a megszállottan kieroszakolt siker elérésében. Itt ismerkedtem meg számos olyan szakemberrel, akivel későbbiekben is szoros együttműködés alakult ki, mondhatni itt és ekkor ismertem meg a hídépítés és vasbetonépítés minden lényeges mozzanatát, csínját-bínját, fortélyát. A teljesség igénye nélkül engedtessek meg, hogy felsoroljak, közülük egyeseket, akik – mondhatom – elindítottak pályámon: a már említett Nagypál Sándor, továbbá Laber Kornél, Lébényi László, Träger Herbert, Apáthy Árpád, Ullrich Zoltán, Bölskei Elemér, Haviár Győző, Ócsvár Rezső és közvetve Palotás László. A híd elkészült, a 6-os út megnyílt, a pécsi Nádor Szálló éttermében tartott avatóünnepségen a szokásos kitüntetés-osztáson a közlekedési miniszter szólította az első kitüntetettet – egy ácsot (aki abszolút érdemes volt rá, hisz én javasoltam) – azzal a megjegyzéssel: „a műszakiak örüljenek, hogy nem csukatom le magukat”. Sok zűr volt ezzel a munkával. Ebből is lehetett tanulni. Szóval elindultam a vasbetonépítés útján és örökre szívembe zártam a hídépítést, ami mint ma már megállapítható, mániámmá vált.

Melyek voltak hídász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Szakmai tanulmányaimnak gyakorlatilag két jelentős csúcsa volt, mindkettőre kitértem az önéletrajzi fejezetben. Az első az 1953. évi acélszerkezetű híd diploma terv, a másik az 1969. évi vasbeton hídépítésről készített disszertáció. A két „végeredmény” természetesen szorosan összefügg. Igen-igen jó tanáraink voltak, akik közül több a pályám kezdeti harmadában is „fogta a kezemet” és tartott a helyes úton, sőt néhányuk segítségére az utolsó évtizedben is számíthattam.

Az első csoportba tartoznak az egyetem akkori oktatói: Egervári Jenő, Palotás László, Vendl Aladár, Cholnoky Tibor, Mihailich Győző, Korányi Imre, Oltay Károly, Széchy Károly, Kézdi Árpád, Széll László, Massányi Károly, Hilvert Elek tanárok, Szittner Antal, Tassi Géza, Kollár Lajos, Fazakas György tanársegédek. Az említettek közül Palotás László, Korányi Imre, Széchy Károly, Kollár Lajos míg éltek segítettek, Tassi Géza, Szittner Antal, Fazakas György hála istennek még élnek és bármikor számíthattam szakmai támogatásukra.

A második csoport a gazdasági mérnöki oktatói körből adódik: Erdős Péter, Hetényi István, Kádas Kálmán, Turányi István, Csanádi György, Borotvás Elemér és Koller Sándor. Közülük Csanádi Györgyhez és Koller Sándorhoz fűzött közelebbi kapcsolat. A doktori disszertáció hozott össze Kerkápoly Endre professzorral és alakult ki köztünk több évtizedes együttműködés.

A szakmai tanulmányokat nagy hiba lenne az egyetem padjaiban eltöltött időre leszűkíteni. Az igazi tanulás, az ott elsajátítottaknak a hasznosítása és bővítése a gyakorlatban történik. Így volt ez esetemben is, mint erre az előző pontban utaltam és ki fogok térni rá a következő két pontban is. Az igazat megvallva teljes pályafutásom alatt folyton tanulnom kellett, s kiktől lehetett a legtöbbet tanulni, mint a munkatársaimtól. Utólag visszatekintve, az állandó tanítási vágy is tanulásra készítetett.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

Erre a kérdésre a legnehezebb a válasz. A fő kollégákat még csak-csak meg lehet nevezni, de a segítőket anélkül felsorolni, hogy valaki ki ne maradjon, lehetetlen. Elvértve tudnék talán olyan munkatársat megnevezni, aki nem segített (esetleg keresztbe tett), de minek erről beszélni, nem volt jellemző, felejsük el. A fő kollégák segítettek és mindenki, aki segített, számomra kedves és értékes volt.

A már említetteken kívül elsősorban a volt Uvaterves kollégákat kellene megemlítenem, de ennyi „tér és idő” nem áll rendelkezésre. Talán a számomra legemlékezetesebbek: mindenek előtt Sávoly Pál és Magyar Ambrus, továbbá úgy sorolva, ahogy felbukkannak az emlékezetemben: Petúr Alajos, Kemény Ádám, Kozma Károly, Schüller Frigyes, Darvas Endre, Néveri Imre, Sigrái Tibor, Knebel Jenő, Szánthó Pál, Varga József, Reiner Endre, Huszár Gyula, Bácskai Endréné, Királyföldi Lajosné, Mistéth Endre, Szalai János, Bozó Kis Ákos, Szidarovszky János, Kékedy Pál, Strébl László, Hunyadi Mátyás, Pozsonyi Iván, Földi András, Ulbrich Sándor, Rózsa László, Karsai László, Herczegh Károly, Benkhardt Gusztáv, Bretz Gyula, Pogány András, Markó Iván, Szécsi László, Erdész Kálmán, Mónus Ernőné, Elekes Márton.

A következő főcsoport a Hídépítő Vállalatnál kialakult segítő csapat: Kemény István, Gulyás Kálmán, Wellner Péter (ő végig segítette a teljes

pályát), Encsy Balázs, Laber Kornél, Nagypál Sándor, Kenderesi János, Petik Ernő, Penkala Tibor és a fiatalok: Apáthy Endre, Zsigmondi András, Márkosi Erzsébet és még sokan mások.

A segítők (fő kollégák) sora a megbízók és felettes szervek részéről is jelentős volt: Ábrahám Kálmán, Apáthy Árpád, Träger Herbert, Tóth Ernő, Becsei István, Vastag Sándor, Kovács János, Beloberk László, Vörös József.

Az egyetemi kollégák közül Dalmy Dénes, Orosz Árpád, Farkas György, Szalai Kálmán, Kovács Béla, Juhász Bertalan, Bódi István, Szatmári István, Almássy József, Kovács Tamás (természetesen nem sorolva azokat, akiket már említettem).

Szép számmal adódtak partner cégeknél, intézményeknél is segítőim: Domanovszky Sándor, Fekete János, Vogt Károly, Gopcsa Péter, Kisteleki Antal, Hoós László, Fazakas György, Dalmy Tibor.

Utolsó munkahelyemen, a Pannon Freyssinet Kft.-nél mindenkinél több segítséget kaptam munkatársaimtól az újrakezdéshez és a búcsúhoz. Sértő lenne teljes névsor helyett kiemeléssel élnem, ezért ezt az alkalmat is megragadom, hogy az 1993-2006 közötti munkatársaimnak az önzetlen és odaadó segítségért együttesen mondjak köszönetet.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Zavarba ejt a „fő művek” fogalom, de a jelentős munka is zavar, mert a számomra jelentős még nem biztos, hogy másnak is az, a fő művek pedig elég múlandók. Így maradjunk annál, hogy mit tekintettem pályámon jelentősebbnek, jóllehet mindig az volt a legjelentősebb, amin éppen dolgoztam.

Sarokpontokat tudnék csak megjelölni az önéletrajzi fejezet szerinti ciklusokból mint az akkor számomra jelentős (fontos) munkákat időrendi sorrendben: a Bolond úti völgyhíd kivitelezése, az Erzsébet híd alépítményeinek és a budai feljárójának tervezése, az alsóberecki Bodrog-híd közös tervezése, az 58 sz. úti pécsi felüljáró tervezése és kivitelezése, a laoszi Sé Sang Soy híd és a híderősítések közül a 33 sz. úti KFCS-híd.

Nyilvánvaló, hogy a fő mű az Erzsébet híd alépítményei és a budai feljáró híd. Ezek kulcsszerepe, reprezentációja beragyogta a következő éveket.

A Bolond úti völgyhíd jelentőségét semmi sem múlta felül számomra, hiszen itt tanultam meg a szakmát, tettem szert olyan ismeretekre és kapcsolatokra, melyek egy életre szóltak.

Az alsóberecki Bodrog-híd a legnagyobb feszítávú alsópályás vasbeton ívhíd az országban, melynek a „vonórúdját” a háromnyílású utófeszített vasbeton pálya lemez képezi a középső nyílásban (15+70+15m). A Huszár Gyulával tervezett híd osztályvezetői pályafutásom egyik gyöngyszeme. Számomra jelentős és fő műnek számít az 58 sz. út pécsi felüljárója, mert szülővárosom számára tervezhettem, majd kivitelezhettem az ország akkoriban legnagyobb felületű előregyártott feszített vasbeton gerendás közúti hídját.

Jelentősnek tekintem részvételemet fővárosi Duna-hidak (Margit híd, Árpád híd, Szabadság híd) 1977-1983 közötti felújítási munkáiban, különösen az Árpád híd korszerűsítésében végezhettem alapos érdemi munkát.

Nem kis jelentőséget tulajdonítok az 1993-2006 közötti híderősítési tevékenységemnek. Ezek sorában különösen szívemhez nőtt két ívhíd rekonstrukció: a 84 sz. úti sárvári Rába-híd és a 33 sz. úti KFCS-híd, szépségükkel és eredményességükkel, közülük is a KFCS-híd mint utolsó produkcióm.

Nagy igazságtalanság lenne részemről a hidakkal, – mint gyermekeimmel – szemben, ha nem tekinteném igen jelentősnek a 74 sz. út Zalaegerszeg elkerülő szakaszán megépült új Zala-híd egyedi megoldását, külsőkábeles csúszópázmás feszítéssel, mentesítve a folyómeder beállványozását monolit felszerkezet építése mellett.

Igen örömteli volt számomra a 26 sz. út Miskolc északi elkerülő szakaszán 2007-ben elkészült két vasúti felüljáró, az egyik a Miskolc – Bánréve kétvágányú vasútvonalon, a másik egy párhuzamos kihúzó vágányon. Érdekességük, hogy magas gerincű, nagy feszítávolságú, nagyszilárdságú hegesztett tartóbetétes teknőhidak. Mondhatni úttörőjellegű építmények a MÁV gyakorlatában.

E kiragadott felsorolás után egyáltalán nem tudom, hogy fontosak-e ezek? Fő művek-e? Nem volt fontosabb-e az oktatásban eltöltött 40 évi vendégszereplés? Vagy esetleg a Hídszabályzat alakíthatása? Ki tudja? Én abban reménykedem, hogy a munkám nem volt hiábavaló, s mint ilyen, akár fontosnak is tekinthető.

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A hídépítés egész területére áll az az alaptétel, mely szerint a mérnöki munkához szilárd statikai tudás, anyagismeret és helyismeret szükséges. Nem elég csak méretezni tudni, ismerni kell a feladat megoldásához optimális anyagokat és e két alapismeret alapján lehet eldönteni, hogy adott helyre mi szükséges. Mivel a tervezés is és a kivitelezés is csapatmunka, a szereplők mindegyikétől elvárhatók az alapismeretek.

Tehát azt üzenem a pályakezdő és a pályán még feltörekvő hidász nemzedéknek, hogy mindhárom irányban gazdagítsa ismereteit tapasztalat-cserék, irodalmi és újabb tanulmányok útján. Erre ma, az internet világában szinte korlátlanok a lehetőségek. Egy csapdát azonban mindenképpen el kell kerülniük, ez a számítástechnikai programok csallhatatlanságába vetett hit. Módszerként a más úton végzett ellenőrzéseket, a független ellenőrökben való bizalmat, a kézenfekvő összehasonlító módszerek alkalmazását javaslom.

Még egyetlen gondolatom lenne üzenetként. Ez a hidász öntudat erősítése. A képesítésünkre korábban használt okleveles mérnök meghatározás eredetileg kultúrmérnökként szerepelt és a közlekedés- és vízépítéssel foglalkozó mérnököt jelentette. Ez a mérnöki tevékenységnek a környezeti kultúrára kifejtett hatását érzékeltette. Hiszem és vallom, hogy a közlekedésépítésen belül a hídépítés mindenkor az emberi kultúra jellemző kifejezése is volt, a funkcionális szükséglet kielégítése mellett. Kellő hittel és ambícióval ezt ma is tudatosítanunk kell.

Wellner Péter

Önéletrajz



Kolozsvárott születtem 1933. szeptember 24-én. Szüleim dolgoztak és óvtak, dolgoztak és felneveltek. Abszolút egyke voltam. Nekem csak tanulnom kellett. Azt folyamatosan tettem és tettem. Nyaranta dolgoztam, mert nem voltunk jómódúnak. Szükség volt némi jövedelemre, ha ősszel korcsolyacipőt és jégpálya bérletet szerettem volna kapni. Ennek során kevertem betont, adogattam téglát, a csepeli Vasműben a Temperáló Üzemben forró, hordóformájú tartályokba hajolva raktam

vasdarabokat. Az utóbbi munkánál védőitalként kaptunk üveges tejet. Azt hiszem ez akkor jelentős dolog lehetett. Érettségi után kézi talajfúrásoknál voltam figuráns. Később a nyári szünetben egy hónapig az Uvaterv Hídirodáján tervek szerkesztésében tettem szert gyakorlati tapasztalatra.

Középiskolában nem voltam mindig eminens tanuló. Olyan jó rendű eredménnyel végeztem az éveket. Szerettem sportolni és voltak barátaim. Ez sok elfoglaltságot okozott. Az érettségi előtti évben barátaimat követve új iskolába, a Kölcsey Ferenc Gimnáziumba kerültem. A matematika és ábrázoló geometria tanár Neukom Gyula – nevét sosem felejttem el – Romániában egyetemi tanár volt, de a körülményeket értékelve Magyarországra jött és gimnáziumban tanított. Magas igényeket támasztott diákjaival szemben. Nála egy matematika példát megoldani csak vagy jól, vagy rosszul lehetett. Az osztályzat vagy jeles, vagy elégtelen volt. Ezt a füzetünkben egy többszínű „béllel” rendelkező ceruzával hozta a diákok szíves tudomására. Hamar kiderült, hogy az én előző iskolámban elért jó, vagy esetleg jeles osztályzatom, de leginkább tudásom nála nem elegendő. Az első negyedévi leckefüzetemben ábrázoló geometriából rovót, matematikából intőt kaptam. Ez ugye azt jelentette, hogy ha így marad, akkor alighanem meg fogok bukni. Nosza elkezdtem

a matematika gimnáziumi anyagát az első évtől ismételve tanulni. A példák sorát oldottam meg úgy, ahogy az alapos ismeret elsajátításához szükséges volt. Tehát a tanulás egy kicsit fontos lett. Az eredmény nem maradt el. Ugyanebben a gimnáziumban, ugyanennél a tanárnál kitűnő minősítéssel érettségiztem. A Műszaki Egyetemen ábrázoló geometriából soha nem volt gondom. Emlékeim szerint ezt a tantárgyat nem is kellett tanulnom. Azokat a dolgokat már ismertem. Egyszerűen szerencsém volt, hogy ilyen tanár keze alá kerültem. Nekem csak nem volt szabad a lehetőség mellett elmenni. Én nem mentem el. Érdemem csak ennyi.

Mérnöki diplomámat az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Mérnöki Kar Híd- és Szerkezetépítő Szakán 1957. évben szereztem meg. Ez alatt semmi különös nehézségem nem volt. Már amennyiben nem számítom, hogy sem szociális segélyt, sem az utolsó évet leszámítva – amikor már a tanulmányi eredmény is számított – ösztöndíjat nem kaptam. Szüleim ugyanis egyszerű tisztviselők voltak és így rendszeres jövedelmet igazoltak. (Már akkor is jobb volt nem követhető jövedelemmel rendelkezni.)

A szakmai gyakorlatom megkezdése kétségtelenül szerencsés volt. Egy jó nevű tervező intézetet jelölt meg az egyetem tanulmányi osztálya. Akkoriban ugyanis irányították a végzős hallgatókat. A forradalom után ennél a cégnél zavaros helyzet uralkodott. Még nem tudták mit illik tenni egy kezdő mérnökkel. Talán majd később jelentkezzem. Nekem azonban meg kellett kezdeni a munkát. Mint már dicsekedtem vele, anyagi szempontból családirag nem voltunk túl jól elerestve. A jövedelemre is szükség volt.

Szerencsére egy másik, ugyancsak neves tervező intézet egyik vezető tervezője a diplomatervem készítése során már foglalkozott velem. Mondta is, hogy amikor megszerzem a diplomát, keressem meg őt, biztosan fognak tudni alkalmazni.

Nosza azonnal elmentem ehhez a céghez, és hivatkoztam az ismert munkatársukra. Azonnal tájékoztattak, hogy jó, de a mérnök úr éppen ezen a héten nem lesz bent. Jelentkezzem a következő héten. Meg voltam elégedve. Ezt még igazán ki fogom bírni. Sajnos a következő héten is közölték, hogy még mindig nincs bent a kolléga. Talán a jövő héten alkalmas lesz. A harmadik héten csendben, nagyon barátságosan, halk

szavakkal közölték, hogy a nevezett mérnök pillanatnyilag állami öri-zetben tölti napjait. A rá való hivatkozás jelenleg nem jelent előnyt.

A következő próbálkozás az igazán jó nevű Uvaterv Hídirodájánál történt. Itt már egyik nyáron dolgoztam. Nem voltam teljesen idegen. Mistéth Endre mérnök úr, hajdani építésügyi miniszter osztályvezető-ként éppen ott tevékenykedett. Ő fogadott. Bevitt az iroda híres vezető-jéhez, Sávoly Pál mérnök úrhoz és javasolta, hogy vegyenek engem fel az iroda dolgozói közé. Igazán szívesen fogadtak. Abban a szobában helyeztek el, ahol a legjobb tervezők, a legérdekesebb munkákat végez-ték.

Munkámat tehát a nemzetközileg ismert tervező intézetnél, az Uvatervnél kezdhettem meg. Igaz, tehát mint már említettem, a szakmai tevékenységem megkezdése szerencsés körülmények között történt.

1957-ben leginkább kisebb műtárgyak tervezése, helyreállítása, rekonst-rukciója képezte a tervezési feladatot. Remek iskola volt. A híd minden apró részletét meg lehetett ismerni. Ezután az acélhidak területén tudtam munkálkodni. A kisari Tisza-híd, a szolnoki ortotróp pályalemezes híd, majd a budapesti új Erzsébet híd tervezésében vettem részt. Ez a részvé-tel a tanulás, a tapasztalatszerzés ideje volt. Sok acélszerkezeti részlet-tervet volt módom szerkeszteni. Az Erzsébet híd felszerkezetének statikai számításában is közreműködtem. Ez egy igazán újszerű kábel-híd-építés minden fázisának számítását jelentette. Nehogy azt gondolja valaki, hogy a számítás módját, vagy ennek akár egy részét én találtam volna ki. Dehogy is. Én szorgalmasan, kézi tekerős számológéppel szá-moltam a terhek és mozgások egyensúlyát minden egyes hídszakasz beemeléséhez. Ez egy táblázat kitöltését is jelentette. Azon táblázatát, amely a számítás módját követte, és amelyet a számítás valódi tervezője dolgozott ki. Én meg ismerkedtem a szakma számomra mindaddig sötét bugyraival. Ezután kezdődött az M7 autópálya hídjainak tervezése. Ezek vasbeton hidak voltak. Itt már önálló tervezőként is kaptam feladatot. A szakmai pályafutásomat alapvetően a következő időszak határozta meg. A nagyobb fesztávú feszített vasbeton hidak tervezéséhez meghívott az ezzel a szerkezeti fajtával sokat foglalkozó, és a magyarországi beveze-tését javasló tervező mérnök. Ettől kezdve több éven át együtt gondol-kodva értük el a később elismert sikereket. Itt tanultam meg végleg és örök időkre, hogy egy nagyobb hidat az építés minden fázisát figyelem-be véve lehet csak jól megtervezni.

1974. évben a munkát a Hídépítő Vállalatnál folytattam, ahol közelebb kerültem a kivitelezéshez. Feladatomból volt az első magyarországi szabadszereléses technológiával épülő, feszített vasbeton híd gyorsított építési technológiájának tervezése, és a kivitel során a munkahelyi kollégákkal való együttműködés.

Ezt követően részt vettem a nagynyílású feszített vasbeton hidak építésénél alkalmazható másik építési technológia, a szabadbetonozásos építési módszer hazai alkalmazásának bevezetésében.

1978-80. között terveztem, és a cég kivitelezte a budapesti Marx téri felüljárót. Sajnos ennek során, a középső szakaszon a technológiai időszükséglet be nem tartása miatt alaktartási hiba keletkezett. Ennek javítását is megterveztük, és nem számottevő költséggel megoldottuk. A költség nagyságára az Igazságügyi Műszaki Szakértői Iroda témavezetője úgy nyilatkozott, hogy ekkora anyagi kár a kivitelezés során egy nagyobb esőnél is keletkezik. Az akkori felsőbb szint azonban bizonyítani kívánta, hogy itt tervezési hiba történt. Kellemesebbnek gondolták elismerni, hogy a cég nem tud tervezni, mintha azzal kellene szembe nézni, hogy az építés során követett el valami hibát. Országos botrány keletkezett, melyről az akkori sajtó nagy igyekezettel, igaz – a másik oldalt meg sem hallgatva – tájékoztatott. Több évi bírósági eljárás során sikerült a kérdést a valósághoz sokkal közelebb álló módon rendezni. Igazán szerencsésnek mondhatom magam, mert ettől kezdve én egyszerre csak figyelemre méltó figura lettem.

A híd átadása után, 1982. évben visszatértem az anyacégemhez. Nem tartottam normálisnak az egész Marx téri ügy kezelését. Ahol pedig nem éreztem jól magam, ott nem tudtam volna jó érzéssel, és eredményesen tevékenykedni.

Az élet azonban nagy igazságosztó. Csak legyen türelem kívánni. 1987. május 16-tól ismét a Hídépítő Vállalatnál dolgoztam. A vállalat vezetése megkeresett, hogy nem lenne-e kedvem ismét a cégnél dolgozni. A megkeresés kétségtelenül jól esett. Talán megerősített abban, hogy mások is hasonlóan értékelik a néhány évvel előbbi helyzetet, mint én. Néhány, gyenge képessége ellenére magas polcra került személytől eltekintve, kapcsolatomból a cég munkatársaival mindig jó volt. Mind a vállalat vezetése, mind jómagam úgy gondoltam, hogy a tervezés és kivitelezés szoros együttműködése hasznos dolog, és az együttműködés

kellemes lesz. Akkori várakozásunkat a gyakorlat minden szempontból igazolta.

A következő időszakban műszaki szempontból igazán jelentős feladatok megoldásában volt szerencsém részt venni. A hidak tervezésénél és építésénél hol tervezőként, hol a megszervezett osztály vezetőjeként volt szerencsém dolgozni. Az osztály munkatársaival 2007. december 31-ig, a tényleges nyugdíjba vonulásomig dolgoztunk együtt. Véleményem szerint a tapasztalt régebbi, és a hozzánk került fiatal szakemberek igen jó egységet alkottak. E kollégákkal együtt megterveztuk, és elterjesztetük Magyarországon a szakaszos előretolós technológiával épülő feszített vasbeton hidak építését. Ennek kiemelkedő jelentőségű műtárgyai voltak a magyar-szlovén vasútvonal 2001-ben átadott 1400 és 200 méteres völgyhídjai. Az azt követő években pedig az M7 autópályán terveztük az 1872 méter hosszú, szabadbetonozásos és szabadszereléses technológiával épült köröshegyi völgyhidat. (A felszerkezeten kívül az egyéb terveket a társtervező Pont-TERV Zrt. készítette).

Válaszok

Hogyan került a hídépítés területére?

Azt hiszem úgy, ahogy a sors alakította. Igaz, a műegyetemi tanulmányaimat a Híd- és Szerkezetépítő Szakon végeztem. A szakok közül ezt tartottam a legérdekesebbnek. Úgy gondoltam, hogy leginkább e területen lehet alkotó munkát végezni. Olyan építményekkel foglalkozni, amelyet „unokáink is látni fognak”. Ettől még foglalkozhattam volna ipari épületek, telepek, vagy az első metró szerkezeteivel. Mint az önéletrajz elején említettem, a választás nem volt teljesen szabad akaratom szerinti, de visszaemlékezve biztos vagyok benne, hogy feltétlenül az elképzeléseimhez leginkább közel álló. Egyszóval szerencsés körülmények hatására kerültem a hídépítés területére.

Melyek voltak hidász szakmai tanulmányainak jelentős állomásai, kik voltak életre szóló mesterei?

Szakmai tanulmányaimat ötvenöt éven keresztül folyamatosan folytattam. A Budapesti Műszaki Egyetemen sok dologgal ismerkedtem meg. Ez alapot szolgáltatott arra, hogy a gyakorlatban szerzett tapasztalatokkal kiegészítve, talán használható mérnökké fejlődhettem.

Mestereim, akiktől életre szóló tapasztalatokat szereztem, nem kevesen voltak. Nem érzem jól magam, hogy ezek közül néhányat meg kell neveznem. Biztos, hogy több mesteremet buta módon nem fogom említeni. Kár. Mert szinte ugyanolyan mértékben megérdemelnék, mint azok, akikre itt hivatkozom. Elnézést kérek Tőlük.

Időrendben először Sávolý Pál mérnök urat említtem. Ő volt az Uvaterv Hídiroda vezetője. Most visszatekintve értékelem igazán, hogy ő milyen kiváló mérnökökben bízva működtetett osztályokat. A mérnököket irányította, és ők operatív módon oldották meg a tervezési feladatok részleteit. Munkámban Szánthó Pál és Knebel Jenő mérnök urak irányítottak közvetlenül: Tapasztaltam és tanulhattam alaposságot, pontosságot, és a beosztottakkal való korrekt, tanítani és tanulni is képes együttműködést. Valami kevés csak ragadt rám.

Későbbi szakmai sikereimet az a munkakapcsolat alapozta meg, amelyet Reviczky János mérnök úrnak köszönhetek. Ő keresett meg engem, hogy lenne-e kedvem a feszített hidak tervezésében vele együtt dolgozni. Ő volt az, aki ezen szerkezet típus alkalmazását Magyarországon a nagynyílású hidaknál javasolta. Megtervezte az első szabadon szerelt technológiával épített hidat. Ennek során, vele együtt dolgozva tanultam meg, hogy a jelentős hidaknál az építés lépéseit már a tervezés során figyelembe kell venni. Megtanultam, hogy a tervező közreműködése a műtárgy építése során is elengedhetetlen. Ez az „ars poetica” kísért végig egész működésem során. Azt hiszem ez hasznos volt.

Amikor már kivitelező cégnél dolgoztam, az eddigieket volt módom alkalmazni. Most visszatekintve tudom ezt megfogalmazni. Munkám során ezt az utat alighanem önkéntelenül, nem feltétlenül teljesen tudatosan követtem.

Jelentős hidak tervezésének lehetőségéhez szükség volt arra, hogy a kivitelező cég vezetői ezt biztosítsák. Higgyenek annak előnyében, és vál-

laják annak kockázatát, hogy a tervezés és kivitelezés egy vállalkozáson belül történjék. Ilyen vezetők voltak az adott szervezet felépítésében és a Marx téri felüljárónál Loykó Miklós műszaki igazgató úr, a szakaszos előretolások technológiával épült tucatnyi hídnál – kiemelve a nagyrákosi vasúti hidat – Encsy Balázs igazgató úr, a köröshegyi völgyhídnál pedig Apáthy Endre elnök vezérigazgató úr.

Kik voltak munkássága során fő kollégái, segítői?

Egész szakmai pályafutásomra nagy hatással voltak azok a munkatársak, akikkel volt szerencsém együtt dolgozni. Akiket irányíthattam, akikkel az építések helyszínén együttműködve kerestük a legjobb megoldásokat. Ezek a szakemberek sokan voltak. Mérnökök, technikusok, művezetők és munkások. Felsorolni őket nyilvánvalóan nem lehet. Mégis szükségesnek tartok néhányukat kiemelni:

Mihalek Tamás főmérnök, vezetőtervező

Becze János tervező mérnök

Fodor József tervező mérnök

Varga Károly, a nagyrákosi vasúti híd főépítésvezetője

Magyar János főmérnök, a feszítési és acélszerkezeti munkák területén

Ivók Ferenc építésvezető

Mátó Sándor építésvezető.

Biztos vagyok benne, hogy a fenti munkatársakkal együtt dolgozó többiek is tudják, ők is azok közé tartoznak, akikkel közösen segítettük egymást. Valamennyiüket nem csak munkatársaimnak, segítőimnek, hanem valóban mestereimnek is tartom.

Milyen jelentős munkákban vett részt, mely alkotásokat tekinti fő művének?

Jelentős munkák között szeretném megemlíteni azokat az országos tervpályázatokat is, amelyeket a hetvenes évek első felében nagy folyami hidakra vonatkozóan írtak ki. Ezeken egy-egy tervező csoporttal, meg lehetős sikerrel szerepeltünk. Mindhárom pályázaton első díjat nyertünk.

1972. évben egyedüli első díjat nyertünk a lágymányosi Duna-híd tervezési pályázatán.

Ezt követte egy megosztott első és egy harmadik díj a csongrádi Tisza-híd pályázatán.

1974. évben a bajai Duna-híd pályázatán nyertünk első díjat. Ekkor már három első díj volt.

A jelentősebb műtárgyak, amelyeket kiemelnék (valamennyi többnyílású, feszített vasbeton híd):

- Berettyóújfalui Berettyó-híd. (Az első szakaszos előretolással épült híd.)
- Orosházi közúti felüljáró a vasútvonal felett.
- Debreceni Homokkerti közúti felüljáró, a vasútvonal felett.
- Budapesten a Soroksári út felett, a Lágymányosi híd pesti oldali folytatásában két közúti, közöttük egy villamos-vonali felüljáró.
- Az M5 autópálya budapesti bevezető szakaszán, a Ferencvárosi pályaudvar kihúzó vágányai, és a katonai főiskola feletti két egymás melletti közúti felüljáró.
- Nagyrákosnál, a Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal hídjai. (Az első magyarországi feszített vasbeton vasúti híd.)
- Az M7 autópályán, a köröshegyi völgyhíd, amely 1872 m hosszával az ország egy szerkezetként épült leghosszabb hídjá. Amíg az előzők szakaszos előretolós technológiával, ez a híd szabadbetonozással, és részben szabadszereléssel épült.

Talán nem indokolatlanul tartom az említett hidakat jelentős műtárgyaknak. Ezt bizonyítják azok az elismerések, melyeket részben magam, részben a már említett tervezői és kivitelezői közösség kapott. A jelentősebbek a következők:

1978. évben Állami díj a kunszentmártoni Hármas-Körös-híd tervezéséért és építéséért. Ezt két tervező és három kivitelező kapta meg.

2000. évben Építőipari Nívódíj. Az M5 autópálya Ferencvárosi pályaudvar feletti közúti híd tervezéséért a Hídépítő Rt. Műszaki Osztálya kapta.

2002. évben Építőipari Nívódíj, a magyar-szlovén vasútvonal 1400 méteres feszített vasbeton hídjának tervezéséért.

2003. évben személyesen Aranyérföldkő Plakett világszínvonalú híd-szerkezetek fejlesztéséért és építéséért

Mit üzen, mit kíván a most felnövekvő hidász nemzedéknek?

A most felnövekvő hidász nemzedéknek azt üzenném, hogy járják útjukat nyitott szemmel! Legyenek műszaki szempontból is igényesek! Ne hagyják, hogy a hídépítés területén csak az egyszerűbb, ámde műszaki szempontból kétesebb értékű megoldások elhatalmasodjanak! Nehogy egy idő múlva ugyanúgy tekintsenek a hidakra, mint a kényszerből épült lakótelepek házainak egyhangúságára! Nem lesz könnyű dolguk. Az érdekek, vagy álérdekek néha magas falakat emelhetnek.

Kívánom valamennyi kollégának, hogy legyen szerencsájük jó kollektívában dolgozni! Tegyenek meg mindent, hogy az a hely, ahol dolgoznak kellemes, igyekvő, és a problémákat helyesen megoldani igyekvő társaság legyen!



Elbontott szekszárdi vasúti Sió-híd
(dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

ANNO – 2007

ESEMÉNYNAPTÁR – 2007

Február

19. Az Újpesti vasúti Duna-híd (és kapcsolódó létesítmények) teljes átépítésének szerződéskötése

Március

8. „Hidak Magyarországon” Gyukics Péter fotókiállításának megnyitója (Békéscsaba, március 8. – április 6.)
13. Hordógurítás a dunaújvárosi Pentele Duna-hídon
- 20-21. Építményeink védelme 2007. konferencia (Ráckeve, Savoyai Kastély)
31. A beton tartóssága konferencia (Magyar Betonszövetség, Bp. Pataky MK)

Április

- 12-13. III. Hídműhely Szimpózium – Hidak a magyar-szlovák határon, (Visegrád)
14. A Szabadság híd teljes felújításának szerződéskötése

Május

- 6. A köröshegyi völgyhíd (M7) összezárása, majd 9-én hordógurítás
- 9-10. IX. Acélfeldolgozási és acélépítési konferencia MAGÉSZ – KTE (Dunaújváros)
- 21-23. *fib* szimpózium: Vasbetonszerkezetek – a fejlődés serkentői (Dubrovnik)

Június

- 12. Fiatal Mérnökök Ankétja (KTE, BME)

Július

- 16. Ferihegy 1-es terminál vasúti megállóhely és gyalogos felüljáró átadása
- 23. M8 dunaújvárosi Pentele Duna-híd átadása (5,2 km)

Augusztus

- 8. M7 Zamárdi – Balatonszárszó szakasz átadása (14,2 km) (Köröshegyi völgyhíd és csatlakozó autópályaszakasz)
- 21. 20 tonna súlykorlátozás bevezetése a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-hídon a pályalemez állapota miatt
- 24. M7 Nagykanizsa – Becsehely szakasz átadása (18,1 km)
- 31. M3 Görbeháza – Nyíregyháza szakasz átadása (39 km)

Szeptember

- 4. Építőmérnöki Kar, jubileumi diplomák átadása (BME)
- 12-14. The 6th International Conference on Bridges across the Danube 2007 – nemzetközi konferencia Budapesten MTA
- 12-14. Útügyi Napok (KTE, Debrecen)
- 17-18. The 3rd Central European Congress on Concrete Engineering CCC 2007 – nemzetközi konferencia Visegrádon (*fib* MT)

Október

- 8-11. 48. Hídmérnöki Konferencia (Eger, Salgótarján, M0 Megyeri Duna-híd)
- 9-12. „Hidak Magyarországon” Gyukics Péter fotókiállítása (BME, Építőmérnöki Szakmai Hét)
- 16. 2007-ben jubiláló vasúti hidak – ankét (Vasúti Hidak Alapítvány, MÁV, Közlekedési Múzeum)

November

- 5-15. „Hidak Magyarországon” Gyukics Péter fotókiállítása (Széchenyi István Egyetem aulája, Győr)
- 8. Spagetti hidak töréspróbája a Közlekedési Múzeumban
- 9. Építőmérnöki Kar diplomaosztó ünnepség (BME)
- 16. Két Ipoly-híd újjáépítésére vonatkozó külügyminiszteri megállapodást írtak alá (Rárós, Pösténypusztá)
- 16. Nyílt nap és Tudományos Diákköri Konferencia (BME)
- 16. *fib* – MT ankét: Beszámoló a *fib* dubrovniki szimpóziumáról

- 19-23. „Hidak Magyarországon” Gyukics Péter fotókiállítása (Hild József Építőipari Szakközépiskola kiállítóterme, Győr)
21. Az M6 Szekszárd – Bóly és M60 Bóly – Pécs szakasz megvalósítására (tervezés, építés, üzemeltetés) kötött szerződés aláírása
27. Szebeni A. – Csaplár V.: Hídregény c. könyvének bemutatója (Közlekedési Múzeum)

December

10. *fib* – MT: Palotás László-díjak átadása, közgyűlés (BME)
11. Közútkezelők hidász értekezlete (Bp. Makadám Klub)
11. Minisztériumi Hídosztály mérnöktalálkozója (Bp. Makadám Klub)
12. Halász Ottó prof. emlékülés (BME)
20. Schengeni határnyitás a szlovák, osztrák és szlovén határon: így az Ipoly-hidak újjáépítésének vámkezelési vonatkozása nincs
31. Országos közutak 2007. évi záróállománya: 7009 db híd, összesen 151 km hosszal és 1 816 000 négyzetméterrel.

VÁLOGATOTT SZAKIRODALMI BIBLIOGRÁFIA

Könyvek

Dr. Domanovszky Sándor: A dunaújvárosi Duna-híd megvalósítása 2004-2007

A világrekorder Pentele Duna-híd ünnepélyes átadására készült el ez a nagyméretű, igen gazdagon illusztrált tanulmánykötet, megörökítve a hídépítés megannyi lépését, részletét. A könyv angol nyelven is megjelent 2007. év végén. A könyv tartalomjegyzéke:

- Tímár Gyula, Apáthy Endre: A Vállalkozó előszava
- Reményik Kálmán: A Megrendelő előszava
- Dr. Domanovszky Sándor: A Szerkesztő előszava
- Hórvölgyi Lajos: Ajánlatok az engedélyezési terv elkészítésére, a kiválasztás szempontjai
- Horváth Adrián: A nyertes pályázat és az engedélyezési terv elkészítése
- Pesti Gyula: A projekt ismertetése és megvalósítása
- Kerényi Enikő: Beruházói teendők a híd megvalósítása során
- Karkus János, Várnainé Szárföldi Mónika: A Mérnök tevékenysége az előkészítésben és a megvalósításban

A BAL PARTI ÁRTÉRI HIDAK MEGVALÓSÍTÁSA

- Horváth Adrián: Az alépítmények tervezése
- Dr. Deli Árpád: Az alépítmények kivitelezése
- Fornay Csaba: A felszerkezet tervezése
- Deák László: A felszerkezet kivitelezése

A JOBB PARTI ÁRTÉRI HIDAK MEGVALÓSÍTÁSA

- Horváth Adrián: Az alépítmények tervezése
- Dr. Deli Árpád, Lukács Tóth Kálmán, Prjevara Mihály, Szabó György, Törteli József: Az alépítmények kivitelezése
- Fornay Csaba: A felszerkezet tervezése

- Barabás István, Lazányi István, dr. Szatmári István: Betolási technika a dunaújvárosi Duna-híd jobb parti, ártéri nyílásainak építésénél
- Érsek László, Hodrea László, Kiss Mihály: Az északi ártéri híd felszerkezetének gyártása és előszerelése
- Bodó Pál, Léber László: Az északi ártéri híd felszerkezetének helyszíni összeszerelése és mindkét híd betolása
- Kiss Attila, Köber József: A déli ártéri híd felszerkezetének kivitelezése

A MEDERHÍD MEGVALÓSÍTÁSA

- Horváth Adrián: Az alépítmények tervezése
- Dr. Deli Árpád, Papp Sándor: Az alépítmények kivitelezése
- Horváth Adrián, Nagy Zsolt: A felszerkezet tervezése
- Dr. Dunai László, dr. Hegedűs István, dr. Kollár László, dr. Lajos Tamás: Elméleti és kísérleti vizsgálatok
- Gilyén Elemér: Az ívszerelő állvány tervezése
- Érsek László, Hodrea László, Kiss Mihály, Kis Zoltán, Léber László, Vajda János: A felszerkezet gyártása és előszerelése
- Pataki Péter, Léber László: A felszerkezet helyszíni szerelése
- Gáll Endre: Méréstechnikai feladatok
- Dr. Dalmy Dénes, Györki Gábor, Borbás Máté: A függesztő kábelek szerelése
- Horváth Adrián: A beúsztatás tervezése
- Gáll Endre: A beúsztatás előkészítő és befejező munkái
- Kovács Rezső: A beúsztatás
- Kovács Rezső: Vízi munkák
- Tóth Tamás: Korrózióvédelem
- Dr. Dunai László: Próbaterhelés
- Pesti Gyula: Utószó

FÜGGELÉK

- Sörös Péter: Panoráma képek a híd megvalósításának folyamatáról
- Dr. Domanovszky Sándor: A megvalósítás főbb eseményeinek időpontjai
- Dr. Domanovszky Sándor: Az ábrák forrásjegyzéke
- Dr. Domanovszky Sándor: Irodalomjegyzék
- Pesti Gyula: A megvalósításban kiemelten közreműködők fényképes bemutatása, felsorolása

Kiadta a Vegyépszer Zrt. – Hídépítő Zrt. 340 oldal

Dr. Tóth Ernő (szerk.): Hidak Nógrád megyében

A Hídmérnöki konferencia alkalmából megjelent dr. Tóth Ernő szerkesztésében az évről-évre bővülő, országjáró sorozat legújabb, 15. tagja. (Eddig megjelent: Győr-Moson-Sopron, Borsod-Abaúj-Zemplén, Békés, Hajdú-Bihar, Pest, Heves, Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok, Komárom-Esztergom, Tolna, Csongrád, Zala, Somogy és Fejér)

A hiánypótló kiadvány ezúttal Nógrád megye hídállományáról ad átfogó képet, számos híd építésének és történetének részletes ismertetésével. A gazdagon illusztrált könyv tengernyi műszaki adata és hivatkozása ellenére ajánlható olvasmány mindenkinek, aki meg kívánja ismerni hídépítő elődeink munkáit.

A könyv részletesen bemutatja a konferenciát megelőző kutatások során újra felfedezett, 200 m hosszú, vasbeton völgyhidat, amely Salgótarján határában ma is áll, csak időközben meddővel teljesen eltemették. E különleges hídszerkezet kapcsán jelentős média visszhangot kapott e könyv és a konferencia is. E hidat ábrázolja az almanach egyik termelléklete a könyvből idézett ismertető szöveggel.

A kiadvány a 48. Hídmérnöki konferenciához kapcsolódóan jelent meg. Fő fejezetek: A megye adottságai, A hídépítés fejezetei, A megye hídállománya, Egyedi hídleírások, Melléklet és Függelék. A kiadvány végén német és angol nyelvű összefoglaló is található. Az értékes kiadványt a konferencia résztvevői a helyszínen megkapták.

Gyukics Péter – dr. Tóth Ernő – Hajós Bence:**Hidak mentén a Tiszán**

Gyukics Péter fotóművész második, híd témájú fotóalbuma egy eddig szokatlan nézőpont felől irányítja a külföldi és belföldi lakosság érdeklődését a Tiszára. A magyarok legkedvesebb folyóján viszi végig az olvasót, Kárpátjától a Vajdaságig, s nemcsak hídjait szemlélteti, hanem a híd vonzáskörzetében 42 település látnivalóit, kultúráját és épített örökségét. Szakírók segítségével (Reich Gyula, Kordos László, dr. Tóth Ernő és Hajós Bence) mutatja be a Tisza vízrajzi, geológiai történetét, a Tiszát átívelő hidak műszaki leírását és a hidak történeti kronológiáját.

A könyv belföldön és külföldön egyaránt érdeklődésre tarthat számot, ezért angol, német és orosz nyelven is olvasható. És hogy miért a hidak mentén? Mert mi magyarok is méltán lehetünk büszkék ipari kultúránkra, mérnökeink alkotásaira! Mert a híd jelentése az elsődleges funkciója

mellett minden ember számára ugyanazt a sokrétű tartalmat hordozza, bárhol éljen is. (forrás: Mélyépítő Tükörkép Magazin 2007/6)

A díszes hídalbum jelentős sajtóviszhangot keltett, több ismertető is megjelent, így a MAGÉSZ Acélszerkezetekben, Autóközlekedésben, Köznevelésben, Mérnökújságban, Mélyépítésben, MTM Magazinban, Sínek Világában, Műszaki Magazinban és az Octogonban.

Az album 304 oldal, 23x33 cm-es méretű, 712 fotóval. Ára 7770 Ft. Megrendelhető a kiadónál: Yuki Studio Bt. (www.yukistudio.hu)

HÍDJAINK A római örökségtől a mai óriásokig

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Hídosztály vezetőjének, Sitku Lászlónak kezdeményezésére született meg a 70 hazai közúti híd bemutatató reprezentatív album. Mintául egy angol nyelvű könyv szolgált, amely a magyar adaptációval egy időben jelent meg magyarul is (lásd a következő ismertetést).

A nyolc szerző munkáját (Hajós Bence, Halász Lajos, Kara Katalin, Magyar László, Rasztik Róbert, dr. Tóth Ernő és dr. Träger Herbert) Kara Katalin és dr. Tóth Ernő szerkesztette egységes köteté.

A kiválasztott hetven magyar híd felöleli a hazai hídépítés évszázadait, egészen a mai napig. A hídleírásokat több rövid összefoglaló zárja (Hídjaink nevééről, Életrajzok, Hídtörténet, Legnagyobb hídnyílások, Legnagyobb hídjaink, Irodalomjegyzék, Kislexikon és Névmutató).

A kötet a 48. Hídmérnöki Konferenciára jelent meg.

Kiadta a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 174 oldal.

Bernhard Graf: HIDAK, amelyek összekötik a világot

A Prestel Kiadó gondozásában angol nyelven megjelent hídalbum a világ 51 hídját mutatja be, közöttük a Széchenyi Lánchidat (66-67 oldal).

A könyv kiadási jogát Sitku László, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Hídosztály vezetője megvásárolta, így a 48. Hídmérnöki Konferenciára megjelenhetett a könyv magyar nyelven, és vele egyszerre a hasonló megjelenésű, magyar hidakat ismertető kötet is (lásd az előző ismertetést).

Kiadó: Prestel, szerkesztette: Sitku László, 126 oldal.

Dr. Balázs György – dr. Borosnyói Adorján – dr. Tóth Ernő: Az építőmérnökök és munkásságuk 1943-1951

A könyvet az a gondolat szülte, mely szerint építőmérnökeink az elmúlt évszázadban jó munkát végeztek, de kevésnek jutott osztályrészüel, hogy munkájukról összefoglalóan, maradandóan is megemlékezzenek.

Az építőmérnökök tevékenysége ritkán látványos (hidak, víztornyok, kémények). A könyvben szereplő építőmérnökök munkásságának bemutatásával szemléltetni szeretnénk a munka sokféleségét és a társadalomban betöltött fontos, nélkülözhetetlen szerepét.

A könyvbe azok kerültek, az 1943-1951 években végzetek közül, akiknek az életrajzát és fényképét sikerült megszerezni. A könyv kedvező fogadtatásra talált, úgyhogy folytatjuk.

A könyv megvásárolható a Műegyetemi Kiadó, BME Szolgáltató Kft-nél. (1111 Budapest, Goldmann György tér 3. V2 épület, fszt. 1. telefon: 463-2309) 603 oldal, 5900 Ft.

Szebeni András – Csaplár Vilmos: Hídregény

A kőröshegyi völgyhíd építésének történetéről megjelent Hídregény című könyv az esztétikai élményen túl az alkotói folyamat emberi oldalát mutatja meg az olvasónak. A két szerző, a fotográfus Szebeni András és az író Csaplár Vilmos három éven keresztül követte a völgyhíd építésének mindennapjait. A nagy szerkezetek és a kis csavarok közelségéből figyelték a műtárgyat létrehozó rendszert, s miközben az M7-es autópálya egy szakaszaként felépült a híd, színes és fekete-fehér fényképekből, szövegből bennük is felépült egy történet az eszközteremtő emberről.

„Ha átmész rajta – írja Csaplár Vilmos – már nem gondolsz rá, hogy kik, mit építettek alád. Mintha mindig is itt lett volna. Még mi is csak egy darabig fogunk arra gondolni, ha megyünk le az Adriára, hogy ez is megesett velünk, ami most van.”

Emberek, arcok, sorsok... Nem, a hídépítés nem sors, legfeljebb azzá válik – mondta Szebeni András, aki a kamera lencséjén keresztül olyan pillanatokat örökített meg, amelyek szépségükkel elvarázsolják az olvasót. Azzal a nagyszerű érzéssel találkozhatunk, amit én magam is évek óta érzek, ahányszor egy-egy híd születésének folyamatát végigkövettem. Wellner Péter, a felszerkezetet tervező csoport, Állami díjas vezetője a saját elkötelezettségéről mondta: „Megy az ember az úton, de az igazi nagy műszaki kihívás a mérnök számára a híd.”

A Hídépítő Zrt. egy olyan könyv megszületését támogatta, amely a mindennapok küzdelmein és szépségein keresztül megmutatja az esz-közteremtő embert, akinek teljesítménye előtt csodálattal adózhatunk. Kiadó: Hídépítő Zrt. 192 oldal, 5700 Ft (Forrás: Magyar Építéstechnika XLV/12)

Építési napló – Kőröshegyi völgyhíd 2004. 05. 07. – 2007. 08. 08.

A kőröshegyi völgyhíd átadására megjelent kiadvány részletes tanulmányokat tartalmaz kiváló színes illusztrációkkal. A fejezeteket angol összefoglaló zárja, továbbá valamennyi kép és ábra aláírás angolul is olvasható. A kötet tartalomjegyzéke az alábbi:

- Apáthy Endre: Előszó
- Szilágyi András: Az M7 autópálya Zamárdi – Balatonszárszó közötti szakaszának története
- Wellner Péter: Tervezés
- Hoffmann György: Organizáció
- Medveczki István, Vörös Balázs: Alépitmény
- Magyar János: Felszerkezet – Szerelés
- Takács László: Felszerkezet – Gyártás
- Berkó Dezső: Különlegességek
- Török Zsuzsanna, Schneider Kitti: Minőség tervezés és biztosítás
- Encsy Balázs: Zárszó
- Függelék (Közreműködők, látogatók, humor, képek)

Kiadta a Hídépítő Zrt. Szerkesztette: Torma László, 104 oldal.

**Dr. Koller Sándorné, dr. Koller Ida, Koller Sára: Dr. Koller Sándor
Műszaki alkotók – Magyar mérnökök 12. füzet**

A mérnök-életrajzi sorozat tizenkettedik füzete a 35. Útügyi Napokra jelent meg. A rövid füzet 32 oldal terjedelemben ismerteti a forgalom-technika nagy alakjának életét és munkásságát (1927-1993).

**Dr. Tóth Ernő: Dr. Kossalka János
Műszaki alkotók – Magyar mérnökök 13. füzet**

A mérnök-életrajzi sorozat tizenharmadik füzete a 48. Hídmérnöki konferenciára jelent meg. A rövid füzet 24 oldal terjedelemben ismerteti a hidász professzor életét és munkásságát (1871-1944).

Így épült a Pentele híd

A kötet dr. Imre Lajos tíz grafikáját tartalmazza a dunaújvárosi Pentele Duna-híd építéséről. Az ecsetrajzok dr. Domanovszky Sándor és Gáll Endre fényképei után készültek. Az illusztrációk előtt rövid ismertető olvasható a világrekord, kosárfüles ívhíd építéséről.

A könyvet kiadta a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Sitku László.

IX. Acélfeldolgozási és acélépítési konferencia – Előadásgyűjtemény

2007. május 9-10. Dunaújváros MAGÉSZ – KTE

Az alábbiakban közöljük a konferenciakiadvány teljes tartalomjegyzékét.

Markó Péter, Földi András: Előszó

Horváth András: Magyarország legnagyobb tüzi horganyzójának építése

Dr. Papp Ferenc: Eurocode alapú mérnöktovábbképzés távoktatási rendszerben

Markó Péter: A Mátrai Erőmű acélszerkezet-építési munkái

Csiszár Csaba: Kazán- és turbinaszerelés a Mátrai Erőműben

Bácskai Endréné: A Szabadság híd 2007-2008. évi felújítása

Hunyadi Mátyás: Az M0 körgyűrű északi Duna-hídjának tervezése

Marczis Gáborné dr.: Az acélipari vállalatok struktúraváltásai és következményei

Dr. Domanovszky Sándor: A dunaújvárosi Duna-híd mederhídjának kivitelezése

Kovács Rezső: M8 autópálya dunaújvárosi Duna-hídjának beúsztatása

Dr. Dulin László: Sokszabadságfokú, konzolos állvány hegesztőpisztoly és vágófej gépesített és automatizált vezetéséhez

Kiadta: MAGÉSZ – Magyar Acélszerkezeti Szövetség, szerkesztette: dr. Csapó Ferenc, terjedelem: 96 oldal.

6th International Conference on Bridges across the Danube 2007. „Bridges in Danube Basin” Proceedings

2007. szeptember 12-14-én Budapesten rendezték meg a Duna-menti országok hidász konferencia folyamatát, amelyre három évente kerül sor. A mindig más országban rendezett konferencia sorozatot dr. Iványi Miklós indította útjára 1992-ben. Kiadta a Műegyetemi Kiadó, 580 oldal

Az alábbiakban közreadjuk az angol nyelvű konferencia előadás-kötetének tartalomjegyzékét.

Miklós Iványi, Radu Bancilă: Preface

Opening Session – Keynote Lecture

György Farkas, Miklós Iványi, Géza Tassi, István Völgyi: Contribution to bridge construction of the department of structural engineering BME

Session One – Standardization for bridge: Eurocode

Marcel Tschuni: Railway actions, selected chapters from EN 1991-2 [1] and Annex A2 of EN 1990 [2]

György Farkas, Zsolt Huszár, Kálmán Szalai: Analysis of the adequacy of Hungary's bridges concerning EC loads

Ștefan I. Guțiu, Petru Moga, Gavril Köllö: Composite steel-concrete bridge girders Romanian norms – Eurocodes

Miklós Iványi Jr., Radu Bancilă, Miklós Iványi: Analysis of ultimate state of orthotropic steel plates for composite bridges according Eurocodes

Session Two – New bridges in Danube basin

Nikola Hajdin, Bratislav Stipanich: Project of new roadway bridge across Sava River in Belgrade

Konstantin Jiponov, Hristo Monev, Javier Manterola, Antonio Martinet Cutillas, Juan Antonio Navarro, José Luis Alvarez Poyatos: Design of a new bridge over the Danube River in Vidin, Bulgaria

Zoltán Agócs, Eugen Chladný, Ján Brodniansky, Rudolf Ároch: Verification of the Danube Dunaújváros main bridge design by an independent structural calculation

Mátyás Hunyadi: The M0 highway ring crossing over the Danube at the north of Budapest

Elemér Gilyén: The new public road bridge across the Danube between Komárom and Komárno

Victor Schnitt, Markus Karpa, Peter Radl, Richard Buba: Modern truss bridges – Proposal of bridge across the Danube in Linz and Tube truss bridge over highway A73

Victor Popa: A new road bridge over the Danube – Black Sea Canal at Agigea, Romania

Bratislav Stipanich: Design proposal of pedestrian-cycle bridge across Ibar river in Kraljevo

Josef Fink, Stefan Kuss: New railway trough bridges – An apparently easy bridge type

Bratislav Stipanich: Design of roadway bridge across Tissa river at Ada

Session Three – Structural analysis of bridges

Nenad Marković, Nikola Hajdin: Elasto-plastic behaviour of plate girders subjected to patch loading

Katalin Vértes, Miklós Iványi: Analysis of eye-bars of chain bridges

Péter Iványi, C. C. Baniotopoulos: The investigation of the pull-out phenomenon of bolts from steel bolted plates

Josef Fink, Tobias Mähr: Simplified method to calculate the dynamic response of railway-bridge on the basis of response spectra

Miklós Iványi Jr., Péter Iványi: Numerical analysis of the different structural details for the stiffeners on the orthotropic steel plates

Session Four – New technologies

Konstantin Jiponov, Hristo Monev, José Luis Alvarez Poyatos, José Ignacio González Esteban, Pablo Ovejas: Construction of a the bridge over the Danube in Vidin, Bulgaria

Dr.-habil. István Szatmári, Tibor Szatmári, Gábor Szatmári: Launching technology on erecting a steel girder bridge (right-bank flood-bridge of the Danube-bridge at Dunaújváros)

Session Five – Composite bridges

Josef Fink, Thomas Petraschek: Novel shear connectors experimental investigations

Gavril Köllő, Petru Moga, Alexandru Herman: Composite steel-concrete bridges

Zoltán Teiter: Renewed design practice of composite bridges in Hungary

Session Six – Miscellaneous topics on bridge

Dr Ida Koller: Past and future of the existing Danube- and (river) Tisza-bridges in Hungary

Miklós Iványi, Géza Tassi, Gábor Tímár: The Danube islands and mainstream bridges to them

Session Seven – Bridge maintenance

Hans Grassl, Gerhard Grassl, Peter Wunderlich, Christian Reichl: Typical damages and state of the art maintenance of three 30 to 40 years old steel-bridges crossing the River Danube

Radomir Folić: Some aspects of deterioration and maintenance of concrete bridges

Pálóssy Miklós: Restoring a technical heritage – Reconstruction of the „Elizabeth” Danube bridge at Komárom

Lukas Praxmarer, Michael Reiterer: Reconstruction and monitoring versus new building

Árpád Jancsó, Géza Tassi: The bridges of the Bega Canal at the beginning of the 20th century

Adrian Bota, Alexandra Bota, Dorian Bota: Reinvestment of value for the most ancient bridges in Timisoara

Radu Băncilă, Edward Petzek, Dorel Bolduş: New life for an old historical bridge steel bridge over the Mureş River in the Danube Basin (Part I.)

Bence Hajós: Ipoly bridges to be reconstructed

Josef Vičan, František Kurčík: Corrosion effect on truss bridge compression chord reliability

Session Eight – Bearings and Settlements

Radomir Folić: Conceptual design, base isolation and control of concrete bridge structures in seismic regions

Zoran Stipic, Slobodan Grkovic, Srdjan Venecanin: Differential settlement sensitivity of bridges designed as continuous RC beams according to loads prescribed by current codes

Mihajlo Djurdjevic, Danijel Kukaras, Aleksandar Landovic: Specific problems of long continuous beam prestressed bridge roller bearings – field findings and numerical simulations

Peter Huber: Bearing retrofit of northern railway bridge: Adaptation to higher braking forces

Mátyás Hunyadi: The cofferdam formwork boxes for the foundations of the new bridges of Budapest

Session Nine – Bridge tests

Nikola Hajdin, Bratislav Coric, Vladeta Matovic, Gradimir Sreckovic, Rastislav Mandic: Bridge test of the reconstructed Sloboda bridge over Danube in Novi Sad

Ján Bujňák, Josef Vičan, Jaroslav Odošník: Experiences from bridge loading tests

László Dunai, Adrián Horváth: Load testing of the Pentele Danube bridge in Dunaújváros

Cristian-Claudiu Comisu: Integrated monitoring system of bridges

Cristian-Claudiu Comisu: Structural identification of bridges

3rd Central European Congress on Concrete Engineering (CCC) 17-18 Sept. 2007, VISEGRÁD, HUNGARY (Proceedings)

A Közép-európai országok betonos vándor-konferenciáját harmadik alkalommal rendezték meg, ezúttal Magyarországon (Graz és Hradec Kralove után). A kétnapos szakmai rendezvény Visegrádon volt. Az alábbiakban közreadjuk a konferencia előadásait tartalmazó angol nyelvű kötet teljes tartalomjegyzékét.

Preface, Content

SELECTED PAPERS

György L. Balázs: Innovative materials and technologies for concrete structures

Tamás Mihalek: Viaduct of Köröshegy on motorway M7 in Hungary, movement-limiting the abutments for receiving longitudinal tensile and compressive forces

János Magyar: Viaduct of Köröshegy on motorway M7 in Hungary — viaduct with two technologies

András Nagy: Design of the pier of the Köröshegy viaduct

Jiri Strasky, Ivailo Terzijski, Radim Necas: Bridges utilizing high strength concrete

Jure Radić, Zlatko Savor, Gordana Hrelja: New types of overpasses on Croatian highways

Christa Owczakovitz, László Czotter: Metro construction in Budapest, Hungary — Construction of the stations Tétényi út and Népszínház utca

Zsolt Kassai, Imre Kovács: A new construction technology for free shape reinforced concrete sandwich shells

Rita Nemes, Zsuzsanna Józsa: Differences in mix designs of lightweight and conventional concretes

Jan Desmyter, Valérie Pollet: On site concreting of architectural concrete: not easy, but possible

TOPIC 1: TAILORED PROPERTIES OF CONCRETE

Cement and fresh concrete properties

Jürgen Macht, Peter Nischer: Testing and improving the stability of concrete with flowable consistency

Thomas Eisenhut, Alexander Pekarek: Bleeding of concrete in special foundation engineering

Katalin Kopecskó, György Balázs: Effect of ggbs additive on chloride ion binding capacity of slag cements

Vit Černý, Veronika Kalová: New production technology of sintered fly ashes aggregate

Veronika Kalová, Vit Černý: Optimization of raw material mixtures for new technology of processing of sintered fly ash aggregate

Vladimír Těhnik, Jirí Adámek, Vlasta Juránková, Petr Koukal, Barbara Kucharczyková: Concrete durability positively influenced by blast furnace slag in cement

Katalin Szilágyi, István Zsigovics, György L. Balázs: Blended cements of the 21th century: what makes a concrete

Admixtures

Peter Kremnitzer, Johannes Horvath: Innovative test-methods to determine segregation of concretes with flowable consistency — practical experiences

István Asztalos: The evolution of superplasticiser technology new opportunities in concrete industry

Mario Corradi, Rabinder Khurana, Roberta Magarotto, Sandro Moro: Innovative superplasticisers for modern concrete structures

Giorgio Ferrari, Francesco Surico, Paolo Clemente, Mariele Gamba, Lino Badesso: Chemically reactive superplasticisers with improved workability retention

Jure Francišković, Boris Mikšić, Ivan Rogan, Mijo Tomićić: Protection and repair of reinforced concrete structures by means of MCI-inhibitors and corrosion protective materials

Vladimíra Vytačilová, Tomáš Dvorský, Alena Kohoutková: Problems of permeability of concrete from sight of water diffusion in concrete structure

Claudiu Aciu, Zsuzsanna Józsa (advisor): Studies on use of lime milk neutralization sludge in the building material industry

Self compacting concrete and light weight concrete

István Zsigovics: Mix design of self compacting concrete

Henriette Szilágyi, Adrian Ioani, Ofelia Corbu: Self compacting concrete with silica fume – procedure for mix design

Katalin Szilágyi, István Zsigovics, Csaba Szauner: Experimental studies on concrete with innovative shrinkage compensating admixture system

Olga Río, Luis Fernández-Luco, Ángel Castillo: Environmental friendly tailor-designed shotcrete

Masoud Hosseinpour, Golnaz Alsadat Mirfendereski, Ahmadsaheb Telebian, Ehsan Fereshte Nezhad, Majid Ebad Sichani, Behrooz Esmaeelkhanian, Morteza Madhkhani: Effect of silica fume on mechanical properties of structural lightweight concrete containing saturated leca fine aggregates

Stefan Krispel: Increase of safety of concrete pavements – Bright concrete pavements with dark aggregates

Aleš Frýbort, Aleš Kratochvíl: Microstructure of concrete with micro-fillers

Miklós Gálos, László Kárpáti: Petrophysical classification of aggregates for concretes

Fibre reinforced concrete

Fausto Minelli, Giovanni A. Plizzari: Fiber reinforced concrete characterization: round panel vs. beam tests toward a harmonization

Attila Erdélyi, Adorján Borosnyói: Durability studies on steel fibre reinforced concrete

María J. Álvarez-Casariogo Álvarez, Juan C. Romero Ruiz, Pablo I. Comino Almenara: Use of the alkali-resistant glass fibres in reinforced concrete members

Minh Long Nguyen, Marián Rovňák: Shear capacity of steel fiber reinforced concrete beams.

Alena Kohoutková, Iva Broukalová: Simulation as a tool for decision-making process for applications of FRC in precast elements

Béla Magyari, Géza Tassi: Application of glass metal fibres to improve the resistance of concrete

Florian P. Ackermann, Jürgen Schnell: Innovative steel fibre reinforced composite slabs

Vytlačilová Vladimíra, Věroslav Hrubý, Hana Hanzlová, Jan Vodička, Jaroslav Výborný: Fiber reinforced concrete with recycables used in earth structures

Marijan Skazlic, Dubravka Bjegovic, Mladen Jambresic: Study on the properties of high performance fibre reinforced concrete

Kinga Pankhardt, Salem G. Nehme: Experimental studies on carbon fibre reinforced lightweight white cement concrete elements

Imre Kovács, György L. Balázs, Salem G. Nehme: Uniaxial behaviour of steel fibre reinforced concrete

Ultra high performance concrete

Joachim Juhart, Bernhard Freytag, Josef Linder, Lutz Sparowitz: Preparation and handling of UHPFRC for the manufacture of thinwalled building elements

Nguyen Viet Tue, Gunter Schenck, Stefan Henze: Product-oriented research on high performance structures

Marion Rauch, Viktor Sigrist: Cracking and deformation behaviour of reinforced UHPC elements

Bogdan Heghes, Cornelia Măgureanu: Rotation capacity of reinforced concrete elements

Josef Stryk, Jiri Vyslouzil, Karel Pospisil: European knowledge on repair of rigid pavements by using of ultra fast concrete

Temperature influences

Jan L. Vitek: Fire resistance of concrete tunnel lining — experimental research

Ivanka Netinger, Dubravka Bjegović, Marija Jelčić: Fire resistance of structural concrete

Éva Lublőy, György L. Balázs: Concrete properties in fire depending on types of cement, aggregate and fibre

Klaus Meinhard, Martin Hopfgartner, Roman Lackner: In situ temperature measurements to determine properties of jetgrouted columns by means of a thermo-chemical analysis

Dita Matesová, Břetislav Teplý, Jan Podroužek, Markéta Chromá: Probabilistic modelling of steel corrosion in RC structures

TOPIC 2: ADVANCED REINFORCING AND PRESTRESSING MATERIALS AND SYSTEMS

Adorján Borosnyói, György L. Balázs: Comparisons in behaviour of steel or CFRP prestressed beams

L'udovít Nad', Francesca Nanni, Gualtiero Gusmano, Giovanni Ruscito, Daniel Žarnay: Reinforcing self-sensing FRP rods as main reinforcement in concrete beams

Andrew A. Shilin, Dmitry V. Kartuzov: Practical experience of CFRP application for external strengthening of reinforced concrete structures

Thanongsak Imjai, Maurizio Guadagnini, Kypros Pilakoutas: Analytical study on tensile strength of curved FRP reinforcement

Zsombor K. Szabó, György L. Balázs: Behaviour of near surface mounted fibre reinforced strengthenings

D. G. Novidis, S. J Pantazopoulou: Beam pull out tests of NSM-FRP and steel bars in concrete

Peter Koteš, Patrik Kotula, Miroslav Brodňan: Experimental investigation of strengthened RC girders

TOPIC 3: ADVANCED PRODUCTION AND CONSTRUCTION TECHNOLOGIES**Prefabrication**

Jure Radnić, Alen Harapin, Marija Smilović: Concrete girder bridges with long prefabricated girders

Andreas E. Kainz, Stefan L. Burtscher, Johann Kollegger: Concrete slab with integrated installations

János Beluzsár, Levente Beluzsár, Zoltán Sziklai: Application of high strength concrete at the production of railway upper line poles

Kálmán Koris: Durability-design of pre-cast concrete members

Markus Schulz: Application possibilities of fibres in precast elements

Seng Kiong Ting, Hongsheng Han: Cyclic behaviour of precast composite shear walls: experimental results and analysis

Stjepan Lakusic, Vesna Dragcevic, Dalibor Bartos: Noise protection barriers by concrete two-layer panels

István Bódi, László Erdődi, Kálmán Koris: Parametric analyses of precast reinforced concrete pipes

Buildings

Jorge de Novais Bastos: The new Amalia Rodrigues Park in Lisboa

S. Kanappan, Sthaladipti Saha: Innovative application of high performance self compacting concrete

Marco Preti, Ezio Giuriani: Preliminary results on a full scale experiment on seismic rocking of structural walls

A. Prota, G. Manfredi, A. Balsamo, A. Nanni, E. Consenza, G. Morandini: Innovative technique for seismic upgrade of RC square columns

Christian Dehlinger: Foundations for offshore wind turbines

István Haris, Zsolt Hortobágyi: Modelling cast-in-situ reinforced concrete frame stiffened by masonry wall using FEM software

Bridges and tunnels

Jure Radić, Alex Kindij, Ana Mandić: Jarun City Bridge — Preliminary design

Ladislav Šášek, Petr Štědroňský: The highway bridge at Rzává

Andreas Rath: New technologies on the project Wienerwaldtunnel, Austria — Optimization of backfill material for segment rings and use of long formworks

Jullius Hirscher, Richard Dietze: Erection of reinforced concrete segments in Budapest Metro 4 Line

Tamás K. Simon: Concrete to concrete interaction by constructing the 4th Metro Line in Budapest, Hungary

Velimir Ukrainczyk: Bridge deck concrete overlays as renewal structures

Réka Szécsényi: M0 North Danube bridges in Budapest, Hungary — construction technology

Fire design of concrete structures - materials, structures and modelling – fib bulletin 38

A Nemzetközi Betonszövetség (fib) 1999-ben tematikus szakmai közlöny sorozatot indított. Az alábbiakban megadjuk a kötet összefoglalóját.

Fire design of concrete structures has emerged in recent years as a high profile subject of great interest to both experts and the public. This has been largely prompted by severe damage to concrete in a number of recent tunnel fires, as well as a considerable amount of research and development that has taken place worldwide. *fib* Task Group 4.3, "Fire Design of Concrete Structures", therefore took the initiative to develop this bulletin in order to present the results of this international research to a wider group of concrete professionals.

The report presents a general brief outline of the effect of fire on both concrete material and concrete structures, with emphasis placed on the important developments of the past few years, namely: (a) the increasing use of high strength concrete (HSC) in buildings, tunnels and bridges; (b) the growing acceptance of the use of performance based fire engineering calculations for the structural analysis and design against fire; (c) the problem of, and solutions to, explosive spalling; and (d) fires in tunnels.

This report is not intended to be an exhaustive review of the effect of fire on concrete and concrete structures, nor to present a database of properties at high temperature. Instead, the main aims of this document are to present recent trends and developments, highlight key influencing factors, bring together the disparate but related issues in one short document, highlight the deficiencies in current practice and point to the future. The basic principles of performance based codes and fire engineering are also presented on the assumption that the reader is not a specialist in this field.

(www.fib-international.org) 106 pages, in English, 80 CHF.

Seismic design and retrofit - structural solutions – *fib* bulletin 39

A Nemzetközi Betonszövetség (fib) 1999-ben tematikus szakmai közlöny sorozatot indított. Az alábbiakban megadjuk a kötet összefoglalóját.

Bridge structures can give the impression that they are rather simple structural systems, whose seismic responses can be easily predicted. On the contrary, however, many bridges did not perform well in recent earthquakes, showing a need for increased research to understand various potential problems and collapse mechanisms. Indeed, progress has been made lately in design and assessment procedures around the world, and consequently many practices have changed.

In this context, the objective of *fib* Bulletin 39 is to present, discuss and critically compare structural solutions for bridge seismic design and retrofit that have been developed and are now used all over the world, ten years after the publication of the last comprehensive manual on the subject. It is the result of the work of an international team of experts that collaborated intensively for over three years.

The first four chapters of the Bulletin present a regional review of design choices, compare and discuss international design practices, and indicate their relative merits and potential problems. Current developments are treated in the next three chapters, with particular emphasis on design for enhanced damage control, for spatial variation of ground motion and for fault crossing. The last part presents a summary of current issues related to existing bridges.

Extensive technical developments have been taking place in the last two decades with the goal of making bridges an important transportation infrastructure with limited damage during earthquakes. Realising this goal depends on regional seismicity, transportation systems, seismic performance goals, local cultures, and a wide range of design and construction practices, which are presented and discussed in this Bulletin.

(www.fib-international.org) 300 pages, in English, 160 CHF.

FRP reinforcement in RC structures – *fib* bulletin 40

A Nemzetközi Betonszövetség (fib) 1999-ben tematikus szakmai közlöny sorozatot indított. Az alábbiakban megadjuk a kötet összefoglalóját.

fib Bulletin 40 deals mainly with the use of FRP bars as internal reinforcement for concrete structures. The background of the main physical and mechanical

properties of FRP reinforcing bars is presented, with special emphasis on durability aspects. For each of the typical ultimate and serviceability limit states, the basic mechanical model is given, followed by different design models according to existing codes or design guidelines.

Composite FRP materials are still relatively new in construction and most engineers are unfamiliar with their properties and characteristics. The second chapter of this bulletin therefore aims to provide practising engineers with the necessary background knowledge in this field, and also presents typical products currently available in the international market.

The third chapter deals with the issue of durability and identifies the parameters that can lead to deterioration, which is necessary information when addressing design issues. A series of parameters is used to identify the allowable stress in the FRP after exposure for a specified period of time in a specific environment.

The bulletin covers the issues of Ultimate Limit States (primarily dealing with flexural design), Serviceability Limit States (dealing with deflections and cracking), Shear and Punching Shear and Bond and Tension Stiffening. It provides not only the state-of-the-art but also in many cases ideas for the next generation of design guidelines.

The final chapter deals with the fundamental issue of design philosophy. The use of these new materials as concrete reinforcement has forced researchers to re-think many of the fundamental principles used until now in RC design. The bulletin ends with a discussion of a possible new framework for developing partial safety factors to ensure specific safety levels that will be flexible enough to cope with new materials.

(www.fib-international.org) 160 pages, in English, 120 CHF.

Treatment of imperfections in precast structural elements – *fib* bulletin 41

A Nemzetközi Betonszövetség (fib) 1999-ben tematikus szakmai közlöny sorozatot indított. Az alábbiakban megadjuk a kötet összefoglalóját.

fib Bulletin 41 addresses the most common types of imperfections encountered during the manufacture, stacking, transport and erection of precast concrete structural elements, and suggests a number of possible remedial actions. The remedial actions depend on the severity of the imperfection, the feasibility of repair and the consequences on the intended use of the concrete member.

Imperfections in concrete structures are impossible to avoid and can range from minor surface blemishes to major structural defects. Because many imperfections are at the limits of specified quality deviations, or are not included in the acceptance criteria, the problem is more complex than a decision between rejection or acceptance.

This document deals with precast concrete elements that do not meet the quality as intended in the design. It compares imperfections in quality to the specified requirements so that the effect of the imperfection can be evaluated.

Recommendations are provided on methods to prevent such imperfections, the effect they can have and any necessary actions for rectification.

The bulletin applies to prefabricated concrete members made of reinforced or prestressed normal weight concrete. Products include beams and columns, concrete walls, hollow core slabs, double tees, planks and beams for beam and block floors. Water retaining structures are outside the scope of this document.

(www.fib-international.org) 74 pages, in English, 80 CHF.

Cable Vibrations in Cable-Stayed Bridges – SED Documents 9

Az IABSE (International Association for Bridge and Structural Engineering) időszaki jelleggel tematikus szakmai közlönyöket ad ki angol nyelven. Közzöljük a 2007-ben megjelent kötet összefoglalóját. (www.iabse.org)

The fifty years of experience of construction of cable-stayed bridges since their establishment as a new category among the classical types have brought an immense progress, ranging from design and conception to materials, analysis, construction, observation and retrofitting. The growing construction of cable-stayed bridges has also triggered researchers' and designers' attention to the problem of cable vibrations. Intensive research has been developed all over the world during the last two decades as a consequence of the numerous cases of cable vibrations exhibited by all types of cable-stayed bridges. Despite the increased knowledge of the various vibration phenomena, most of the outcomes and research results have been published in journals and conference proceedings and scarce information is currently provided by the existing recommendations and codes.

The present book provides a comprehensive survey on the governing phenomena of cable vibration, both associated with direct action of wind and rain: buffeting, vortex-shedding, wake effects, rain-wind vibration; and resulting from the indirect excitation through anchorage oscillation: external and parametric excitation. Methodologies for assessment of the effects of those phenomena are presented and illustrated by practical examples. Control of cable vibrations is then discussed and state-of-art results on the design of passive control devices are presented.

The book is complemented with a series of case reports reflecting the practical approach shared by experienced designers and consultants: Yves Bournand (VSL International), Chris Geurts (TNO), Carl Hansvold (Johs. Holt), Allan Larsen (Cowi) and Randall Poston (WDP & Associates).

188 pages, in English, Price: IABSE Members: CHF 40.- Non-Members: CHF 70.-

Szakmai folyóiratok

Az alábbiakban a hidász témájú szakcikkeket, tanulmányokat közlő lapok válogatott szakbibliográfiáját adjuk meg. Az évkönyv tematikájához illeszkedően elsősorban a közvetlen hidász témájú cikkek jegyzékét közöljük.

A nemzetközi szemlék, tallózók, felhívások és rövid hírek az alábbi kivonatokban nem szerepelnek. Szemlézett folyóiratok az alábbiak:

Közúti és Mélyépítési Szemle	166
Közlekedéstudományi Szemle	168
<i>fib</i> – Vasbetonépítés	168
MAGÉSZ – Acélszerkezetek	171
Sínek Világa	172
Hídépítők	174
Mélyépítő tükörkép	176
Beton	177
Közút	178
Mérnök Újság	180
Structural Engineering International	181
Structural Concrete – Journal of the <i>fib</i>	185

A 2007. esztendő bőséges volt hidász eseményekben, eredményekben és így a szakirodalomban is. Külön örvendetes, hogy az átadott óriás hidakkal számos könyv és szakcikk foglalkozott.

Fontos, hogy a szakmai eseményekről és eredményekről írásban is hírt adjunk, hiszen csak így menthető meg a felejtéstől. Valamennyi felsorolt lap örömmel fogadja az arculatához illeszkedő cikkeket és tanulmányokat. Ezúttal is buzdítunk mindenkit az olvasás mellett az aktívabb közreműködésre is, az írásra. A könnyebb kapcsolatteremtés céljából megadtuk a felelős szerkesztők nevét és elérhetőségét.

Közúti és Mélyépítési Szemle

Évente 12 alkalommal megjelenő folyóiratunk fontos színtere a hidász tanulmányok megjelenésének. Az alábbi válogatott cikkjegyzék a híd témájú, illetve közvetlen híd szakági utalást tartalmazó műveket tartalmazza. 2007-ben az LVII. évfolyam jelent meg. A lap elérhető az interneten: www.kozut.hu címen.

A lapot a Közlekedéstudományi Egyesület alapította, kiadja az Magyar Közút Kht. Felelős szerkesztő: Dr. habil. Koren Csaba. Szerkesztőség címe: 9026 Győr, Egyetem tér 1. Közlekedésépítési és Településmérnöki Tanszék, e-mail: koren@sze.hu

2007/1

Dr. Szepesházi Róbert: A hidak cölöpalapozásának tervezése az Eurocode 7 szerint – II. Az Eurocode 7 szerinti cölöptervezés megbízhatóságának értékelése

2007/2

Dr. Farkas György, Kovács Tamás, dr. Szalai Kálmán: Betonszerkezetek tervezése az Eurocode szerint

2007/3

Vigh Attila, dr. Kollár László: Egyszerűsített hídteherbírás vizsgálat túlsúlyos jármű esetén

Vértés Mária: Korrózióvédő termékek építőipari műszaki engedélye kiadásának tapasztalatai

2007/5

Dr. Iványi Miklós: Acélszerkezetek tervezése az Eurocode szerint (Bevezetés)

2007/11

Molnár László Aurél: Kelet-Közép-Európa úthálózata

Dr. Farkas György, dr. Szalay Kálmán, dr. Agárdy Gyula, dr. Lublós László: Helyzetkép és aktuális kutatási feladatok a hidak teherbírásai

megfelelősége, élettartam-költségelemzése és állapotfelmérésének diagnosztikai eljárásai témakörben

2007/12

Kovács Tamás: A nagyteljesítményű betonok alkalmazása hidakban – Helyzetkép és aktuális feladatok

Közlekedéstudományi Szemle

Kiadja a Közlekedéstudományi Egyesület. A 2007. évben az LVI. évfolyamában járó lap havonta jelenik meg. Főszerkesztő: Dr. Ivány Árpád, a szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti körút 11. email: info.kte@mtesz.hu Az egyesület honlapjáról (www.kte.mtesz.hu) a teljes folyóirat elérhető.

2007-ben közvetlen hidász témájú cikk nem jelent meg.

fib – Vasbetonépítés

A Vasbetonépítés szakfolyóirat 2007-ban már a IX. évfolyamába lépett. Az alábbiakban közöljük a szaklap teljes tartalomjegyzékét.

Kiadja a fib Magyar Tagozata. Szerkesztőség: BME Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék 1111 Budapest, Műegyetem rkp. 3. Tel.: 1/463-4068 Felelős szerkesztő: Dr. Balázs L György. (fib@goliat.eik.bme.hu)

2007/1

Képes József, Novák László, Polgár László: Előregyártott vasbeton szerkezetek Magyarországon

Fehérvári Sándor: Az alagúttüzek természetéről

Dr. Ujhelyi János Palotás László-díjat kapott 2006. december 11-én – Néhány gondolat a Palotás-díj kapcsán

Prof. Zvonimir Marić Palotás László-díjat kapott 2006 december 11-én – Vasbetonelméleti kutatás és tervezőmérnöki gyakorlat

Személyi hírek: dr. Imre Lajos 70 éves; dr. Kovács Károly 65 éves

Szabványosítási hírek

fib Bulletin 37: Precast concrete railway track system

2007/2

Lontai András, Nagy András, Mihalek Tamás: Az M7 autópálya szakaszos előretolással épült hídjai

Dr. Balázs L. György, dr. Kausay Tibor: Betonkészítés beton- és téglahulladék újrahasznosításával – 1. Újrahasznosított adalékanyagok

Dr. Erdélyi Attila, Csányi Erika, dr. Kopecskó Katalin, dr. Borosnyói Adorján, Fenyvesi Olivér: Acélszálas betonok tönkremenetele: Fagyasztás – olvasztás és sózás – 1. Tudományos háttér, módszerek összehasonlítása

Fehérvári Sándor: Alagúttüzek hatása a beton falazatra

Dr. Tassi Géza: Második évtizedbe lépett az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság Nemzetközi Építéstudományi Konferenciája (ÉPKO)

Személyi hírek: dr. Magyarai Béla 65. születésnapjára

2007/3

Máttyásy László: A köröshegyi völgyhíd építésének története – 1. Az előkészítés fázisai és az engedélyezési terv

Dr. Erdélyi Attila, Csányi Erika, dr. Kopecskó Katalin, dr. Borosnyói Adorján, Fenyvesi Olivér: Acélszálas betonok tönkremenetele: Fagyasztás – olvasztás és sózás 2. –Állapot romlás, az eredmények értékelése, következtetések

Dr. Balázs L. György, dr. Tassi Géza: Magyar szemmel a *fib* 2007. évi dubrovniki szimpóziumáról

fib Bulletin 38: Fire design of concrete structures – materials, structures and modelling

2007/4

Mihalek Tamás, Wellner Péter: A köröshegyi völgyhíd építésének története – 2. Áttekintés a völgyhíd statikai rendszeréről és fő tervezési megfontolásairól

Dr. Balázs L. György, dr. Kausay Tibor: Betonkészítés beton- és téglahulladék újrahasznosításával 2. –Beton tervezés és beton tulajdonságok

Dr. Németh Ferenc: Hajlított héj acélbetéteinek optimális méretezése

Dr. Balázs L. György: Beszámoló a vasbetonépítés közép-európai kongresszusáról (2007. szeptember 17-18. Visegrád)

Dr. Lovas Antal: Együttműködési keretmegállapodás a BME Építőmérnöki Kar és kiemelten fontos ipari partnerei között

Személyi hírek: Királyföldi Lajosné Sárosi Antónia köszöntése; dr. Knebel Jenő 80 éves; dr. Träger Herbert 80 éves

Vol 8. – Angol nyelvű éves szám: Concrete structures

Prof. Géza Tassi, Prof. György L. Balázs: Historical connections between Dubrovnik and Hungary – Concrete and the *fib* Symposium

Péter Wellner, László Mátyásy, Tamás Mihalek, János Becze, János Barta: Viaduct of Kőröshegy, the largest prestressed concrete viaduct in Hungary – Design and construction

Prof. Géza Tassi, Dr. Herbert Träger: Concrete bridges to river islands

Dr. János Farkas, Imre Németh, Rudolf Korpás: Application of high performance concrete in the bridge deck of a pedestrian bridge with basket handle

Prof. György Farkas, Tamás Kovács, József Thoma: The 3000 m³ capacity water tower at Budafok, Hungary

Gábor Zoltán Péter: Reinforced concrete sludge digesters in Hungary in the light of the experiences related to the realized structures

Assoc. Prof. János E. Ujhelyi, Prof. Sándor Popovics: Improving accuracy of the concrete strength versus water-cement ratio relationship

Prof. György Farkas, Dr. Zsolt Huszár, Assoc. Prof. Antal Lovas, Prof. Kálmán Szalai: Analysis of static equilibrium of civil engineering structures

Prof. Tibor Kausay, Dr. Tamás K. Simon: Acceptance of concrete compressive strength

Éva Lublós, Prof. György L. Balázs: Residual compressive strength of fire exposed fibre reinforced concrete

Central European Congress on concrete engineering, Visegrád, Hungary 2007

MAGÉSZ Acélszerkezetek

A MAGÉSZ – Magyar Acélszerkezeti Szövetség korábban elindított hírlevélből nőtt ki, kapott önálló formát a 2004-ben újtára indított szakmai folyóirat. A negyedik évfolyamába lépett Acélszerkezetek c. lapnak évente négy száma jelenik meg. A teljes terjedelmében színes kiadvány aktuális tanulmányokat közöl, köztük számos hídépítéssel kapcsolatos. A lap állandó kezdő rovata a szövetség híreit tartalmazza. Ára 3800 Ft + ÁFA és postaköltség.

Kiadja: MAGÉSZ 1161 Budapest, Béla u. 84. Tel.: 1/405-2187 Felelős szerkesztő: Dr. Csapó Ferenc. (magesz@axelero.hu)

Az alábbiakban csak a hídépítéshez kötődő írásokat szemlélzzük.

2007/1

Hordógurítás 2007. március 13-án (Dunaújváros, Pentele Duna-híd)

10. sz. Fémszerkezeti Konferencia (2006. november 28.)

MAGÉSZ évzáró értekezlete (2006. december 6.)

Dr. Domanovszky Sándor: Tudósítás a dunaújvárosi Duna-híd acél felszerkezetének építési munkálatairól III. rész

Stanislav Kmeť, Károly Jármay, József Farkas, Jan Kanocz: Nagy fesz-távú függesztett tartóelemek optimalása és megbízhatósága

Antal Árpád: Tűzihorganyzott acélszerkezetekhez tűzihorganyzott kötőelemek ajánlottak

Rege Béla: Dr. Korányi Imre professzor szobrának avatása a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen

Melléklet: Tartalomjegyzék 1999/1. – 2006/4.

2007/2

Konferencia: IX. Acélfeldolgozási és acélépítési konferencia

„Az év acélszerkezete nívódíj”

Molnár Zoltán, Molnár József: Acélszerkezetek korrózióvédelmének megközelítése az M0-M6 összekötő híd (M6/147 sz. műtárgy) munkáin keresztül

2007/3

Dr. Domanovszky Sándor, Pesti Gyula: Tudósítás a dunaiújvárosi Duna-híd acél felszerkezetének építési munkálatairól IV., befejező rész

Zádori Györgyi, Pál Gábor: A Férihegyi gyalogoshíd tervezése

2007/4

Dr. Tóth Ernő: Beszámoló a 48. Hídmérnöki konferenciáról

Gyukics Péter: Acélhidak fotografálása a Tiszán

Mátyássy László: Egy japán tanulmányút tapasztalatai

Vörös József: Az újpesti vasúti híd története

Kikina Artúr: Az északi vasúti Duna-híd korszerűsítése – Tervezés

Kis Attila: A budapesti északi vasúti híd acél felszerkezetének gyártása

Molnár József: A bevonatolás lépései

Sínek Világa

A Magyar Államvasutak pályavasúti szakmai lapja nagy múltra tekint vissza, bár az elmúlt években jelentős gondokkal küzdöttek, így egy ideig szünetelt a lap megjelenése. A 2007-ben az ötvenedik évfolyamot író újság ismét színes külalakban jelent meg. Az alábbi válogatott írásokon túl, további cikkeket, tanulmányokat tartalmaz az újság. Az almanach kéziratának elzártaig csak a 2007/1-2 összevont szám jelent meg, a 2007/3-4 szintén összevont szám pótlólagos megjelenését tervezik. A következő almanachban a kimaradt számot szemlézni kívánjuk.

A lap felelős szerkesztője Vörös József, a szerkesztőség címe: 1062 Budapest, Andrásy út 73-75.

2007/1-2

Dr. Nemeskéri-Kiss Géza: Dr. Korányi Imre vasúti hidakkal kapcsolatos munkássága

Szabó József, ifj. Szabó József: Az ágyazatragasztási technológia alkalmazásának lehetőségei – I. rész

Vörös József: Az újpesti vasúti híd története

Karácsony Tamás: Hídépítések a miskolci térségben

Farkas Tibor: Pályavasúti beruházások 2006-ban

Sújtó Géza: A Rába-völgy vasúti hídjai Püspökmolnári és Vasvár állomások között

Simon Ilona: A rétszilasi Sárvíz-híd javítása

Kiss Józsefné: A termék megfelelőség európai uniós előírásai és a kapcsolódó hazai előírások

Hídépítők

A Hídépítő Zrt. vállalati lapja igen nagy múltra tekinthet vissza. A 2007-ben a XXXVI. évfolyamot író újság színes külalakban, évente hat alkalommal jelenik meg. Az alábbi válogatott írásokon túl, további cikkeket, színes, hidas illusztrációkat, tallózást és életképet is tartalmaz. A lapot gazdagítja Mihalek Tamás nemzetközi kitekintő, és Szabó László múzeumi, állandó rovata. A dunaujvárosi Pentele Duna-híd beúsztatásával külön lapszám foglalkozott.

A teljes kiadvány PDF formátumban letölthető a Hídépítő Rt. honlapjáról (www.hidepito.hu).

A szerkesztőség címe: 1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20. telefon: 06-1/465-2208

2007/1

Hoffmann György: Épül az ÓRIÁS

Lukács Zsolt: M7 Nagykanizsa – Becsehely, ... avagy hídépítés kicsit másként

Kerekes Veronika, Gyalog András: Munkában nyolcvan fölött

Bajzáth Beáta: M3 autópálya Görbeháza – Nyíregyháza szakasz

Tóth Klára, Windisch László: M0 Északi Duna-híd – az első év

Mihalek Tamás: A magyar hídépítés híre a világban

Ötvös Sándor: 32 sz. főút – M3 autópálya összekötés, Hatvant elkerülő út

Thorma László (szerk.): Kispál Sándor 33 év az újjáépítés szolgálatában

Szabó László: A budapesti Árpád, korábban Sztálin, még korábban Óbudai híd

2007/1 melléklete – Dunaújvárosi Duna-híd mederhíd beúsztatása

Kerényi Enikő: Igen, ezt vártuk...!

Várnainé Szárföldi Monika, Rétháti Kálmán, Kolozsi Gyula, Karkus János: A Mérnök szemével – A „kosárfülű” beúsztatása. Egy Mikulás-napi esemény margójára

Pesti Gyula: Adalékok a mederhíd beúsztatásához

Horváth Adrián: A tervező a híd beúsztatásáról

Gáll Endre: Mederhíd – A beúsztatás. A Ganz Acél Zrt. által végzett előkészítő és befejező munkái

Kovács Rezső: A rekord – A mederhíd és az Ő beúsztatása

Rapkay Kálmán: Hídépítés – Csapatépítés

2007/2

Hoffmann György: Épül az ÓRIÁS

Horváth Gábor: Tolás indul(t)

Encsy Balázs: Japánban az extradados hidak nyomában

Gyalog András. Mihalek Tamás: Nem pihen a híd, habár kikötötték... (avagy görbék-e az egyenes pillérek)

Tóth Klára: M0 „ízélítő” az építésről

Szabó László: A Cs. és Kir. Szabadalmazott Államvasút Társaság Ipoly-hídja Szobnál

Thorma László (szerk.): Kispál Sándor 33 év az újjáépítés szolgálatában

2007/3

Uhrin János: Az újpesti vasúti híd felújítása

Barta János: A Leonhardt, Andrä und Partner cég képviselőinek látogatása Magyarországon

Mihalek Tamás: Rácsos öszvérhíd Szardínián

A salgótarjáni tehermentesítő út építése

Kovács László: Korrózióvédelem a dunaújvárosi Duna-hídon

Thorma László (szerk.): Kispál Sándor 33 év az újjáépítés szolgálatában

2007/4

Szabó László: 70 éves a Petőfi híd

Tóth Klára: Hídépítés „megyer” módra

Hoffmann György: Elkészült az ÓRIÁS

Tasnádi Béla: Hídnézőben Kincardine – Skócia

2007/5

Bajzáth Beáta: Átadtuk! Görbeháza – Nyíregyháza szakasz és az 1000. km

Zomborcsevics Milán: A mű kész! És azután... A köröshegyi völgyhíd hídvizsgáló és hídfenntartó gépei

Urbán Márton: Világörökségünk – A mi örökségünk – A Szabadság híd rekonstrukciója

Kéri Erzsébet: M0 autótűt és a Nagy Duna-híd építése – Már a negyedik híd is kész

Mihalek Tamás: Mertek álmodni...

Szabó László: Egy elrejtett híd Nógrádban

2007/6

Windisch László: Az M0 északi Duna-híd építése

Ádám Miklós: Tehermentesítünk!

Szabados Szabolcs: Milyen volt az év? Leltározzunk!

Lipót Ádám: Nemzetközi hídmakett építő verseny

Szabó László: Kigyúrt formák – Spagettihidak

Urbán Márton: Szabadság híd rekonstrukció

Mihalek Tamás: Moszkvai motívum – avagy étterem a levegőben

Gyutai István, Kállai Zoltán, Kovács Rezső: Sikeres év

Wellner Péter: 48. Hídmérnöki Konferencia

Mélyépítő tükörkép

A Mélyépítő Tükörkép a teljes mélyépítés területéről (geotechnika, út, vasút, közmű, műtárgy) közöl beszámolókat, cikkeket. Az alábbiakban csak a hídépítés területéhez kapcsolódó írásokat említjük meg. A lap elérhető az interneten is: www.mtm-magazin.hu címen. Főszerkesztő: Lukács Gábor, 1036 Budapest, Pacsirtamező u. 41. Tel.: 1/388-8175

2007/1 (február)

Pesti Gyula: Kosárfül a folyón – Beúsztották a mederhidat Dunaújvárosnál

2007/2 (április)

Nagy Elek: M35-ös autópálya – A Görbeháza – Debrecen közötti I. szakasz

2007/3 (június)

Windisch László: Félidőben – Ötvenszázalékos készültség az Északi Duna-hídon

Hoffmann György: Hordógurítás a völgyhídon – Befejeződött a felszerkezet építése Kőröshegyen

Baksy László: A kőröshegyi völgyhíd korrózióvédelme – Függesztett állványon, majd' 100 méter magasan

Kandó György: Maradandó alkotás – A kőröshegyi völgyhíd transzportbeton-ellátása

Tarány Gábor: Útonállók – A kőröshegyi völgyhíd vezetőkörlátjai

Daczi László: „Halálvasút” – Thaiföld és Burma között, híddal a Kwai folyó felett

Áthidaló megoldások – A tapasztalatokon alapuló tudás nélkülözhetetlen (riport Bella Tamás hidász-mérnökkel)

2007/4 (augusztus)

Árkai András, Gáspár Leila: Lassan, de biztosan – Autópálya Horvátországtól Ukrajnáig

Lőrincz Sándor: Akadályverseny – Az M6-os autópálya M0 – Érdi-tető közötti szakasza

Homlok Tibor, Pál Gábor: A vágány mellett... – A Budapest–Ferihegy–Vecsés vasútépítési projekt

Rétháti Kálmán: Egyedülálló teljesítmény megvalósítása – Különlegességek a Mérnök feladataiban

Bencze Áron: Precedens teremtmény kivitelezés – Utak és közművek a dunaiújvárosi Duna-hídon

Papp Sándor: Egyedi megoldások – A mederpillérek építése

Pesti Gyula: Forgalomba helyezték a „Pentelét” – Átadták az M8-as Duna-hídját

Horváth Adrián: Szakmai különlegességek – A dunaiújvárosi Pentele híd mederhídja

Pozsonyi Iván: A „hosszú kígyó” – Az ártéri hidak acélszerkezeteinek tervezése

Törteli József: Támaszok a jobb parton – A jobb parti ártéri híd alépítményeinek munkái

Kovács Rezső, Gáll Endre: A legfontosabb „pillanat” – A mederhíd beúsztatása

Dr. Domanovszky Sándor: Számos rekord dőlt meg – A dunaiújvárosi híd acélszerkezete

Dr. Dalmy Dénes, Györki Gábor: Függesztőkábelek – A dunaújvárosi Duna-híd teherhordó szerkezetei

Lukács Gábor: Szigetelés és korrózióvédelem – „Ilyen kihívással még nem találkoztunk!”

2007/5 (október)

Frányó Ferenc: Állomás- és vonalrekonstrukció – Növekvő pályasebesség és közlekedésbiztonság

Büki Ákos: Irány délnyugat-északkelet – Az M3-as Görbeháza–Nyíregyháza szakasza

Lukács Gábor: Próbaházasság – Sikeres együttműködés az M3-as kivi-telezésében

Bencze Áron: Ékkő az M3-as új szakaszán – Híd- és útépítési munkák az autópályán

2007/6 (december)

Háy Mária: Vasúti hidak – A szigetelési rendszer korszerű megoldásai

Bencze Áron: Magyar sikerek Romániában – a szatmárnémeti híd kivi-telezése

Lipót Attila: A hidak éve – Mennyiségi és minőségi kihívások 2007-ben

Beton

A Magyar Cementipari Szövetség 2007-ben a XV. évfolyamba lépő szakmai havilapja évente 12 alkalommal jelenik meg. Az alábbiakban megadjuk a közvetlen hidász témájú cikkek címeit. Főszerkesztő: Kiskovács Etelka, 1034 Budapest, Bécsi út 120. A lap tartalomjegyzéke megtalálható az interneten (www.betonujsg.hu).

2007/1

Schneider Kitti: A köröshegyi völgyhíd

2007/2

Asztalos István: A bizonyítottan jobb és tartósabb beton

Német Ferdinánd: Betonozás hideg időben

2007/3

Dr Farkas János, Kocsis Ildikó, Németh Imre, Bodor Jenő, Bán Lajos: Az S65 aluljáró felszerkezete nagy teljesítőképességű betonból I.

Czimmer Éva: 51. Beton napok, Ulm

2007/4

Dr Farkas János, Kocsis Ildikó, Németh Imre, Bodor Jenő, Bán Lajos:
Az S65 aluljáró felszerkezete nagy teljesítőképességű betonból II.
Baksy László: Felnőttünk – Ízelítő a Betonplasztika Kft. munkáiból

2007/6

Benedek Barbara: Betontechnológia az M0 északi Duna-híd építésénél
Asztalos István: Hordógurítás Kőröshegyen

2007/7-8

Vörös Zoltán: Az M0 autópálya építésével kapcsolatos néhány érdekes kérdés

2007/9

Dr. Ujhelyi János: Javaslat az MSZ 4798-1:2002 szabvány korszerűsítéséhez
Kiskovács Etelka: Betonipari tapasztalatok a szerkezetépítésben

2007/11

Dr. Hajtó Ödön: A szabvány alkalmazásról

2007/12

Szautner Csaba: Mapei adalékszerek a hídépítésben

Közút

A közúti szakszolgálat újságja 2007-ben a XVI. évfolyamba lépett. A közúti szakszolgálat átszervezésével kapcsolatosan a lap is jelentős változáson ment keresztül. Nyomtatott formában két összefoglaló szám jelent meg, további hét szám (megjelenés hónapjának megjelölésével) pedig rövid terjedelemben és csak elektronikus úton. A megváltozott lap tartalom szolgáltatója a GGK Direck Kft.

Kiadja a Magyar Közút Kht. A lap teljes terjedelmében elérhető az interneten: www.kozut.hu címen.

2007/1. szám

Átadták az M35-öst, Budapest – Debrecen másfél óra
Világrekord hídmozgatásban – Tízezer tonna úszott a Dunán
Megújult a komáromi Erzsébet híd

2007/február

Az ütemtervnek megfelelően zajlanak a kőröshegyi völgyhíd munkálatai – Pillértől pillérig

2007/március

35. Ütügyi Napok, 2007. szeptember 12-14. Debrecen

2007/április

Befejezéséhez közeledik a dunaújvárosi híd építése

Közúti Szakgyűjtemény, Kiskőrös – Józsi úthengere együtt a Margit híd pillérével

2007/július

A tapolcai „hidászok” nyomában – Brigádnapló

A tiszadobi pontonhíd – Átkelés

2007/2. szám

Átadták a kőröshegyi völgyhidat – Óriásviadukt a Balatonnál

Híd a Dunántúl és az Alföld között – Közvetlen kapcsolatot teremt a Pentele

A tiszadobi pontonhíd – Átkelés

2007/szeptember

Az üzemeltetés titkai a Pentele hídnál és a kőröshegyi völgyhídnál – Új hidak, új mesterségek

Mérnök Újság

A Magyar Mérnöki Kamara hivatalos lapja. Az újságnak 2007-ben a XIV. évfolyama jelent meg. A lapban megjelent írások között szemlélünk. Főszerkesztő: Dr. Kovács Gábor. A lap teljes terjedelemben elérhető interneten. (www.mernokuj sag.hu)

2007/1

Molnár László Aurél: Újabb Duna-híd – sehonnan sehová

Helyére úsztatták a világ legnagyobb nyílású kosárfüles ívhídját

Asztalos István: Kutatás-fejlesztés és innováció a betoniparban

Rege Béla: Felavatták Korányi professzor szobrát a Műegyetemen

2007/2

Lánczos András: A befektetői verseny egyben a települések versenye is
Szöllőssy Gábor: Kiváló megoldások, elismert alkotások

2007/3

Dr. Seregi György: Statikusok tízparancsolata
Széchy Károly-emlékülés és geotechnikai szakmai fórum

2007/4

Holló Csaba: Látogatóban a Szlovák Építőmérnökök Kamarájánál –
Nem szégyen tanulni a szomszédoktól
Sipos László: Bánkis hallgatók a világ legjobb spagettihíd építői

2007/5

Wellner Péter: Egy figyelemre méltó műszaki alkotás – A köröshegyi
völgyhíd

2007/6

Kiemelkedő műszaki alkotóink – Zielinski Szilárd-díjasok
Szilágyi Irén: IX. Acélfeldolgozási és acélépítési konferencia - Fókusz-
ban a hídépítés

2007/7

Dr. Hajtó Ödön: ÉPKO 2007
Seregi György: Langer-tartó
Sipos László: Tésztahíd-építő nagyhatalomnak számítunk

2007/8-9

Dr. Domanovszky Sándor: Elkészült az óriás kosárfül a Duna fölött
Seregi György: Mostar
Megjelent a „Visegrádi országok technikai műemlékei” könyvsorozat
III. kötete

2007/10

Dr. Korda János: Milyen más neve legyen a „korlátozott tervezői joga-
sultság”-nak?

2007/11

Éhn József: A vezető mérnökök (műszaki ellenőr) jogosultságának
megállapításáról

2007/12

Jancsár Péter, Herpai László, Körösi Gábor: Az M31 autópálya
Dr. Korda János: Elrendelték a független, honorált tervellenőrzést

Structural Engineering International

Évente négy alkalommal, angol nyelven jelenik meg az IABSE (International Association for Bridge and Structural Engineering) rangos nemzetközi szakmai folyóirata. Az egyes számok tematikus rendezések. Tekintettel arra, hogy a folyóirathoz közvetlenül csak kevesen jutnak hozzá, alábbiakban közöljük a lap teljes tartalomjegyzékét. A tartalomjegyek elérhető a társaság honlapján (www.iabse.org).

SEI Volume 17, Number 1/2007

Structures in Germany

H. Svensson, Germany: Structures in Germany: An Introduction

A. Keil, M. Werwigk, Germany: The Hamburg Boomerang

W. Sobek, T. Winterstetter, M. Duder, S. Hagenmayer, Germany: The High-Rise Ensemble at Münchner Tor in Munich

J. Lange, K. Ewald, Germany: Office Building Junghof - Visible Steel for a Fire Safe Structure

Realisation of the High Speed Rail Project Nuremberg-Ingoldstadt - Special Aspects of H.-W. Dorgarten, E. Erdem, Germany: Design and Construction

G. Ludescher, F. Braun, U. Bachmann, Germany: Stress-Ribbon Roof Structures of the New Stuttgart Trade Fair Exhibition Halls

J. Naumann, Germany: New Developments in Road Bridge Construction in Germany

The modern Strelasund Crossing - a modern Cable-Stayed Bridge in close vicinity to the K. Kleinhanss, R. Saul, Germany: World Cultural Heritage of Stralsund, Germany

G. A. Marzahn, M. Hamme, W. Prehn, J. Swadlo, Germany: Wupper River Valley Bridge: A State-of-the-Art Composite Bridge

M. Osieja, Germany: New Neckar Bridge Mannheim, German Federal Expressway A6

Recent Structures

C. Teixidor, Spain: Atrium of the Hotel Hesperia Tower, Barcelona, Spain

C. Teixidor, Spain: Hotel Hesperia's Glazed Dome, Barcelona, Spain

Reports

C. Dehlinger, Germany: Saw-Tooth Connectors for the International Exhibition and Documentation Center: Topography of Terror, Berlin

J. Roetzer, D. Salvatore, Germany: The Fire Resistance of Concrete Structures of a Typical LNG-Tank

S. Nakamura, Japan: Static and Aero-dynamic Studies on Cable Stayed Bridges using Steel Pipe- Girders

E. B. Matar, Egypt: Evaluation of Fatigue Category of Riveted Steel Bridge Connections

M. Lenzi, F. Zoli, Italy: Step by Step Post-Tensioning: Influence of the Friction Losses

Science and Technology

M. Thomann, J.-P. Lebet, Switzerland: Design Method for Connections by Adherence for Steel-Concrete Composite Bridges

SEI Volume 17, Number 2/2007**Forensics in Structural Engineering**

M. G. Bruschi, USA: Forensic Engineering: An Introduction

R. T. Ratay, USA: Forensic Structural Engineering - Focus on the United States

T. Vogel, Switzerland: Distribution of Loss Expenses to Different Causers

R. M. Faure, France; M. Karray, Canada: Investigation of the Concrete Lining after the Mont Blanc Tunnel Fire

M. Rosignoli, USA: Robustness and Stability of Launching Gantries and Movable Shuttering Systems - Lessons Learned

Y-J Ge, Y-X Yang, J-B Pang, H-F Xiang; China: Wind-Induced Damages to a Three-Span, Continuous, Concrete Arch Bridge under Construction

M. Overend, UK; S. De Gaetano, UK; M. Haldimann, Switzerland: Diagnostic Interpretation of Glass Failure

M. Y. Kaltakci, M-H. Arslan, M. Ozturk; Turkey: Results and Lessons Learned from the Buildings which Failed under their own Weight in Turkey

F. Palmisano, A. Vitone, C. Vitone, V. Vitone; Italy: Collapse of the Giotto Avenue Building in Foggia

A. Wawrusiewicz, Poland: Multi Mapping in Forensic Engineering

Reports

J. De Voy, J. M. Williams; UK: Strengthening Coalport Bridge

P. Tveit, Norway: An Introduction to the Optimal Network Arch

A. K. Tomor, C. Melbourne; UK: Condition Monitoring of Masonry Arch Bridges using Acoustic Emission Techniques

Eminent Structural Engineer

M. Levy, USA: Dr Mario Salvadori

SEI Volume 17, Number 3/2007**Structures Worldwide**

T. Nakamura, K. Tsuchida, H. Ohno, N. Nagamoto, Japan: Bai Chay Bridge, Vietnam

X. Gongyi, Z. Renda, China: Renewal Application Research in Design of Suspension Bridge Stiffened by Steel Slab Girder

J. M. V. Rivas, Spain: Roof of Santa Caterina Market in Barcelona

J. Radnic, M. Smilovic, M. Jazidzija, Croatia: Wooden Bridge in Trogir

Reports

T. Zordan, B. Briseghella, Italy: Attainment of an Integral Abutment Bridge through the Refurbishment of a Simply Supported Structure

F. Venuti, L. Bruno, P. Napoli, Italy: Pedestrian Lateral Action on lively Footbridges: A New Load Model

M. E. Giuliani, G. G. Giuliani, Italy: Incremental Launching of a Wide Span Glazed Roof

J.-P. Pu, J.-L. Wu, C.-H. Lin, C.-C. Lin, Taiwan: Rehabilitation of the Hsi-Lo Bridge in Taiwan

C. M. Casado, A. V. Poncela, A. Lorenzana, Spain: Adaptive Tuned Mass Damper for the Construction of Concrete Piers

Science and Technology

H. Akiyama, S. Fukada, Y. Kajikawa, Japan: Numerical Study on the Vibrational Serviceability of Flexible Singel Span Bridges with different Structural Systems under Traffic Load

Eminent Structural Engineer

J.-P. Fuzier, France: Eminent Structural Engineer: Eugene Freyssinet (1879-1962)

SEI Volume 17, Number 4/2007

Structures Worldwide

K. Göppert, Germany; M. Stein, USA: A Spoked Wheel Structure for the World's Largest Convertible Roof - The New Commerzbank Arena in Frankfurt, Germany

S. Nandy, I. B. M. Taib, Malaysia: Bayan Baru Flyover - Penang, Malaysia

F. M. Mato, J. P. Santors, M. O. Cornejo, Spain: 'Arroyo Las Piedras' Viaduct: The First Composite Steel-Concrete High Speed Railway Bridge in Spain

K. Terada, T. Okada, Japan; D. Saito, UK: Design of the Nishisuimon Bridge, Tokyo

L. Ney, S. Adriaenssens, Belgium: The Piston-Stayed Bridge: A Novel Typology for a Mobile Bridge at Tervate, Belgium

D. Wang, J. Zhang, L. Bao, China: Shanghai Shimao International Plaza, China

E. A. Jordet, S. E. Jakobsen, Norway: The Svinesund Bridge, Norway/Sweden

Reports

General

P. Pacheco, A. Guerra, P. Borges, H. Coelho, Portugal: A Scaffolding System Strengthened with Organic Prestressing - the First of a New Generation of Structures

B. Tokarz, Germany: Phaeno, Science Center Wolfsburg, Germany: Avant-Garde Architecture, Innovative Construction

Operations, Maintenance and Repair

J. A. Sobrino, Spain: Extending the Life of Masonry and Concrete Arch Bridges

L. O. Santos, X. Min, Portugal: Load Tests of a Cable-Stayed Bridge in Coimbra, Portugal

D. Zwicky, C. Bianchi, Switzerland: Civil Engineering Faculty of ETH Zurich, Switzerland - Structural Assessment for Earthquake

A. Mordini, K. Savov, H. Wenzel, Austria: The Finite Element Model Updating: A Powerful Tool for Structural Health Monitoring

T. Ueda, K. Takewada, Japan: Performance-Based Standard Specifications for Maintenance and Repair of Concrete Structures in Japan

Eminent Structural Engineer

S. Mozalev, Russia: Eminent Structural Engineer: Evgeny Gibshman

Structural Concrete – Journal of the *fib*

A Nemzetközi Betonszövetség (fib) hivatalos angol nyelvű szakmai folyóirata évente négy alkalommal jelenik meg. A szaklapban megjelent cikkek tömörítetténei a lap internetes honlapján (<http://fib-international.org>) hozzáférhetőek.

Volume 8. No. 1, March 2007

R. M. Fernandes Canha, A. L. H. de Cresce El Debs and M. K. El Debs: Design model for socket base connections adjusted from experimental results

R. Kowalski: The effects of the cooling rate on the residual properties of heated-up concrete

A. Nowek, P. Kaszubski, H. S. Abdelgader and J. Górski: Effect of admixtures on fresh grout and two-stage (pre-placed aggregate) concrete

B. Briseghella and T. Zordan: Integral abutment bridge concept applied to the rehabilitation of a simply supported concrete structure

G. E. Thermou and S. J. Pantazopoulou: Metallic fabric jackets: an innovative method for seismic retrofitting of substandard RC prismatic members

Volume 8. No. 2, June 2007

A. Cladera and A.R. Mari: Shear strength in the new Eurocode 2. A step forward?

Á. Cunha, E. Caetano and F. Magalhães: Output-only dynamic testing of bridges and special structures

H. Broo, K. Lundgren and B. Engström: Shear and torsion in prestressed hollow core units: finite element analyses of full-scale tests

Volume 8. No. 3, September 2007

G. Mancini: Thoughts about existing structures

V.C. Castilho and M.C.V. Lima: Cost optimisation of lattice-reinforced joint slabs using genetic algorithms

E.G. Burdette, S.C. Howard, J.H. Deatherage and D.W. Goodpasture: The use of prestressed concrete piles to support integral abutments

A.A. Abbas, M.N. Pavlovic and M.D. Kotsovos: Aisle-width considerations in ground-floor slabs

G. Xu, J. Wei, T. Tan and H.Q. Liu: Modelling bond strength of corroded plain bar reinforcement in concrete

A. Castel, Th. Vidal and R. François: Serviceability model of corroded reinforced concrete based on the CEB-FIP model code

A. Ansell: The dynamic shear capacity of concrete structures

Volume 8. No. 4, December 2007

T. Ulaga and T. Vogel: Concrete members with plate reinforcement: mechanical bond analysis

P. França, A. Costa and J. Appleton: Prestressed CFRP laminates for flexural strengthening of reinforced concrete beams

V. Valdmánis, L. De Lorenzis, T. Rousakis and R. Tepfers: Behaviour and capacity of CFRP-confined concrete cylinders subjected to monotonic and cyclic axial compressive load

E.A. Jordet and S.E. Jakobsen: The Svinesund Bridge

HIDÁSZ BESZÁMOLÓK

Bevezetőül a hídász beszámolókhöz

A Közúti hídász almanach eddig megjelent két kötetében táblázatos formában, összefoglalva adtuk közre a hídász szakszolgálat éves munkájáról készített összefoglalókat. A hídász tevékenység részletesebb, színeesebb ismertetése érdekében megújult formában, lényegesen nagyobb terjedelemben beszámolunk a szakszolgálat munkásságáról.

A Magyar Közút Kht. megyei hídmérnökei évente elkészítik részletes beszámolójukat, amely a szokásos év végi szakmai értekezlet kiemelt témája is egyben. 2006 decemberében az így elkészített összegzéseket Kara Katalin szerkesztésében már megismerhette a közútkezelők szűk csoportja, most ezt a részletes anyagot adjuk közre szerkesztett formában.

A most olvasható megyei összefoglalók nagyobb teret adnak a sajátosságok, eltérő helyzetek és lehetőségek megismerésére.

A Magyar Közút Kht. beszámolóit követően olvasható a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. beszámolója is. Ezúttal is köszönjük Hodik Zoltán szíves adatszolgáltatását.

Bács-Kiskun Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben négy híddal nőtt, melyek az alábbiak:

Átvétel Jász-Nagykun-Szolnok megyétől

44 sz. főút 32+126 km sz.: Tiszaugi Tisza híd
szerk. h.: 311,60 m hídfelület: 3770 m²

44 sz. főút 32+386 km sz.: Tiszaugi ártéri Tisza híd
szerk. h.: 32,00 m hídfelület: 435 m²

Új híd építés

51 sz. főút 70+061 km sz. Dunavecsei, vasút feletti 1. híd
szerk. h.: 40,00 m hídfelület: 484 m²

51 sz. főút 77+106 km sz. Dunavecsei, vasút feletti 2. híd
szerk. h.: 70,69 m hídfelület: 855 m²

A hidak száma a változást követően: 133 db (szerkezeti hossz: 3 557,60 m, hídfelület: 42 381 m²).

Tervezések

2007-ben az „Országos közutak területén 114 híd felújítási kiviteli tervdokumentációjának elkészítése” tárgyú közbeszerzési eljárás keretében hét Bács-Kiskun megyei híd tervezésére került sor. A közbeszerzési eljárás nyertese a Speciálterv Építőmérnöki Kft., a tervezést alvállalkozójuk a Híd Mérnöki Kft. végezte. A terveket leszállították, azonban kiegészítésre vissza kellett küldelnünk, amin jelenleg is dolgoznak.

Az alábbi terveink készülnek el:

53 sz. főút 16+597 km sz.: Akasztói Kiskunsági-főcsatorna-híd

53 sz. főút 16+981 km sz.: Akasztói DVCS-híd

53 sz. főút 19+286 km sz.: Akasztói VII. sz. csatorna híd

53 sz. főút 20+694 km sz.: Akasztó utáni VII. sz. csatorna híd

53 sz. főút 71+286 km sz.: Kiskunhalas utáni Köröséri-fcs.-híd

51147 j. út 2+466 km sz.: Dávodi Ferenc-csatorna-híd

51144 j. út 0+402 km sz.: Bajai Ferenc-csatorna-híd

Hídfelújítások

2007-ben az „Országos közutak területén 60 híd felújítási munkái” tárgyú közbeszerzési eljárás keretében Bács-Kiskun megyében egy híd, az 5217 j. út 16+401 km szelvényében lévő soltszentimrei Kolontói III. sz. övcsatorna híd felújítása kezdődött meg.

Sajnálatos, hogy a szerződés határidejét módosítani kellett, ezért a kivitelezés 2007. november 30. helyett 2008. június 30-án fog befejeződni. Az idén a kivitelezési feladatok mintegy 20 %-a teljesült. A kivitelező Mértan Kft. a munkát 14 122 800 Ft + ÁFA összegért nyerte el.

Hídmosások

Az országos hídmosás keretében a Hídszervíz Kft. Bács-Kiskun megyében összesen 17 híd lemosását, szegély melletti takarítását végezte el.

Az Üzemmérnökségek tavasszal elvégezték a sózott útvonalon lévő azon hídjaink mosását, amelyek nem voltak az országos programban.

Hídvizsgálatok

Az alábbi hidak fővizsgálatára kerül sor:

52 sz. főút 41+925 km sz.: Kígyósi csárdai Kiskunsági-fcs.-híd

5205 j. út 38+367 km sz.: Tassi Kiskunsági-főcsatorna-híd

5211 j.út 33+150 km sz.: Kunszentmiklósi DVCS-híd

5217 j. út 7+111 km sz.: Fülöpszállási DVCS-híd

5402 j. út 52+518 km sz.: Kiskunhalasi vasút feletti híd

A hídvizsgálati szakvéleményeket a Via-Pontis Kft. szakemberei készítik.

Az éves hídmérnöki vizsgálatokat egész évben folyamatosan végeztem, nem torlódtak év végére.

Fejlesztési terveztetések, engedélyezés

A 11,5 to-ra történő megerősítési program keretében az 51 sz. főúton egy híd, ROP-os program keretében az 5301 j. úton három közúti híd terveztetése van folyamatban, melyeknek megvalósulása az útszakasz építéséhez kapcsolódik.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

A hídvizsgálatok alapján most év végén aktuális a változások átvezetése, az új hidak nyilvántartásba vétele.

Egyéb események

Több apró baleset történt, jellemzően hídkorlátok törtek össze ütközés miatt.

2007-ben-ban történt személyi, munkaköri változások

2007. április 1-jétől a Bács-Kiskun Megyei Igazgatóság MTLO Osztályához kerültem a fejlesztési osztályra, megtartva az üzemeltetési- fenntartási menedzser besorolásomat.

Itt hangsúlyosabbak a műszaki ellenőri munkakörrel, lebonyolítással kapcsolatos feladatok, kevésbé hangsúlyosak az üzemeltetési-fenntartási feladatok.

Hídmérnöki feladataimat a tisztaugyi Tisza-híd Bács-Kiskun megyéhez történt „áthelyezése” megnövelte.

Ma már összesen négy országosan kiemelt jelentőségű folyami híd tartozik Bács-Kiskun megyéhez (az ÁAK Zrt kezelésében lévő szekszárdi Szent László Duna-híd üzemeltetési feladatai is hozzánk tartoznak), hídmesteri állás azonban nincs.

Kecskemét, 2007. dec. 3. Darabosné Bujdosó Zsuzsa hídmérnök

Baranya Megyei Igazgatóság

A hidak száma 450 db, szerkezeti hossz 4577 m, hídfelület 47739 m².

Ebben az évben jelentősen befolyásolták a hídmérnöki feladatokra fordítható munkaidőkeretemet, az OKA adatbankkal kapcsolatos – kampány-jellegű – felmérési és adatkarbantartási munkák.

Tervezések

5801/11+412 (tsz: 4560) felújítás, tervezési díj: br. 1.200.000 Ft,
6534/17+249 (tsz: 4797) felújítás, tervezési díj: br. 1.200.000 Ft,
5613/0+390 (tsz: 4504) felújítás, tervezési díj: br. 1.200.000 Ft,
5606/27+248 (tsz: 4477) felújítás, tervezési díj: br. 1.200.000 Ft,
57/15+725 (tsz: 2020) felújítás, tervezési díj: br. 1.200.000 Ft.

A tervek határidőre (2007. november 30.) elkészültek.

Tervező: Utiber Kft.

Hídfelújítások

6544/2+735 (tsz: 4863) teljes felújítás, br. 44.698.740 Ft

Tényleges befejezés: 2007. 12. 10.

57/33+108 áteresz helyreállítás, br. 10.200.000 Ft

Tényleges befejezés: 2007. 11. 30.

66/33+906 (tsz: 2137) teljes felújítás, br. 10.201.470 Ft

Tényleges befejezés: 2007. 11. 30. Kivitelező: Polár-Húsz Kft.

Üzemmérnökségi hídfelújítás, karbantartó javítás

Pécs-felső 3 felújítás, 18 kisebb beavatkozás,

Szentlőrinc 1 felújítás, 12 kisebb beavatkozás,

Mohács 2 felújítás, 1 kisebb beavatkozás,

Harkány 2 hídnál nagyobb javítás, 5 kisebb beavatkozás.

Hídmosások

Megyénkben 19 híd mosását végezte idén a Hídszervíz Kft. A tervezett ütemtervet nem tudták tartani, de a munkát megfelelő minőségben elvégezték.

Az üzemmérnökségek a hídmosásokat – elsősorban a sózott utakon – április 30-ig elvégezték.

Hídvizsgálatok

2007-ben egy fővizsgálat volt: 6 sz. főút 172+380 km Varasdi völgyhíd (tsz: 1244)

Az éves hídvizsgálat a hídállomány 40%-án történt meg, az első pontban említett ok miatt.

Pécs, 2007. december 10. Oszoli Tibor adatbanki főmunkatárs
Hesz Gábor osztályvezető

Békés Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya 2007-ben egy híddal nőtt: 47 sz. főút 169+400 Orosházi Orosháza–Szentés vasút fölötti híd (tsz: 2811). A hidak száma 92, szerkezeti hossz 3 346,47 fm, hídfelület 35 002 m².

Tervezések

„114 híd felújításához kiviteli terv készítése – Dél-Alföldi régió” tárgyú közbeszerzési eljárás alapján Békés megyében a következő hidak kiviteli tervei készültek el 2007. évben:

Út-szám	Szelvény	Törzs-szám	Híd neve	Bruttó ár [Ft]
47	91+796	1920	Körösladányi Sebes-Körös-híd	2 150 649
47	101+163	1922	Köröstarcsai Kettős-Körös-híd	3 225 974
4407	14+014	6130	Orosházi (Békéscsaba-Szeged) vasút feletti híd	2 150 649
4219	64+931	4209	Gyulai Fehér-Körös-híd	10 753 247

A kiviteli terveket a SpeciálTerv Építőmérnöki Kft. készítette.

2007. évben a következő hidak statikai célvizsgálatára kötötünk szerződést:

Út-szám	Szelvény	Törzsszám	Híd neve	Vállalkozó
4223	18+994	4215	Okányi Holt-Sebes-Körös-híd	HEED Acélszerkezeti Kft.
4237	14+023	4228	Mezőberényi Kettős-Körös-híd	HÍD Mérnöki Kft.

A statikai célvizsgálatok befejezési határideje: 2008. január 31.

Hídfelújítások

2007. évben a Hídtechnika Kft. kivitelezésében befejeződtek a szeghalmi Foki-Sebes-Körös-híd (4234/3+169//4223) acélszerkezetei korrózióvédelmének, betonfelületei javításának és aszfaltdilatáció cseréjének munkái, valamint a Strabag Zrt. kivitelezésében teljesültek a békéscsabai (Lökösháza-Békéscsaba) vasút feletti híd (4432/2+244//4262) támfalerősítésének, kerékpárút megtámasztásának és végkereszttartó felújításának munkái.



Szeghalmi Foki-Sebes-Körös-híd



Békéscsabai (Lőkősháza-Békéscsaba) vasút feletti híd

Az „Országos közutak területén 60 híd felújítási munkái” tárgyú közbeszerzési eljárás alapján Békés megyében a következő hidak felújítása készült el 2007. évben, illetve a szerződésmódosítást követően készült el 2008. június 30-ig:

Út-szám	Szelvény	Törzsszám	Híd neve
4234	38+258	4227	Dobozi Kettős-Körös-híd
4232	18+688	4221	Gyomai Hármas-Körös-híd
4219	30+475	4205	Zsadányi Korhány-csatorna-híd

A felújítási munkákat a Magyar Aszfalt Kft. végzi.

Hídmosások

Az országos hídmosásokat a Hídszervíz Kft. végezte. Az országos hídmosási programban 7 db rácsos acélhíd és 23 db sózott híd mosását, illetve 100 fm hézag kiöntését (447/3+100//2629) végezték el.

Az Üzemmérnökségek az OKKSZ-ban meghatározottak szerint elvégezték a hídmosási munkákat.

A hídmosások mellett külső vállalkozóval 33 db híd burkolt töltéslezáró kőkúpjának, szükség szerinti (1-2 alkalom), totális vegyszeres gyomirtására is szerződünk.



Endrődi Hármas-Körös-híd

Hídvizsgálatok

2007. évben az alábbiakban felsorolt hidak fővizsgálatát a Via-Pontis Kft. végezte. A vállalkozót a KKK által lefolytatott közbeszerzési eljárásban választották ki.

Út-szám	Szelvény	Törzs-szám	Híd neve
47	79+445	1918	Szeghalmi Berettyó-híd
447	3+100	2629	Orosházi (Szarvas-Mezőhegyes) vasút feletti híd

Az éves hídvizsgálat folyamatban van. Az éves hídmérnöki vizsgálatok eddigi eredményei alapján megállapítható, hogy a tervezett karbantartási tevékenységgel a hidak állapotromlása las-

sítható lenne. A hídkarbantartás során elsősorban csak a káresemények utáni helyreállítást és a forgalom biztonság érdekében szükséges munkákat végzik el az üzemmérnökségek. A káresemények száma az elmúlt évben jelentősen megnőtt.

A vizsgálatok alapján szükségesnek tartjuk a **szabadon szerelt utófeszített Körös-hidak** (körösladányi Kettős-Körös-híd, köröstarcsai Kettős-Körös-híd, dobozi Kettős-Körös-híd) hídfenntartási munkáinak, valamint a nem megfelelő teherbírású és magasságkorlátozással rendelkező hidak (mezőberényi Kettős-Körös-híd, gyulai Fehér-Körös-híd, gyulavári Fehér-Körös-híd, ecsegfalvi Hortobágy-Berettyó-csatorna-híd) és az endrődi Hármas-Körös-híd hídrehabilitációs munkáinak ütemezett megkezdését. Ez utóbbi híd esetében az úthálózati szempontból betöltött szerepe és az állapota miatt szükségesnek tartjuk az **azonnali** hídrehabilitációs munkák megkezdését.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Az OKA adatfeltöltés folyamatban van. Az OKA Híd alrendszerének változásaira vonatkozó folyamatos tájékoztatást, figyelem felhívást szükségesnek tartjuk.

Útvonalengedélyezés

A túlméretes, túlsúlyos járművekre az útvonalengedélyeket jellemzően megkérlik. Telefonon történő bejelentések alapján ismert a túlsúlyos járművek forgalma. Ezeket a bejelentéseket a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé továbbítjuk. Hatósági jogkör hiányában a Közlekedési Hatósággal és a Rendőrséggel közös ellenőrzések során lehetséges az útvonalengedéllyel nem rendelkező túlméretes és túlsúlyos járművek kiszűrése.

Műemlék, műszaki emlék hidak

A gyulai Bárdos-híd felújításához rendelkezünk a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal engedélyével. Felújítása a híd műemléki, városképi jellege mellett, műszaki állapota miatt is fontos és halaszthatatlan.

Békéscsaba, 2007. december 10.

*Szabó Hajnalka hídmérnök
Varga Zsolt osztályvezető*

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya 2007-ben hat híddal nőtt, két híddal csökkent. A növekedést egyrészt az okozta, hogy a Miskolc elkerülő út készítése miatt épült egy felüljáró is. Ezen az úton négy vasúti híd is épült, de ezek természetesen nem a mi kezelésünkben lesznek. A darabszám növekedésének másik oka, hogy a 37 sz. főút négy nyomúsítása miatt két hidat elbontottak és öt hidat építettek. Itt is épült még egy híd egy szervíz úton, de az sem lesz a mi kezelésünkben. A darabszám növekedés harmadik oka pedig, hogy a cigándi árvíztározó építése során a tavaly épült nagy hídon kívül idén is épült két kisebb. Ezek természetesen nem a Magyar Közút Kht. beruházásai, de a kezelők mi leszünk. A csökkenés oka, hogy két híd átépül(t) áteresszé. A hidak száma így 759 lett. Mivel a megvalósulási tervek még nem állnak rendelkezésre, a szerkezeti hosszak és a hídfelületek még nem adhatók meg pontosan.

Sajnos az mindig elég nagy problémát okoz, hogy a megvalósulási terveket későn kapom meg. Emiatt általában a nyilvántartásba sem tudok minden adatot pontosan beírni. Ezért a következő évben kisebb dolgokat javítani kell. Példa erre a 3 sz. és 35 sz. főutak 11,5 tonnásítása. Ennek a munkának a műszaki átadása 2006. december végére fejeződött be. A megvalósulási tervek egy részét pedig csak 2007. év közepe táján kaptam meg. Jó, hogy legalább egy részét megkaptam, mivel a beruházó és a műszaki ellenőr megszűnt, a kivitelező konzorcium egyik tagja pedig csődbe ment. Természetesen már remény sincs a megvalósulási tervek másik részének a megkapására. Ennek a munkának van még egy érdekessége. A garanciális határidő logikusan 2007. decemberének végén kellett volna, hogy lejárjon. Ennek ellenére 2007. augusztus végén járt le, és ezt csak 2 nappal a lejárát előtt tudtam meg. Természetesen nem volt idő a hibákat végignézni. De ha lett volna idő, akkor se lett volna, aki kijavítsa.

A Magyar Közút Kht. átszervezése nem jó irányba befolyásolja a hídmérnöki feladatokat. Elég nagy hibának tartom, hogy már nincs hídmérnöki munkakör. A hidak üzemeltetésének-fenntartásának fontos része a hídvizsgálat. Régebben az üzem-mérnökségi művezetőnek negyedévenként kellett megnézni a hidakat, most már csak félévenként. Mivel egyre kevesebb pénz és egyre kevesebb dolgozó van – és annak a kevés dolgozónak is a vállalkozásban készülő munkákon kell dolgoznia – a hidak környezetének tisztítását egyre kevésbé végzik el. (Nyilván főnökök, műszaki ellenőrök az úton utazva ezzel nem szembesülnek.) Némelyik híd olyan nagyon benőtt növényzettel, hogy a féléves művezetői és az éves hídmérnöki vizsgálatot lehetetlen elvégezni. Félő, hogy egyszer le fog valami szakadni.

Tervezések

A tervezésekre az idén a Magyar Közút Kht. központja kötött szerződést közbeszerzési pályázat kiírása után. Elég bonyolult és körülményes ez a módszer. A legnagyobb gondnak azt látom, hogy így egy tervező egyszerre sok munkát kap nagyon rövid határidővel. Olyan rövid határidővel, hogy nincs lehetőség a szükséges egyeztetések elvégzésére sem. A szellemi munkát gondolom otthon elalvás előtt végzik a tervezők, a fizikai munkarészt pedig túlórában este és hétvégén, mivel munkaidőben egyeztetni és megbeszélni kell.

Hídfelújítások

Megyénkben 2 híd épül át áteresszé. A kivitelezési határidő itt is rendkívül rövid, és ráadásul az október-november-decemberi időpontok is szerencsétlenek. Nem csak a hídfelújítások készülnek így, hanem az aszfaltozások és a burkolatjel festések is. Ha nem akarnak éhen halni, a vállalkozóknak mindent el kell vállalniuk. Lényegében rá vannak kényszerítve, hogy hazudjanak, hogy azt mondják, el lehet végezni a munkát jó minőségben. Nagyon szomorúnak tartom azt is, hogy több mint 750 hídra ennyi hídfelújítás jut. Így 100 év alatt nem kerül sor mindegyikre. Megint csak félni lehet, hogy egyszer valami le fog szakadni.

Hídmosások

Országos hídmosás: A Hídszervíz Kft. az idén is jól dolgozott, ugyanúgy, mint az elmúlt években. A kezelői hozzájárulás kérése továbbra sem az erősségük.

Üzemmérnökségi: Az üzemmérnökségek is lemosták felülről a szózott utak hídjait, azok kivételével, amelyeket a Hídszervíz Kft. mosott le.

Hídvizsgálatok

Fővizsgálatok: Az idén öt híd fővizsgálata volt esedékes. Egyeztetve már volt a munka, de a kész anyag még nincs meg.

Éves hídmérnöki hídvizsgálatok: Az éves hídmérnöki vizsgálatok legfőbb megállapítása, mint ahogy a fentiekben írtam, az üzemmérnökségek egyre kevesebb munkát képesek elvégezni, még a hídkörnyezet tisztításokat sem végzik el. Így némelyik hidat nem lehet megvizsgálni. Annyi idő viszont nincs ilyen nagy mennyiségű híd esetében, hogy az üzemmérnökség felszólításra elvégezze a hídkörnyezet tisztítását és utána még egyszer kimenjenek.

Fejlesztési építések

Az idén megépült Miskolc elkerülő útjának egy része. Egy közúti felüljáróval és négy vasúti híddal. Nyilvánvalóan csak a közúti felüljáró lesz a mi kezelésünkben. Ahhoz, hogy valóban el tudja kerülni Miskolcot a teherforgalom, még egy másik elkerülő útrészt is kell építeni, amiben egy Sajó-hídnak is lennie kell. Elkészült a 37 sz. út egy részének négy nyomúsítása is. Itt is több híd épült. A legnagyobb egy Hernád-híd.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

A nyilvántartásba folyamatosan viszem be a tervtári adatokat, mivel több bonyodalom (pld. költözködés) után majdnem rendben van a hídtervtár. A változások jelentésével van probléma, mivel a kivitelezési munkák (megvalósulási tervek átadása) csúsznak. A két híd átépítése áteresszé jövő évben lesz kész. Most mi legyen beírva a nyilvántartásba? Gondot okozott év közben, hogy a számítógépeket országosan egységesítették a Magyar

Közút Kht-nál. E miatt nekem több hónapig használhatatlan volt a hídnnyilvántartásom. A rendszergazdánk arról is tájékoztatott, hogy ezen túl a program frissítését nem végezhetem el egyedül egy-két gombnyomással, mivel ehhez rendszergazdai jogok kel-
lenek. Ezért ha frissíteni akarok előbb írni kell egy e-mailt a bu-
dapesti központunkba (a Helpdesknek), ezután ők szólnak a
rendszergazdánk miskolci képviselőjének, aki kijön és elvégzi a
frissítést. Eddig ennek az illetőnek mi közvetlenül is szólhattunk,
de most már nem.

Útvonalengedélyezés

Egyre kevesebb útvonalengedély iránti kérelmet adnak be. Ezzel párhuzamosan nő az engedély nélkül közlekedő túlsúlyos járművek száma. Ezt onnan lehet tudni, hogy egyre több olyan panaszüggyel lehet találkozni, hogy a teherautók éjszaka járnak (ezzel még nagyobb mértékben zavarva a lakosságot), mivel akkor nincs tengelysúly mérés. További probléma az útvonalengedélyezésben, hogy az ezzel foglalkozó kollégák kaptak egy útvonal kijelölő programot, ami sajnos rossz útvonalakat jelöl ki.

Műemlék, műszaki emlék hidak

Ebben az évben kőhíd felújítást is terveztetünk. Ha a kivitelezésre is lehetőség lesz, hozzájárulunk a műszaki emlékek megör-
zéséhez.

Egyéb események

Hat kőhidat Mexe módszerrel megvizsgálók az idén. Előre-
láthatólag ötről le lehet venni a 12 tonnás súlykorlátozó táblát.

Miskolc, 2007. december 5.

Szarka Judit hídmérnök

Csongrád Megyei Igazgatóság

A megye (az autópálya feletti állami közút-keresztezések ki-
vételével) hídállománya az elmúlt évben nem nőtt, egy híd-
dal csökkent (4256 törzsszámú 4425/4+610 híd helyett átereszt ké-
szült, hídfelújítási jogcímen biztosított forrásból).

A hidak száma 75, szerkezeti hossz $3090,7-4,0-1,0=3085,7$
fm, hídfelület $42169-22-20=42127 \text{ m}^2$.

1182 tsz. 5/167+525 szegedi „Izabella” (Békéscsaba-Szeged) vasút feletti híd 8. nyílása hosszának helyszíni méréssel történt adatpontosítása következtében 1,0 fm-rel rövidebb, mint az eddig nyilvántartott, a felülete 20,0 m²-rel kevesebb; (1976. évi megvalósulási általános terven hibás ez a hosszúsági adat)

Az M5 autópálya felett nyolc, az M43 felett egy állami utat átvezető híd van.

Tervezések

Év eleje táján ez úgy kezdődött, hogy tegyenek a megyék javaslatot terveztetendő feladatokra. Lenne sok tennivaló, próbált sok feladatot csokorba fogni az ember. Gondolni vélhetőnek tűnt, hogy később fontossági sorrendbe helyezéshez kisebb megfontolásokra sor kerülhet. E helyett minden megoldásra váró és óhajtott feladatra, diszpozíció gyártásra utaló igény-közlést kaptunk; még első félévben sürgősen legyártásra kerültek a diszpozíciók; utána hosszasan csend. Szeptember felé jött a hír, hogy az eddig esetleg kimaradt, sürgős terveztetni való feladatra további javaslat és diszpozíció készítendő és kb. 20 MFt tervezési díjhoz igazodóan fontossági sorrenddel együtt adjunk javaslatot. Erre a javaslat-tétel megtörtént, melyet további csend követett. Októberben az év eleji lista szerinti feladatok végrehajtását kellett végezni, november 30-ig befejezni. Ez az országban 114, Csongrád megyében 13 „kiviteli” tervnek az elkészíttetéséről szólt, nettó 41 millió Ft. Készült a legjobb hozzáállással, de csak a helyszínek bejárásának időigénye és az alapadat szolgáltatás 1 hétnél több (a megyei hídtervtár 1/5 részben ideiglenesen „kiürült”). A tervek zsűriztetésére még nem került sor. A tervek készítése folyamatban van, dokumentálva is lesz.

Hídfelújítások

A 4278/4513/12+510 csongrádi pontonhíd fa-pályaburkolat cserélésének a kivitelezése (nettó 19,7 MFt) március 30-ra elkészült, adminisztráció befejezve, kalandosnak mondható 1 éves előkészítés után.

További két kisebb volumenű hídfelújítási jogcímű vállalkozói, szerződött munka nem kis erőfeszítéssel, szerencsével elké-

szült, jól, a november 30-i határidőre. 4256//4425/4+610 nettó 20 MFt, keskeny, 4 méteres híd helyett, 1,65 m átmérőjű ROCLA csőáteresz készítés, 150 m csatlakozó útfelújítással. 2633//451/41+524 nettó 3 MFt, villamosítandó vasút feletti, 10 éve készült híd állagmegóvó utógondozása, az elő-, és háttöltések alatti, eddig 10 cm-t konszolidálódott altalaj miatti hiba javítások.

Hídmosások

Országos hídmosás: Ütemterv szerint, két, nagyjából 1-1 hetes időtartam alatt, a megyében egyszerre jelenlévő 3 db gépmunkacsoporttal jól elkészült, 11 db szózott hídból 4 db folyó feletti, 7 db nagyobb csatorna feletti híd volt.

Üzemmérnökségi: Az illetékességi területekre esően a hidak tavaszi pálya-letisztításai rendben megtörténtek. Év közben további 3 alkalommal kellett a nagy hidakat tisztítani, víznyelők-ejtőcsövek átmosatása és a Bertalan hídnál a közcsatorna előtti tisztító-aknák takarítása is megtörtént (szalmás-sáros elegytől). A Bertalan híd feljáró szakaszain a rongálódott, rongált műanyag ejtőcsövek pótlása is megtörtént, külső műszaki ellenőrzés meg is vizsgálta a teljesítést. Az algyői híd vízelvezető, acél-fésűs dilatációinak a tisztítása 2 havonta megtörténik, ez a hídtartozék ezzel a karbantartással kifogástalanul működik, állapota jó.

Hídvizsgálatok

A megye szinte összes, azaz két vasút feletti hídja rendkívüli alapossággal került vizsgálatra, egyik sem villamosított vasút feletti. Az éves vizsgálatához képest a karnyújtásnyi távolból történt vizsgálat rendkívül sok apró részlethibára rámutatott, a tökéletesen hibátlanhoz képest, de szerencsére semmi, különlegesen veszélyes jelenséget, vagy aggodalomra okot szolgáltató, sürgősen javítandó hibát nem tárt fel. (E vizsgált szerkezetek nem is különlegesek, és egyikőjük éppen 10 éves; a fővizsgálatuk abból a szempontból mégis fontos volt, hogy „pártatlan-nem elfogult-szakértői” vélemény a korábbi és további rendszeres hídkezelői tevékenységi munkát sokban megerősíti és igazolja, ugyanakkor az egységesebb szemléleti igény felé irányt mutat. Talán a kevés nyílású, nem villamosított és egyszerűbb szerkezetű vasúti hidak

10 évenkénti fővizsgálata nem teljesen indokolt. Az országban, vidéken kevés a városi villamos-vasút feletti híd, és mint ilyen nincs annyira szem előtt, mint a nagyvasúti híd, megítélésem szerint az ilyen körülményű hídra legalább olyan fontosságú a figyelem összpontosítás, mint a nem villamosított „MÁV”-hídra.)

A most fővizsgált szentesi vasút feletti híd fő megállapításai éppen okafogyottá válnak azon véletlen következtében, hogy most lett rajta elvégeztetve az utógondozó javíttatás; az „anomália” oka, hogy a javítási procedúra indítása időben korábbi és más szervezeti egység (döntés) javaslata volt, mint a fővizsgálatba kerülési döntés realizálódásának az időpontja.

Éves hídmérnöki hídvizsgálatok: Minden hídműtárgy jó időben, üzemmérnökségi szemlével összevontan megvizsgálásra került, róla jegyzőkönyv készült, a Kht. ezt külső (független) műszaki ellenőrzés vizsgálata alá vonta, legalábbis a dokumentáltságot illetően, a jegyzőkönyv szakmai tartalmának értékelése nélkül.

Fejlesztési tervezések, engedélyezés

Az 5 sz. Szeged, Nyugati elkerülő út III. kiépítési ütemének ügye tovább vergődik, egy villamosított vasút feletti hídnak építési engedélye, kiviteli terve van. A megvalósításra közbeszerzési eljárási kiírást előkészített a NIF Zrt., az ügy részleteinek az ismerője.

A 47 sz. Hódmezővásárhely tehermentesítő út 1 db hídjának terve engedélyezés alatt, 2 db híd engedélyezési tervének készítése folyamatban van. (Talán már a harmadik variáció vajúdik, szerintem rosszabb, mint az összes eddigi, egyre olcsóbb megoldásra van igény, most 180 m sugarú vízszintes, 2100 m sugarú domború útszakaszba kell a hidakat beilleszteni, talán 70 m-nyi igen magas töltés lenne a két híd között, hihetetlenül rossz altalajon; villamosítandó vasút feletti az egyik, 5% a tervezett hosszemelés, 7% a hídpálya keresztesése). A NIF Zrt. az ügy megbízottja, ám a kirendeltség közelében nincs szerkezetépítő-szakos munkatárs.

EU forrási pályázatból elkészült a magyarcsanádi Maros-mederhíd és a magyar oldali ártéri híd, a magyar oldali úttal együttes engedélyezési terve, talán hatósági engedélyezésre benyújtásra is kerül. Nem várható az engedély megadás, mert ide vonatkozó nemzetközi megállapodás nincs, a román oldali tükörprojektben a tervek készítése talán megkezdődött, a magyar oldali belső nemzeti egyeztetések elvégezve, hídengedélyezéshez szükséges talajmechanika, hidraulikai kisminta kísérlet kész, nemzetek között egyeztetett, együttes vízügyi szakvélemény nincs.

Építések

A 47 sz. főút Algyő-Hódmezővásárhely közti, 4 km-es szakasz négy nyomúsítás kivitelezés folytatás talán tervezett, a műhelyszíni műszaki ellenőrzésére a MK pályázik, 2 db kishíd van a szakaszban, jövő évben várható a realizálódás.

Konkrétan közúti hídépítés az év folyamán a megyében nem történt.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Működtetésével közvetlen megyei gond nincs.

M43 felett átvezetett állami közút egy hídjának a megye által való látására nincs a programban felhatalmazás, a Nemzeti Autópálya Igazgatóság hídkezelői kódja a megyénél nincs. (a rendelkezésre biztosított adatbázisban adat van-e, nem tudom).

Útvonalengedélyezés

Az eseti és szükséges közreműködés eddig meg volt, 3 db 130 tonna feletti szerelvénynek az éppen kért és alkalmas útvonalon való közlekedéséhez járultam hozzá, feltételekkel; károsodás nélkül meg is történt a fuvarozás, országos szinten kiadott engedély alapján. Kisebb horderejű túlsúlyos ügyekben is kértek és adtam szakvéleményt, kb. 10 esetben.

Műemlék, műszaki emlék hidak

Nem volt közvetlen gond, műemlék híd nincs. A Szentés városi Kurca-híd kerékpárutas átalakítás tervezője megkeresésére szóbeli konzultáció folyt, nem javasoltam a híd küllemének esetleges megváltoztatását (abszolút indokolatlannak tartom), hogy

valójában mit tervezett meg, nem tudom, nem mutatta, megrendelője soha nem keresett, én se őt.

Egyéb események

A) Az M43-ra felhajtott valamilyen teherszállító jármű és az első útjába kerülő híd, történetesen állami, alsórendű utat felül átvezető híd szélső, előregyártott, feszített vasbetongerendáját elütötte, nagyon megrongálta, a kicserélése folyamatban van vagy már el is készült. Az esemény körülményeiről, oknyomozásról információm nincs, a kijavításhoz kértek és adtam hídkezelői hozzájárulást, pedig hivatali feladatomba nem tartozik. A hídpálya ideiglenes forgalomszabályozásához a megyei forgalomtechnikai és kezelői osztály a feltételek előírásával adott hozzájárulást, az autópályának a javítás ideje alatti ideiglenes korlátozásáról a javítás technológiájáról hivatali információ a megyénél senkinek nincs.

B) A 451 sz. Csongrád-Szentes közti Tisza-híd lassan évtizede húzódó és elmaradó rehabilitációja tovább húzódik, az állapotok miatt már kénytelenek voltunk 40 km/ó sebességhatárát bevezetni. A Transflex dilatációból már kiszakadt, illetve tudatosan kioperáltunk acélbetéteket a nagyobb balesetveszély megelőzésére. Minden javítási igény első helyén szerepeltettük, tovább az MK, mint útüzemeltető a fejlesztésnek tekintett hídjavítási igénnyel nem foglalkozik, és a fejlesztő NIF sem tekinti látókörbe tartozónak a vidéken lévő hídjavítást. Egy ekkora híd javítást a megye maga már most képtelen lenne lebonyolítani, az előminősítéses közbeszerzési eljárással együtt.

C) Az 1504/43/2+125 szegedi „Bertalan” Tisza-híd 373 fm hosszú mederszerkezet Multiflex gumiszőnyegszerű, nagyon nagy hézag áthidaló képességű dilatációs szerkezetek, a híd adott körülményei mellett, nem tudják teljesíteni a forgalombiztonsági követelményt. A dilatációknál kb. 3% a pálya hossz esése (ezzel párhuzamos a dilatációk elhelyezkedése, a fészkek kialakítása), az alattuk lévő saruk hídtengely irányú elmozdulása, azaz a hőmérsékletingadozás miatti eltolódás vízszintes irányú. A tényleges hézagot lefedő dilatáció-rész csak a híd semleges

hőmérsékletekor fekszik fel a fészkére „tökéletesen”, melegben a hídvégi fészek-sík élén, hidegben a hídfői fészek-sík élén billeg a járműkerék-teher alatt. Ezen acéllemez-élen megakad és a gumi nyúlás-összenyomódás nem egyszerre történik meg mindkét oldalon, túlterhelő a mozgásigény az egyik oldalán, a másikon kihasználatlan az (elvi) elmozdulási lehetőség. E jelenség alternál a hőmérsékletváltozástól függően. A féloldalas túlterhelés a járműkerekkel érintkező gumifelszínhez közeli, egy másik, a vulkanizált acéllemeznek a gumihoz való tapadásánál okoz olyan túlígénybevételt, hogy az kiszakad, elszabadul és a járműnek ütődeve-verődve balesetveszélyes. A minden nehezebb kerék áthaladáskor billegő dilatációk erős hangjelenség mellett ütök-verik a hidat, a híd belső tere rendkívül felerősíti a hangot.

Sürgősen cserélni kellene a dilatációt acélfésűsre, amely megoldás talán a legolcsóbb lenne a probléma megoldás szempontjából. Erre szerettem volna tervet készíttetni, mint az előre haladó gumi-acél tapadás fokozódó fáradásával egyre súlyosabb, viszonylag újabban felmerült veszélyes hibának a javítására a legutóbbi terveztetéskor, de elveszett az igénylésem az (adminisztrációs szemléletű) intézkedések közepette.

A Környezetvédelmi Hivatal zajterhelési méréseket végzett egyéb okból is és zajvédő falak telepítését javasolja a hídra.

Eleddig e tél-kezdet során már 2 db korlátsérülést okozó baleset történt a mederhídon, 8-8 m-es szakaszon a kiemelt szegélyre telepített cső-magasítós acélszalagkorlátnak ütközött a jármű a saját haladási irányával ellentétes oldalon. 2003 óta van ez a korlát a hídon, eddig nem volt sérült. A hídpálya mindkét esetben szózott volt, hajnalban deresedett lett a pálya, csapadék nem hullott, személyi sérülés nem történt.

D) A csongrádi tiszai átkelőhelyet (pontonhidat) a legjobb lenne bezárni, nagyon sok panasz az átkelésre nincs, sok apró és nagyobb javítani való is lenne, az üzemeltetés változatlanul szerződéses megbízással történik, e fix összegben kívül semmit nem költünk rá.

Az állag nem nagyon jó, lenne fenntartani való, hivatalosabban a kecskeméti Regionális Főmérnökséghez tartoznak, de kapcsolatunk a régióval nincs.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

Most a munkáltatói egységemnek a neve az MK Kht. Csongrád Megyei Igazgatósága, Megyei Műszaki Tervezési és Lebonyolítási Osztály egyetlen beosztottja vagyok, hivatali titulusom: szenior műszaki menedzser, néha szenior üzemeltetés-fenntartási menedzser, magam úgy gondolom, hogy műszaki senior manager a legpraktikusabb, a legutóbb papíron, melyet kézhez vettem „műszaki” a szöveg; munkaköröm a hidakra orientált, más elfoglaltsággal külön nem terhelnek.

Szeged, 2007. november 31.

Jójárt János hídmérnök

Fejér Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya darabszámukat tekintve az elmúlt, 2007. évben nem változott, jelenleg is 266 db. Főbb összesített jellemző adataik: szerkezeti hossz 2 818,8 fm, felület 32 197 m². (Az előző adatok kismértékben változhatnak a még folyamatban lévő négy hídfelújítási munka végleges adatainak rögzítésekor, a januári éves változásjelentésben).

Jelentős leterhelést okozott a 81114 j. Pátkai bekötő út 1+631 km-ben lévő vasúti híd alatti útpályaszint süllyesztés műszaki ellenőrzésében a helyettesítés kb. egy hónapig, és kb. másfél hónapig még a szoros közreműködés, a műszaki átadásig (április közepétől – június végéig), valamint a műszaki ellenőr kolléga nyugdíjba menetele, illetve új felvétele miatt leosztott többlet útépítési garanciális szemlék végzése, javíttatásra intézkedés (új 7. sz. főút Székesfehérvár elkerülő szakaszán, 10 km; 8 sz. főút 11,8-14,3 km négy nyomúsított szakaszán, 2,5 km; 8 sz. főút Csór elkerülő szakaszán, 5 km; egyéb átereszpépítések és aszfalt kisjavítások).

További leterhelést okozott a szokásos és elfogadott egy-két hídfelújítás műszaki ellenőrzésén túl a második félévben „bejött” öt hídfelújítási munka kampányszerű, folyamatosságot igénylő

műszaki ellenőrzésének ellátása (más műszaki ellenőr hiányában) október elejétől december közepéig, előtte pedig a központi közbeszerzésben közreműködés a diszpozíciók, tervek, költségvetés kiírások biztosításával. Növelte a műszaki ellenőrzések időigényét egyrészt a központi közbeszerzéssel járó heti, ún. státuszjelentések adása (adminisztráció), valamint a kivitelezőnél, a régiós pályázatból eredeztethető túlvállalásai (megosztottsága) nyomán tapasztalható kivitelezési hiányosságok, minőségi „kilengések” kordában tartása, a megfelelő minőség biztosítása.

Tervezések

Fenntartási jellegű hídtervezési munka négy volt 2007-ben. Mind a négy központi közbeszerzés útján került kiadásra, október 4-i szerződéskötéssel és november 30-i befejezési határidővel! A szűk határidő, valamint a régiós versenyeztetés, nyeres rányomta bélyegét a teljesítésre (elhúzódó előkészítő munkák, szervezés; kevés idő az érdemi tervezésre, előírt egyeztetésekre; zsúfolt befejezési időszak; időegyeztetési nehézségek a folyó kivitelezési munkák miatt). A munkák (valamennyi összeg nettó):

7 sz. főút 83+038 km híd (1537) felújítása	800.000 Ft,
811 sz. főút 34+319 (2534) szélesítés, erősítés	3.200.000 Ft,
7201 j. út 4+066 (5020) szélesítés, erősítés	3.000.000 Ft,
8101 j. út 17+016 (5485) szélesítés, erősítés	1.200.000 Ft.

A terveket leszállították és a tervező egyidejűleg benyújtotta engedélyezésre az utóbbi 3 tervet (szélesítés-erősítések). Az engedélyezési, hiánypótlási észrevételek után 14 napon belül átvetve, javítva azokat a terveken, kiviteli szinten véglegesen szállítja a terveket.

A fenti terveket kívánjuk felhasználni a 2008. évi hídfelújítási munkáinkhoz (indulásként), mert jelenleg más kivitelezhető terv már nem áll rendelkezésre.

2008. évre további 8-9 db hídfenntartási, felújítási terv készíttetését irányoztuk elő az évközi igény bekérés során.

Hídfelújítások

2007. évben öt hídfelújításra került sor a vállalati fenntartási keret terhére, egyszerűsített közbeszerzési eljárással, sajnos csak

az év második felében meghirdethetően, 2007. október 4-i szerződés-kötéssel, október 8-16. közötti munkaterület átadásokkal és november 30-i befejezési határidőkkel. A munkák, a régiós szerződésből (valamennyi összeg nettó):

8101 j. út 23+378 km híd (5486) teljes felújítás 8.372.250 Ft,
8203 j. út 1+230 km híd (5616) teljes felújítás 21.808.071 Ft,
7 sz. főút 54+389 km híd (1523) teljes felújítás 7.750.178 Ft,
8208 j. út 2+013 km híd (5622) teljes felújítás 8.160.250 Ft,
8113 j. út 4+430 (5511) alépitmény felújítás 2.874.100 Ft.

A Fejér megyei (és a 2 sz. Közép-Magyarországi régió) híd-felújítási munkák kivitelezője a Mértan Kft. A munkák a határidőre nem készültek el teljes mértékben, az átlagos készültségi fok a december 10-i állás szerint kb. 75 %-os (61-100% között) – a készültségeknek megfelelő rész-számla-teljesítések igazolva vannak. Egy híd felújítása készült el teljes mértékben (a 8113 j. úti), mely lezárt műszaki átadással át van véve. A késedelem döntő oka a közbejött (várható!) csapadékos, hideg időjárási ciklusok – kisebb mértékben a vállalkozó már korábban említett szétaprózottsága, az ebből eredő szervezési hiányosságok.

Régiós szinten szerződésmódosításra került sor, melynek véghatárideje 2008. június 30. A minőség biztosítás szem előtt tartása mellett a munkák kb. december 15-ig folynak, amikor az időjárási feltételek arra alkalmasak. A szegélyek sóvédő bevonata, az öntöttaszfalt sávok, kiöntések egyértelműen 2008-ra áthúzódhatnak! A téli „szünet” előirányzott állapota: a kopóréteg lehetőleg minden hídon legyen rajta (a téli üzem biztonsága érdekében), a kiegészítő sávok helyeinek ideiglenes feltöltése (CKt fóliába) mellett. Ennek a kíváncságnak már két híd megfelel.

Hídmosások

2007. évben megyénk területén a központi kétéves program keretében 33 kiemelt híd lemosására került sor. A hídmosások tapasztalatai továbbra is kedvezőek (a kivitelező Hídszervíz Kft. önállóan, gyakorlottan, precízen végezte a munkáját, baleset nem volt), a mosások hasznosak a korrózió megelőzés szempontjából. Mivel a megyében indult a mosási program tavasszal (március

19-21.), az első 2-3 hídnál felmerültek ugyan minőségi, tisztasági problémák, de azok az újonnan felvett emberek, illetve a folyamatban lévő géppark bővítés miatt történtek. (Az eredményhirdetés után tudott csak „mozdulni” biztonsággal a vállalkozó a létszámbővítésre és a géppark bővítésére). A műszaki ellenőrzéskor jelzett hiányosságokra azonnal reagált Höffer József ügyvezető, személyesen ellenőrizte azok helytállóságát, és visszarendelte az illetékes csapatokat ismételt tisztításra. Utána már nem volt ilyen gond a többi hídnál.

Az üzemmérnökségek kivitelezésében a hidak felső letakarítása és a lemosások a tavasz folyamán rendben megtörténtek.

Hídvizsgálatok

2007. évre két híd esedékes fővizsgálatát irányoztuk elő, az év elején leadott listának megfelelően, továbbá egy híd célvizsgálatát. A vizsgált hidak:

1. A 6 sz. főút 32+582 km-ben lévő híd (1190) – fővizsgálat,
2. A 7 sz. főút 55+425 km-ben lévő híd (1524) – fővizsgálat,
3. A 8117 j. út 0+348 km-ben lévő híd (5525) – célvizsgálat: a híd háttöltések átázásainak, a hídfők alól kifolyó vizek okainak felderítése, és a lehetséges javítási módok felvetése a kiviteli tervkészítéshez.

A központi közbeszerzésen a Via Pontis Kft. nyerte el a munkákat. A helyszíni vizsgálatok hídmérnöki részvétellel, vizsgáló kocsik alkalmazásával (fővizsgálatoknál) megtörténtek szeptember 13-14-én. A szakvélemények „ceruzakész” állapotban történő ellenőrzésére, véleményezésére eddig még nem került sor, a vállalkozó nem nyújtotta be az anyagokat.

Éves hídmérnöki hídvizsgálatok: A beszámoló elején jelzett okok – nem kifejezetten hídmérnöki munkák munkáltatói szükségességből való ellátása – miatt a hídvizsgálatokra fordítható idő maradt a legkevesebb! 2007. december 10-éig a megyei hídállomány kb. 70 %-án (189 db) sikerült csak elvégezni az éves hídmérnöki hídvizsgálatokat, azokat is gyorsított tempóban! A házon belüli kisegítés (műszaki ellenőri, két fő) elvi lehetősége ugyan megvolt, felvetődött, de gyakorlati megvalósítására nem került

sor, mert az ő leterheltségük is a fenti időpontig tartott/tart. A még hátralévő vizsgálatok elvégzésére már csak 2008 elején van kilátás – bízva a kedvező enyhe időjárásban, és a szükséges idő rendelkezésre állásában!

Fejlesztési tervezetések, engedélyezések

2007. évben fejlesztési jellegű (új híd, korszerűsítés) hídterveztetés nem volt.

Engedélyeztetés terén: idén folytatódott a 6402 j. ök. út 12+027 km-ben lévő, mezőkomáromi Sió-híd korszerűsítési munka engedélyezési eljárása – a megkapott egyedi, szabvány alóli felmentést követően – az építési engedély kiadása az év végére várható.

Fejlesztési jellegű beavatkozások

A 2006. évben kivitelezési szakaszba jutott 6 sz. főút ISPA 11,5 tonnás útrehabilitációs program második, 2007. évi ütemében további négy híd korszerűsítése, felújítása történt rossz, nem megfelelő állapotuk miatt:

48+594 km-ben lévő híd (1194) – szélesítés, felújítás,
56+143 km-ben lévő híd (1195) – szélesítés, erősítés,
65+020 km-ben lévő híd (1196) – szélesítés, felújítás,
72+196 km-ben lévő híd (1201) – szélesítés, erősítés, felújítás.

A 72+196 km-ben lévő ötnyílású, „V” lábú, vasút feletti híd műszaki átadás-átvétele október 29-én megtörtént (hiánypótlási jegyzékkel). Társaságunk, mint kezelő működött közre, záradékolt kiviteli terveket még nem kaptunk kézhez.

A további három munka műszaki átadás-átvétele is megkezdődött, lezárásuk 2007. december 15-ig várható (esetlegesen még az útkoronán kívüli munkák hiánypótlási jegyzékkel történő áthúzóásával a 2008. évre).

Az ISPA programból kimaradt megyei hidak (9 db) előirányzott javítása 2007-ben megtörtént. A munkák fővállalkozója a Betonút Zrt. volt, a lebonyolítói teendőket a KKK Híd Önálló Osztálya látta el.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

A 2006. évi záró állományt a tavalyi év jelentős állomány változásainak átvezetése után, 2007. február 22-én sikerült véglegesen lezárni, és elküldeni. A javított, leosztott megyei állományt 2007. március 19-én kaptam vissza.

Sajnos a Híd Alrendszer program alaposabb megismerésére, próba futtatásokra-lekérdezésekre érdemi időt, a jelzett okok miatt, nem tudtam fordítani (csak a muszáj lekérdezésekre). Az elvárt adatfelvitelekből továbbra is hiányzik még a helyi tervtár anyagának felvitele, valamint az állományból még hiányzó egyéb (pl. mellékúti hidak) adatok felvitele, ellenőrzése.

A Híd Alrendszer programot az új Magyar Közút integrált hálózati számítástechnikai rendszer felállításával járó, (nálam) két gépcserre (utolsó, végleges október közepén) miatt még nem tudtam véglegesen telepíteni (egy, a rendszeren kívüli laptopon használom a felmerült lekérdezésekre).

Ismétlésül (lásd az idei körülményeket is): Az adatfelvitelek záros időn belüli befejezési igénye esetén hatályos intézkedés szükséges a MK Kht. felé a hídmérnöki munka kifejezetten ilyen irányú időigényének biztosítására, adott időszakra (más, nem hidas jellegű Kht. érdekeltsgű tevékenységek terhére is).

Útvonalengedélyezés

Az útvonal engedélyezést a megyében a műszaki adattári előadó végzi továbbra is, vele az együttműködés a híddat szolgáltatás, egyeztetés tekintetében zökkenőmentes. Az engedélyezéshez szükséges hídszakági véleményezések közül évente 4-5 eset a részletesebb elemzést, vizsgálatot igénylő, a többbit a nyilvántartási adatokra, éves hídvizsgálatokra alapozva egyszerűbben lehet megoldani.

Baleset, korlátozott hidak, különlegességek, stb.

A) 2007-ben hét bejelentett hídkorlát elütésről volt tudomásom, melyeket helyszínelés, felmérés után az illetékes üzemmérnökség – együttműködve a központi gépműhellyel – kiadott vázlat és feljegyzés alapján, megfelelő módon helyreállított (álta-

lában lakatos munkák). Egy korlát helyreállítása még folyamatban van

B) A korlátozott hidak száma nem változott, hét van a megyében, ebből három 12 tonna összsúly korlátozású volt. Utóbbiak közül a 81116 j. magyaralmási bekötőút 3+100 km-ben lévő szakértői vélemény alapján évközben 22 tonnára minősítettük át.

A tavaszi értekezleten kért korlátozott kőboltozatos hidak MEXE módszerrel történő vizsgálatát, ellenőrzését még nem sikerült elvégezni, áthúzódik a 2008. év elejére.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

Júliusban 1-1 fővel csökkent és nőtt is az osztály (MTLO) műszaki létszáma: egy műszaki ellenőr kolléga nyugdíjba vonult, és helyette egy új kolléga dolgozik. A munkák lehetőleg zökkenőmentes továbbvitelét az időlegesen minőségileg átalakult létszámmal, házon belül kellett megoldani ebben az évben, ezért került sor részemről is a beszámoló elején jelzett helyettesítési, leosztott munkák vitelére, valamint az ideálisnál jóval több, és problémásabb műszaki ellenőrzés ellátására. A felmerült munkák megfelelő ellátása időszakonként így is csak jelentős túlmunka ráfordítással volt kezelhető (pl.: október-december között), tekintettel a torlódásokra, egyidejűségekre, és nem utolsósorban a jelentős adminisztrációra (a már említett újszerű státuszjelentések; e-mailes ügyintézési igények, stb.).

Ismételt véleményem szerint központilag is (MK – KKK közötti egyeztetéssel) hatékonyabban törekedni kellene arra, hogy a megyei hídmérnökök, – melyek csaknem mindenütt egyszemélyes beosztások – idejük döntő részében (ha nem is kizárólagosan) csak hidas-műtárgyas feladatokkal foglalkozhassanak! Különösen akkor, ha azok között is vannak szép számmal olyanok, amelyek rendeletileg, szabályzatok által határidősek, illetve más módon felelősséghez kötöttek, – ugyanakkor látszólag nem annyira erős, feszes a végrehajtásuk ütemezése, mindenek előtti elvégzési kényszere, hogy egyértelműen felülírnának olyan munkákat, mint pl. a meghirdetett vállalati munkák műszaki ellenőrzésének ellátása (mértéken felüli), vagy pl. a kényelmesebben

kezelhető házon belüli helyettesítési kényszerek, stb. – a más irányú, azonnali megoldás keresésével szemben. A sürgős, érdemin kívül, az egyéb fontos összegző, elemző-fejlesztő, összefogó, pl. a tervezők-kivitelezők „előtt járó”, stb. hídmérnöki háttér munkára az utóbbi években amúgy is elenyésző vagy semmi idő sem jutott. Ebben a témában mindenképpen előre lépés szükséges.

Székesfehérvár, 2007. december 10. Bíró János hídmérnök

Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben számszerűségét tekintve nem változott. A hidak száma 264, szerkezeti hosszuk összesen 5864,25 fm, hídfelület 67 070 m².

2007-ben a hídmérnöki feladatokat a szokásostól eltérő módon meghatározó, befolyásoló tényezőkről nem tudunk beszámolni, ill. – csupán érintőlegesen – az „egyéb események” címszó alatt (alább) tárgyalom.

Fenntartás, üzemeltetés

A fenntartás-üzemeltetési feladatok ellátása a 2007. április elején történt régiósítás nyomán nem feltétlenül vált könnyebbé. A Regionális Főmérnökségek fennhatósága alá kerültek az üzemmérnökségek, így a velük való kommunikáció és feladatvégrehajtás is csak a régión keresztül történhet. Nem minden pillanatban akadály- és problémamentes mindez, bár javuló tendenciáról tudunk beszámolni.

Tervezések

2006. évről áthúzódt, elkészült hídtervezési munkák:

1401 j. út 34+846 km sz.: Halászi Mosoni-Duna-híd újjáépítése, fejlesztés, terv típusa: kiviteli terv, tervező: Speciálterv Kft.

1402 j. út 5+458 km sz.: Mecséri Mosoni-Duna-híd újjáépítése fenntartás, terv típusa: engedélyezési terv, tervező: Utiber Kft.

8528 j. út 3+665 km sz.: Tárnokréti Rábca-híd rehabilitációja fenntartás, terv típusa: kiviteli terv, tervező: Utiber Kft.

82 sz. főút 75+891 km sz.: Győri Baross Gábor vasút feletti híd fejlesztés, terv típusa: kiviteli terv, tervező: Utiber Kft.

2007. évi tervezések, engedélyezések:

Általánosságban annyi elmondható a 2007. évi terveztetésekről, hogy nem volt túl szerencsés ily „kései órán” (2007 szeptembere) és ilyen rövid átfutási idővel (2007. október elejétől 2007. november 30-ig) vállaltatni a szakmával 114 db híd megtervezését. Megyénkben öt híd felújítási, ill. újjáépítési terveinek elkészíttetésére került sor, ezek az alábbiak:

Híd neve	Út-szám	Szelvény	Törzs-szám	Terv fajtája
Rábacsécsényi Rába-híd	8417	10+426	5819	új műtárgy engedélyezési terve elkészült
Harkai Kecse-patak-híd	86106	0+622	8009	szélesítés engedélyezési terve elkészült
Ásványrárói időszakos vízfolyás híd	1401	17+113	3124	felújításra - kiviteli terv elkészült
Mosonmagyaróvári Lajtamalomcsatorna-híd	1401	38+496	3131	felújításra - kiviteli terv elkészült
Lesvárpusztai Marcal-híd	8417	6+923	5818	új műtárgy engedélyezési terve elkészült

A 81-es számú és a 86-os számú főutak 11,5 tonna teherbírására történő áttervezéséhez kapcsolódó hidak terveztetése:

Az alábbi táblázat tartalmazza a 81-es és 86-os számú főutak 11,5 tonna teherbírására történő terveztetésének hídlistáját. Ezen kilenc híd felújítási terveinek elkészíttetésére három tendert írtak ki. A 81-es főút két hídjának terveit az Utiber Kft. készítette, a 86-os főút „alsó”, Vas megyéhez közelebb eső szakaszán lévő három híd tervét a Pont-TERV Zrt. produkálta, míg a 86-os „felső” szakaszán lévő négy híd tervét a Via-Pontis Kft. készítette. A tervezés kezdeti stádiumában (2007. március-április) mindhárom útszakasz terveztetése a Magyar Közút Kht. feladata volt, majd

ezt követően a két 86-os főúti szakasz átkerült a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-hez.

Út-szám	Szelvény-szám	Törzs-szám.	Híd neve
81	60+455	2324	Mezőörsi Cuhai Bakonyér-híd
81	83+111	2325	Győri "Pálffy" Fehérvári úti vasút feletti híd
86	120+116	2630	Répcelak utáni Kis-Rába-híd
86	120+231	2454	Répcelak utáni Répce-árapasztó-híd
86	128+864	2455	Páli előtti Keszeg-ér-híd
86	143+842	2456	Szilsárkány utáni Keszeg-ér-híd
86	162+247	2457	Bósárkány utáni Rábca-híd
86	163+222	2458	Hanságligeti Hanság-főcsatorna-híd
86	185+270	2459	Mosonmagyaróvári vasút feletti híd

Hídvizsgálatok

Az idei, 2007. évben 3 híd fővizsgálatára került sor, melyeket a Via-Pontis Kft. végzett. Ezek a következők:

Útszám	Szelvény	Törzssz.	HÍD NEVE
1403	4+2873	3135	Kimlei Mosoni-Duna-híd
8528	3+565	6122	Tárnokréti Rábca-híd
8627	0+039	2425	Fertőszentmiklósi Ikva-patak-híd

Az idei, 2007. évben 5 híd statikai cél- és felülvizsgálatára került sor, melyeket a Híd Mérnöki Kft., a Bro-Arch Bt., és az ÉMMI Kft. végzett; ezek az alábbiak:

Útszám	Szelvény	Törzssz.	Híd neve
8426	3+2587	5834	Vági Rába-híd
83129	0+099	7976	Győri Nagy-Pándzsa-ér-híd
86307	0+854	9079	Dénesfa Malom-csatorna-híd
86307	0+1035	9080	Dénesfa Répce-híd
86307	0+1768	9081	Dénesfa Köles-patak-híd

Az éves hídmérnöki hídvizsgálatok túlnyomórészt lezajlottak; folyamatban van az OKA 2000 Híd alrendszerbe történő adatfelvitel. Az üzemmérnökségeinktől kissé nehézkes visszakapni – kitöltött állapotban – a féléves hídvizsgálati lapokat; de küzdünk értük, és a hídjainkért elsősorban.

Hídfelújítások

A 2007. évi két hídfelújítás közül sajnos egyik sem tudott elindulni idén.

A 8612 j. ök. út 13+404 km szelvényében lévő csapodi Kardos-ér-híd [törzsszám: 5920] felszerkezet-cseréjének kivitelezési munkái, építési engedély hiányában, nem kezdődtek el. A tervek felülvizsgálata és az építési engedély beszerzése a nyertes vállalkozó (Polár-Húsz Kft.) feladata. Az 1 sz. főút 127+359 km szelvényben lévő győri „Béke” Rába-híd [törzsszám: 1030] dilatáció-cseréjének kivitelezési munkái pedig a Multiflex T140-es típusú dilatációs szerkezet beszállításának elhúzódása miatt nem kezdődhettek el. Reményeink, és a módosított vállalkozói szerződés szerint a nyertes Polár-Húsz Kft. 2008. április 30-ig elkészül mindkét munkával.

Hídmosás

Az országos hídmosási program kisebb zökkenőktől eltekintve rendben zajlott le, a hídmosási feladatokat a Hídszervíz Kft. látta el. Ez volt az első év, és remélhetőleg nem az utolsó, amikor az érintett hidak, ún. „alsó” és „felső” mosásban is részesültek. Ezt két különálló géplánc végezte, melyek egy-két hetes időeltolással dolgoztak egymást követve. Az ütemezés úgy alakult, hogy az egyik géplánc utolérte, vagy épp beelőzte a másikat; de Győr-Moson-Sopron megyét illetően ez érzékelhető problémákat nem okozott. Sajnálatos ugyanakkor, hogy a vasút feletti hidak lemosása, a két vasúttársasággal való egyeztetés nehézségeire tekintettel, az idén elmaradt.

Útvonal-engedélyezés

Az útvonal-engedélyeztetés bizonyos fokú központosításával kapcsolatban a hidakra nézve semmi különбég nem volt tapasztalható. Különös vagy kirívó esemény nem történt.

Egyéb események

A Közlekedés Koordinációs Központ kezdeményezésére ez évtől minden megyei hidász lehetőséget kapott egy-két híd szegélytövének repedésmentesítésére bizonyos hosszúságban. Megyénkben a választás az 1 sz. főút abdai Rábca-hídjára esett. Itt a szelvényezés szerinti jobb oldalon a mélyvonalai kiemelt szegély és az aszfalt közötti repedés kivágására és kétkomponensű Refug-2 típusú anyaggal történő kiöntésére került sor.

A 14 sz. főút 0+487 km szelvényében lévő „Széchenyi” Mosoni-Duna-híd tőszomszédságában egy lakótömb épül. A beruházó Dunapart Rezidencia Kft. megkereste a Magyar Közút Kht-t, hogy egyfelől – mintegy 300 m hosszúságban – zajvédőfalat építene a híd egyik oldalán, a jelenlegi pálcás korlát helyére; másfelől pedig parkolót építene a Győr felőli parti nyílások (10 db) alá. Ezen az oldalon a 10 parti nyílás közül, a három keresztező utca miatt, 7 nyílásban műszakilag lehetséges parkoló kialakítása, melyek közül 4 nyílásban kétszintes (ún.: mezzanin) lenne a parkolóház kialakítása. Érdekes elgondolás, várjuk a fejleményeket, hogy ez miképp valósítható meg.

Az 1 sz. főút Győr bevezető szakaszának két hídja (122+898 km sz. győri Reptéri út feletti híd és a 123+267 km sz. győri Stadion út feletti híd) útburkolat felújítási projekt részeként Thorma-Joint típusú irányított repedésvonal kialakítására kerül sor.

A 1401 j. út 34+846 km szelvényében lévő halászi Mosoni-Duna-híd mindkét oldalán meglévő gyalogos-kerékpáros konzolján részleges pallócsere-t hajtottunk végre; miután majdnem politikaivá kezdett válni az ügy a helyi orgánumoknak köszönhetően. A probléma természetesen a töredéke volt csak annak, amit a helyi polgármester kommunikált a GKM felé. Az életveszélyesnek titulált állapotokat jól jellemezte az egyetlen 3 x 5 cm-es lyuk és a további 19 db fapallón talált kezdeti stádiumban lévő korhadások, melyek a tenyérnyitól a háromtenyérnyiig terjedtek pallónként.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

Budai Gergely műszaki főelőadói státuszban lát el részint hídászattal kapcsolatos feladatokat 2007. augusztus elejétől, ekkortól munkavállalója a Magyar Közút Kht-nak.

Győr, 2007. december 6.

Nacsa Tamás hídmérnök

Hajdú-Bihar Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben nem változott. 2007-ben a hídmérnöki feladatokat a szokásostól eltérő módon meghatározó, befolyásoló tényezők nem voltak.

Tervezések

4803/4+468 km sz.: Földesi 27 sz. KFCS-híd

4802/9+008 km sz.: Kabai 25 sz. KFCS-híd

3316/26+372 km sz.: Balmazújvárosi 16 sz. KFCS-híd

4224/8+362 km sz.: Újirázi Sebes-Körös-híd

Hídfelújítások

3501/5+574 km sz.: Polgári Nyugati-főcsatorna-híd

48/0+480 km sz.: Debreceni Faraktár utcai felüljáró

4805/22+982 km sz.: Földesi KFCS-híd

Hídmosások

Országos programban 30 híd alsó, felső és oldalsó mosása történt idén. Vasúti felső vezetékkel keresztezett híd mosása nem volt. Üzemmérnökségi hídmosás nem volt.

Hídvizsgálatok

Hat fővizsgálat készült:

47/1+158 Debreceni Homokkerti vasút feletti régi híd
 47802/0+001 Debreceni Homokkerti fj. Petőfi téri felhajtó
 47803/0+110 Debreceni Homokkerti fj. Wesselényi utcai ág
 4814/0+320 Debreceni Vágóhíd utcai vasút feletti híd
 3406/13+206 Hajdúszoboszlói 21 sz. KFCS-híd
 3501/19+225 Hajdúnánási 7 sz. KFCS-híd
 Az éves hídmérnöki hídvizsgálatokat még nem kezdtem el.

Fejlesztés

Terveztetések, engedélyezés, hídépítés nem volt.

Műemlék, műszaki emlék hidak

A hortobágyi Kilenclyukú híd műemlék. Felújítása jövőre indul, az építési engedély megvan. NIF-hez tartozik.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

2007. november 12-től Ujj Roland látja el a hídmérnöki feladatokat Hajdú-Bihar megyében.

Debrecen, 2007. december 10.

Ujj Roland hídmérnök

Heves Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben nem változott. A hidak száma 360, szerkezeti hossz 4314,4 fm, hídfelület 46391 m².

Tervezések

5 db híd felújítás tervezés – Pont-Terv Zrt.

3/60+352 // 1059	Hatvani 32. sz. főút feletti híd
3/60+503 // 1060	Hatvani vasút feletti híd
25303/0+052 // 9014	Szarvaskői Eger-patak-híd (ép. eng.)
24/28+2825 // 1672	Parádfürdői Köves-patak-híd
3213/18+689 // 3798	Újlőrincfalvai Laskó-patak-híd

Hídfelújítások

Két híd felújítás – Magyar Aszfalt Kft.

3/98+321 // 1073 Detki Bene-patak-híd

2416/31+582 // 3447 Verpeléti Kígyós-patak híd

Mindkét hídon szigetelés és burkolatcsere, szegély és korlátcsere, hídtartozékok felújítása történik. A felújítási munkák összességében 60%-ban elkészültek. A felszerkezeten az I. ütem (fél pálya) elkészült, illetve a pályán kívüli munkák egy része. A felújítási munkák 2007. november 30-án leállnak, a munka áthúzódik 2008-ra, június 30-i befejezési határidővel. A hidak a téli üzemeltetéshez megfelelő állapotban vannak.

Hídmosások

2007. évben a központi hídmosási program keretében 36 híd lemosása történt meg. Egyszerre három géplánccal történt a mosás. Az első ütemben a hagyományos értelemben vett hídmosás folyt, tehát a szegélyek külső és felső oldala. A második ütemben (amely az első ütem után kb. 2 héttel zajlott) került sor a szegélyek melletti iszap eltakarítására, a vízelvezető rendszerek, dilatációk tisztítására, illetve a szegélyek belső-oldalsó felületeinek mosására. Szegély melletti hézagkiöntés a megyénkben nem történt. Az új, kibővített műszaki tartalommal végzett hídmosást hasznosnak és folytatásra alkalmasnak tartom.

Az üzemmérnökségek tavasszal a sózott utakon végeztek hídmosást a központi hídmosások előtt. A hídmosás kevésbé hatékony, mint a központi hídmosás esetében, mert a mosáshoz használt berendezéseink épp csak arra alkalmasak, hogy a szegély felületének sótartalmát csökkentse.

Hídvizsgálatok

Négy híd fővizsgálat – Via-Pontis Kft. alvállalkozója végzi

2416 / 26+259 // 3446 Verpeléti Tarna-patak-híd

24128 / 0+327 // 7227 Tarnaszentmáriai Tarna-patak-híd

24132 / 9+524 // 7238 Feldebrői Tarna-patak-híd

3 / 60+352 // 1059 Hatvani 32. sz. út fölötti híd

Két statikai és célfelülvizsgálat:

2411 / 0+113 // 3409,	Recski Tarna-patak-híd – Németh István
24114 / 0+300 // 8093,	Mátravidéki Erőmű Zagyva-híd – Híd Mérnöki Kft.

Az éves hídvizsgálatokkal nem sikerül egyenletes tempóban haladni. Egyéb területen végzendő munkák (burkolat felmérés tervezési diszpozícióhoz, panasz kivizsgálás, műszaki ellenőrzés, elemi kár felmérés, stb.) mellett tudom azzal egyidőben végezni az éppen érintett útszakaszon. Kevés azon napok száma, amikor csak az éves hídvizsgálattal tudok foglalkozni. Az éves hídvizsgálat készültsége 2007. november 30-án 60%-os.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Az adatbázis frissítése az éves hídvizsgálat készültségével arányos (frissített hídvizsgálati lapok, minősítés, fényképek). Az adatbázis feltöltöttsége nem 100%-os, a tervtár állományának a 40%-a kész, a hídon elhelyezett közművek beazonosítása nehézkes, nem halad.

Útvonalengedélyezés

Megyénkben az útvonal engedélyezések száma kevés, kb. 70 db/év. Az útvonalengedélyeket az FKO adja ki. Minden érintett útszakaszon, amelyen híd van, az engedély kiadása előtt egyeztetés történik hídügyben is. Jó lenne, ha a hídmérnököknek rendelkezésre állna egy korszerű számítógépes program, amely segítséget nyújtana a döntéshozatalban az útvonalengedély kiadása előtt.

Egyéb események

Megyénkben az utóbbi 2-3 évben megnőtt a balesetben megromgálódott hidak száma. A megromgálódott hidak között van:

A) amely boltozatos, kömmellvédes, kis pályaszélességű, valószínűleg széles, mezőgazdasági vagy egyéb jármű közlekedése miatt → mellvéd sérül

B) felújított útszakaszon állagmegóvó jelleggel kis költséggel felújított hidaknál az utazási feltételek javulása miatt nagysebességgel közlekedők → szegély, korlát sérül

C) egyenes (nem felújított) útszakaszon érthetetlen okból (valószínűleg gyorsajtás miatt) jobb oldali hídkorlát 10 m szakaszon teljesen letarolva

D) településen belüli (50 km/h) 1,20 m széles jobb oldali kiemelt járdaszegély idomacélkorláttal, letarolva 6 m hosszón

A keletkezett károk okozója ismeretlen. A balesetben megrongálódott hidakról tájékoztattam az illetékes régiót és az illetékes üzemmérnökséget is. Fénykép melléklettel ellátott állapot leírást, a helyreállításról rövid műszaki leírást és költségbecslést küldtem részükre és kértem a helyreállítás beütemezését. Választ nem kaptam.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

2007. április 1-től a megyei MTLO-n dolgozom. A hídmérnöki státusz megszűnt, jelenleg műszaki főmunkatárs vagyok.

Eger, 2006. december 3.

Rajna József hídmérnök

Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben két híddal csökkent, mivel évekkel ezelőtt Tiszaug község közigazgatásilag Bács-Kiskun megyéhez csatlakozott, s most a Magyar Közút az ez évi átszervezése után követte az út és a hídállomány megyei átsorolását.

Így a tiszaugi Tisza-híd, a 44 sz. főút 32+126 km szelvényében (törzsszám: 1891) és a tiszaugi Ártéri-Tisza-híd, a 44 sz. főút 32+386 km szelvényében (törzsszám: 1892) kezelői joga átkerült Bács-Kiskun megyéhez.

A hidak száma így Szolnok megyében 107, (Ebből 43 kiemelt híd) szerkezeti hossz 5145 fm, hídfelület 57 703 m².

2007-ben a hídmérnöki feladatokat a szokásostól eltérő módon meghatározó, befolyásoló tényező, hogy a Szolnok megyei üzemmérnökségek régióba kerültek, ráadásul két régióba lettek sorolva. A hídmérnök a Megyei Igazgatóság Műszaki Tervezési és Lebonyolítási Osztályához tartozik, ahol az osztály egyéb feladataival is ellátják.

Tervezések:

A 2007. évben meghirdetett közbeszerzési eljárás keretében év végén, két híd felújításának terveztetésére nyílt lehetőség: a szolnoki Abonyi úti vasút feletti híd, 32. sz. főút 76+141 km sz. tsz.: 1140 és a törökszentmiklósi Földvári úti híd, 46. sz. főút 1+240 km sz. tsz.: 2556.

Hídfelújítások

A 32. sz. főút 34+250 km sz. jásztelki Zagyva-híd felújítása 2006-ben szerződött, de a kivitelezése ez évben történt meg. Munkaterületet 2006. március 10-én kapott a közbeszerzésen nyertes Polár-Húsz Kft., szerződéses határidőre, 2007. július 15-re, a munkát jó minőségben elkészítették. Az időjárás végig kedvező volt, lehetővé téve a munkavégzést. A korábbi háromnyílású Gerber-csuklós híd új vasalt pályalemezzel többtámaszú tartószerkezetté alakítva újult meg.



Jásztelki Zagyva-híd



Új pályalemez vasalása

A 46 sz. főút 1+085 km sz. tsz. 2555 törökszentmiklósi, vasútállomás feletti híd felújítása. 2007-ben meghirdetett közbeszerzési eljárás keretében október 4-én kapott munkaterületet a nyertes Magyar Aszfalt Kft. A munkák egy részéhez elengedhetetlen, vasúti feszültségmentesítési ügyintézés késése, illetve a hosszantartó csapadékos időjárás, és fagypont alatti hőmérsékletek miatt 2008-ra húzódik a felújítás befejezése. Ez évben a félpálya készül el, megtörténik a hídszerkezet emelése, három helyen a Neoprén sarucserékhez, rézsűkúp javítási munkákkal együtt a hídfelújítás 60 %-ban készül el ez évben.

Hídmosások

Központilag finanszírozott hídmosást 36 hídnál végeztünk 6884 fm szegélyhosszon. A hídmosást a Híd szervíz Kft. végezte 2007. május 10. és május 17. között.

Sajnálatos, hogy a villamos vontatású vasút feletti hídjaink kikerültek a hídmosásokból a feszültség-mentesítés rendkívül nehézkes megszervezése miatt.

Házilagos hídmosás a 1313 műszaki rovat terhére április-május hónapokban megtörtént.

Vegyszeres gyomirtás: 2007-ben ismételten lepermeteztük az előző évben kezelt nyolc híd köburkolatait 1300 m² összfelületen. A permetezés 2007. június 11-én történt, Roundup Bioaktív szerrel 5,5 l/ha dózisban. A vegetációs időszakban kezelt felület növényzetmentes maradt.

Hídvizsgálatok

2007. évben két kiemelt híd fővizsgálata volt aktuális, a hídvizsgálatok a helyszínen megtörténtek, a vizsgálat kiértékelése folyamatban van. Ezek a következők: szolnoki „Kolozsvári”, vasútállomás feletti híd, 32 sz. főút 74+294 km sz tsz.: 1141 és jászdózsi Tarna-híd 32134 j. út 6+710 km sz tsz.: 7362.

Az éves hídmérnöki vizsgálatok készültsége 40 %-os.

A PONTIS szerinti állapotfelvétel 40 %-os készültségű. Az adatrögzítés még nem készült el. A hidak dilatációs szerkezeteinél tapasztalható a legtöbb burkolati hiba, egyenetlenség, kigyűrődés. A híd korlátok sok helyen rozsdásak (oszlopok, csőtagok). A híd alatti részeken, pillérek sok a fedetlen, rozsdás acélbetét, betonkorrozio. A pályalemez alsó felületén az elégtelen betonfedés miatt sok helyen rozsdás átütés található. A szerkezeti gerendákon elégtelen betonfedés miatt a szélső fővasak sok helyen rozsdásak, néhol fedetlenek. Töltés lezáró kúpok sok helyen fugázandók, a surrantók elmozdultak.

Fejlesztési tervezések, engedélyezés

A 4 sz. főút négy nyomúsítása, elkerülő út tervezetése, engedélyeztetése is folyamatban van, ahol új hidak, felüljárók is fognak majd épülni. Ezt a NIF bonyolítja, ütemezéséről egyelőre nem tudunk.

A 31 sz. és a 33 sz. főút 11,5 t teherbírására történő kiépítésének tervezetése is folyamatban van a NIF vezetésével, itt négy hidat is érint a burkolat-megerősítés. Ehhez a meglévő híd tervek

közreadásával segítjük a felújítás terveztetését és reméljük, hogy a beruházás keretében a hidakon szükséges felújításra is lehetőség lesz.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Hidak adataival fel vannak töltve.

Útvonalengedélyezés

Az útvonalengedélyezést az ODOSZ útvonal-engedélyezési ügyviteli program alapján a Megyei Forgalomszabályozási Osztály forgalmi mérnöke végzi.

Útvonal-engedélyezésnél a több megyét érintő, kiugró túlméretes, túlsúlyos jármű útvonal kijelölése előtt a megyei útvonalba eső hidak állapotát előzetesen célszerű egyeztetni.

Műemlék, műszaki emlék hidak

Műemlék jellegű híd a jászdózsai Holt-Tarna-híd. 2005-ben tényleges teherbírás vizsgálat készült. E szerint a híd teherbírása 40 tonna. A közúti jelzés jelenleg 12 tonna összsúlykorlátozás, melyet módosítani lehetne. 2007-ben az önkormányzat is megkezdte igazgatóságunkat a súlykorlátozás csökkentése érdekében, jelenleg nem egységes a megítélés ez ügyben, ha halaszthatatlan lesz, akkor is csak a 20 tonna összsúlykorlátozásig tudunk elmenni.

Egyéb események

Baleset miatt kellett soron kívül a hídmérnöknek a tiszaoerszfürdői bekötőút csatorna hídját megvizsgálni, ahol a híd korlátját letarolta egy személygépkocsi. A híd korlátja megvédte a személygépkocsit a betonburkolatú öntözőcsatornába való beeséstől, ami végzetes lehetett volna a gépkocsi vezetőjére nézve.

Híd szerkezetben kár nem keletkezett, s a kiemelt szegély építésével együtt a korlátot az üzemmérnökség, a hídmérnök irányításával, helyreállította.



Tiszaörsfürdői csatorna híd sérülése

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

2007-ben a Magyar Közút további átszervezése következtében áprilistól az üzemmnökségek irányítása kikerült a megyei igazgatóságok jogköréből. Az országosan kialakított öt régióba osztották az üzemmnökségeket. Szolnok megye négy üzemmnökségéből a Jászberényi üzemmnökség a Budapesti régiós főmnökséghez, a másik három üzemmnökség pedig a Miskolchoz tartozó Észak-Alföldi Régiós főmnökséghez tartozik.

A hídmérnök az üzemmnökségekkel továbbra is tartja a kapcsolatot. Sajnos hídfenntartásra ez évben az üzemmnökségeknek alig volt anyagi lehetőségük, így pld. mikor a jánoshidai Zagyva-híd dilatáció javításához mintegy 300 ezer Ft-os beavatkozásra lett volna szükség, ennek előteremtéséhez a hídmérnöknek a régiós főmnökököt kellett megkeresnie.

A hídmérnök a Megyei Igazgatóság Műszaki Tervezési és Lebonyolítási Osztályához tartozik, ahol a műszaki osztály

egyéb, nemcsak hídmérnöki feladathoz tartozó munkákat is kénytelen ellátni. Mivel a korábbi osztályvezetőt 2007 júniusától ki-nevezték megyei igazgatónak, így az osztály csökkentett létszámmal látja el az időközben megnövekedett feladatokat.

Szolnok, 2007. december 10.

Herczegh Géza hídmérnök

Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya 2007-ben nem változott. A hidak száma 205, szerkezeti hossz 2 528 fm, hídfelület 28 180 m².

Tervezések

A Magyar Közút Kht. az országosan 114 híd felújítási tervnek elkészítésével megbízandó tervezőket központosítva kiírt közbeszerzési eljárással választotta ki. A megyénkben nyertes UVA-Kánya Konzorcium vezető tagja: az Uvaterv Zrt. két hídfelújítás tervezését végzi, a munkaközi tervek egyeztetése megtörtént. A 1119 j. út 4+223 km szelvényében lévő nagysápi Árok-híd és a 1118 j. út 4+888 km szelvényében lévő tokodi Unyi-patak-híd tervezett megerősítése és szélesítése miatt a terveket engedélyeztetni kell.

Hídfelújítások

2007-ben az alábbiakban részletezett, hat híd felújítására került sor.

Az 1 sz. főút 40+618 km szelvényben lévő szári vasút feletti híd rekonstrukciós munkái a 2006-ban indított közbeszerzési eljárással kiválasztott Mértan Kft. kivitelezésében készültek el. A teljes felszerkezet-csere során a régi vasbeton lemezfőtartó helyett előregyártott FP jelű hídgerendás felszerkezet épült.

A 8113 j. út 9+855 km szelvényében lévő szárligeti vasút feletti híd felújítása során hídszegély csere, dilatációs szerkezet- és kopóréteg csere, valamint a földrézsű kúpok kőburkolása készült el szintén a Mértan Kft. kivitelezésében.

A Magyar Közút Kht. országosan 60 híd felújítására központosítva kiírt közbeszerzési eljárással választotta ki a kivitelezőket. A

megyénkben nyertes Polár-Húsz Kft. négy hídon végzi az alábbi beavatkozásokat 2007. évi befejezéssel:

8153 j. út 1+461 km szelvényében lévő ácsi Concó-malomárok-híd átépítése Tubosider műtárgyra.

1121 j. út 8+452 km szelvényben lévő sárisápi Janza-patak-híd felszerkezet megerősítése.

1121 j. út 0+055 km szelvényében lévő Sárisáp előtti Unyipatak-híd szigetelés- és burkolatcsere, kiegyenlítő lemez szélesítés, mélyoldali hídszegély- és korlátcsere.

1119 j. út 33+116 km szelvényében lévő tatabányai 2. Tarján-patak-híd szigetelés- és burkolat csere, hídszegély- és korlát csere.

A hídfelújítások műszaki ellenőrzését a Magyar Közút Kht. KEM Igazgatósága látta el. A jövő évi (2008) kivitelezési elképzeléseink között szerepel az idén tervezett két híd felújítása.

Hídmosások

Országos hídmosás: A központi hídmosási program keretében megyénkben 14 híd került lemosásra a Hídszervíz Kft. által.

Az idén először a Hídszervíz Kft. a híd szokásos oldalsó mosása mellett elvégezte a szegélyek melletti részek és vízelvezető rendszerek tisztítását is, valamint 100 m hosszban a 1111 j. út 23+330 km szelvényében lévő dobogókői völgyhíd szegély melletti kiöntés cseréjét is.

Üzemmérnökségi hídmosásról megyénkben nincs tudomásom.

Hídvizsgálatok

Fővizsgálatok: A fővizsgálatok elvégzését országosan központilag a KKK Híd Önálló Osztálya közbeszerzési eljárás során hirdette meg. Megyénkben két híd fővizsgálatát (1 sz. főút 61+514 km sz. vértesszőlősi vasút feletti híd és 1 sz. főút 67+588 km sz. szomódi úti vasút feletti híd) a HÍDFŐ 2007 Konzorcium vezető cége: a Via-Pontis Kft. végzi.

Az éves hídvizsgálatot elvégeztem, a Pontis-adatlapok számítógépes feltöltése még hátra van.

Fejlesztési tervezések, engedélyezés

A komáromi új Duna-híd és csatlakozó úthálózat engedélyezési terveinek elkészítését a Dopravoprojekt Bratislava és a Pont-TERV Zrt. konzorciuma nyerte el közbeszerzési eljárás során. Az INTERREG EU-s pályázati támogatással, szlovák-magyar együttműködéssel elkészült engedélyezési terv tartalmazza a tervezett öttámaszú, függesztett egypilonos, ferdekábeles 600 m hosszúságú acélhíd és a 2 km hosszúságú csatlakozó úthálózat terveit.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Az OKA 2000 Híd alrendszerben a felújítások, átépítések miatt hídállományunkban bekövetkezett változások aktualizálása folyamatosan történik.

*Tatabánya, 2007. dec. 5. Pischné Katona Zsuzsanna hídmérnök
Bognár László osztályvezető*

Nógrád Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben nem változott, azonban a 21-es főutat tehermentesítő, építés alatt álló út, Salgó úti hídján, mint munkaterületen megindult a forgalom. 2008. év elején a tehermentesítő út hídjait átadják (ez ~5050m² bővülést jelent majd az állományban).

A hidak száma 347, szerkezeti hossz 2551 fm, hídfelület 26103 m².

Ez évben Nógrád megyében – kényszerűségből Heves megye bevonásával – rendezték a hídmérnöki konferenciát, mely az alap kötelezettségeken túl további feladatok elvégzését igényelte, azonban igazgatóságunk megpróbált ezeknek teljes mértékben eleget tenni.

Tervezések

Ez évben a tervezési munka a megszokottól eltérően régióként lett kiírva. Régióinkban a Főmterv Zrt. nyerte meg a tervezés jogát, melyet 2007. november 30-ra teljesített.

2109 j. út 14+302 (tsz: 3210) Verseg utáni Tarcsai-patak-híd átépítése, (36 m²) vállalási ár: nettó 3.140.000 Ft

21135 j. út 5+508 (tsz: 7111) Sámsonháza utáni Kisbárkány-patak-híd átépítése, (35 m²) vállalási ár: nettó 3.290.000 Ft

22 sz. főút 61+058 (tsz: 1644) Kishartyán utáni Ménes-patak-híd felújítása (46 m²) vállalási ár: nettó 3.290.000 Ft

22 sz. főút 27+904 (tsz: 1630) Balassagyarmat utáni Fekete-víz-patak-híd felújítása, (272 m²) vállalási ár: nettó 3.290.000 Ft

21134 j. út 8+715 (tsz: 7104) Nógrádmegyeri Farkasvölgyi-patak-híd felújítása (70 m²) vállalási ár: nettó 1.290.000 Ft

21134 j. út 9+241 (tsz: 7106) Nógrádmegyeri Nógrádmegyer-patak-híd felújítása (67 m²) vállalási ár: nettó 1.290.000 Ft

21136 j. út 1+910 (tsz: 7115) Lucfalvai Kis-Zagyva-mellékág-híd felújítása (48m²) vállalási ár: nettó 1.290.000 Ft

Meg kell jegyezni, hogy a ROP keretén belül 2007-2008 közötti időszakban felújítandó útszakaszokba eső hidak felújítása tervezésének egy része elkezdődött.

Hídfelújítások

2007-ben két alkalommal indíthattunk hídfelújítási programot. Márciusban két híd, míg októberben hat híd felújítását kezdtük meg, azonban ez utóbbiak befejezése áthúzódik jövő évre.

Hídfelújítások tavasszal:

22111 j. út 3+300 (tsz:7164) Karancslapujtői Dobroda-mellékág-híd (63 m²) HE-DO Kft. Vállalási ár: nettó 5.728.920 Ft

2122 j. út 18+100 (tsz: 3245) Felsőtold utáni időszakos vízfolyás híd (29 m²) Strabag Zrt. Vállalási ár: nettó 1.729.118 Ft

Hídfelújítások ősszel:

Az ősszel a kivitelezési munka a megszokottól eltérően régiónként lett kiírva. Régióinkban a Mértan Kft. nyerte meg a kivitelezés jogát.

21 sz. főút 61+874 (tsz: 1455) Salgótarján utáni 1. időszakos vízfolyás híd (53 m²), vállalási ár: nettó 6.800.300 Ft

21 sz. főút 62+314 (tsz: 1456) Salgótarján utáni 2. időszakos vízfolyás híd (42 m²), vállalási ár: nettó 5.647.900 Ft

21 sz. főút 62+545 (tsz: 1457) Salgótarján utáni patak híd (79 m²), vállalási ár: nettó 10.409.300 Ft

21 sz. út 62+943 (tsz: 1458) Somoskőújfalu előtti patak híd (37 m²), vállalási ár: nettó 4.925.900 Ft

23 sz. főút 11+319 (tsz: 1652) Nádújfalu előtti Zagyva-patak-híd (93 m²), vállalási ár: nettó 9.284.700 Ft

21138 j. út 0+345 (tsz: 7117) Nagybárkány előtti Nagybárkány-patak-híd (58 m²), vállalási ár: nettó 6.800.000 Ft

Hídmosások

Az országos hídmosási programban 19 híd mosása történt meg.

A mérnökségek által végzett hídmosásokat a tavasszal elvégezték, ennek tényét a KKK megbízásából működő Műszaki Ellenőrnek kell igazolni.

Hídvizsgálatok

Ez évben megyénken fővizsgálat nem volt.

Az éves hídvizsgálatok a kért határidőre elkészülnek, jelen pillanatban a feltöltés még nem teljes.

Fejlesztési tervezések, engedélyezés

A MK Kht. Nógrád Megyei Igazgatósága és a Középipolymente Eurorégió által közösen megpályázott és elnyert INTERREG II. pályázati pénzből két Ipoly-híd megtervezésére kerül sor Órhalom–Vrbovka (Ipolyvarbó) és Nógrádszakál–Bušince (Bussa) térségében, a szükséges létesítményekkel (út + ártéri híd) együtt. Az órhalmi hidat a Pont-Terv Zrt., míg a nógrádszakáli hidat a Pozsonyi Műszaki Egyetem tervezi. A pályázók közötti megállapodás alapján a magyar fél az órhalmi hidat, a szlovák fél a nógrádszakáli hidat terveztetit/tervezettette meg. A magyar oldalon nyertes Pont-Terv Zrt. a mederhíd, az ártéri híd és a kétoldali útkapcsolat tervét nettó 4.300.000 Ft-ért készítette el, az engedélyezési eljárás megindult.

Fejlesztési építések

A salgótarjáni 21-es főutat tehermentesítő út építése folyamatban van, a vasúti híd, ideiglenes jelleggel, 2006. év vége óta üzemel, a közúti forgalom a jelenleg még munkaterületnek minősülő Salgó úti hídra és a patak lefedés hídjára van terelve (ezek

készültsége szintén 100 %). A többi műtárgy 10-90 % közötti készültségű. Várható befejezés 2008. év eleje.

A Párkányban aláírt kormányközi egyezmény értelmében újjáépítenek két hidat az Ipolyon, Pösténypusztá (Szécsény része) és Ráróspusztá (Nógrádszakál része) térségében. Ennek előkészítése (a területszerzés, a tenderdokumentáció készítés, stb.) elkezdődött.



A pösténypusztai híd látványterve (Pont-Terv Kft.)

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

A nyilvántartásban lévő szelvényazonosítókat a közeljövőben pontosítani fogom, ennek oka, hogy a GPS alapú útbemérések során az eredeti hálózati nyilvántartáshoz képest eltérések mutatkoztak. E bemérés során a hidak helyzetét is rögzítették.

Útvonalengedélyezés

A megyében minimális számú útvonalengedély lett kiadva, az engedélyre köteles járművek közül csak túlméretes volt, túlsúlyos nem.

Műemlék, műszaki emlék hidak

Az OKA 2000 Híd Alrendszerben lévő nyilvántartás szerint három híd tartozik műszaki emlék besorolásba, ezen kívül van még egy műemlék híd is, azonban ez nincs a nyilvántartásban, technikai problémák miatt. Ezen hidak a következők:

2 sz. főút 51+197 km sz-ben lévő **Szendehely utáni Lókos-patak-híd** (Tsz.:1044) A híd jó állapotú. 2006. évben az út 11,5 tengelyterhelésre történő megerősítése során a híd is fel lett újítva.



A Szendehely utáni Lókos-patak-híd (felújítva 2006-ban)

2201 j. út 4+863 km sz-ben lévő **pataki Derék-patak-híd** (tsz.:3294) Hivatalosan műemlék besorolású (az OKA állományban javítom). Állapota leromlott. Rossz a pálya vízelvezetése, a fugák, kövek mállanak, a falazatban a növények helyenként gyökereket vernek.

24108 j. út 2+356 km sz-ben lévő **dorogházi Ménkes-patak-híd** (tsz.:7204) A téglaboltozatos hidat 1970-ben kiszélesítették, jellegét elvesztette, állapota közepes.

Héhalmi Fehér híd A 2109 j. út 16+548 km sz-ben lévő híd mellett található ez a leromlott állapotú műemlék. A híd a MK Kht. kezelésében van. Nyilvántartásba vételét nehezíti, hogy a rajta átvezetett út egy korrekciót követően a boltozatos híd mellett megépített vasbeton hídon halad, így hivatalosan nem vezet át semmit, tehát út és szelvényszám szerinti azonosítást nem kaphat.



Pataki Derék-patak-híd



Dorogházi Ménkes-patak-híd



Héhalmi Fehér híd

A műszaki emlék besorolásba került hidak körét javaslom felülbírálni, illetve kiszélesíteni. Jelen esetben a feljebb bemutatott dorogházi híd, véleményem szerint már nem feltétlenül védendő, azonban a megyei állományban van (vannak) erre érdekesebb híd(ak) is, pl. a drégelypalánki vasút feletti boltozatos híd (tsz.: 7152), mely a közút területén egyedülálló a maga kategóriájában (vasút feletti boltozatos közúti híd).

Egyéb események

2007 augusztusában a 2112 j. úton 3+277 km szelvényében lévő (1551 törzsszámú) Salgótarján, Piac téri Tarján-patak hídnál történt baleset. A híd utáni gyalogos átkelőnél egy személygépjármű a szelvényezés szerinti jobb oldalon elsőbbséget adott a gyalogosoknak, a mögötte nem megfelelő sebességgel haladó tehergépkocsi megállni már nem tudott, ezért a járművét balra kitérítette. Ekkor a jármű a gyalogjárdán keresztül, a gyalogoskorlát kidöntése után, a patakmederbe zuhant, szerencsés módon komolyabb személyi sérülés nem történt. A sérült jármű kiemeléséhez két autódarura volt szükség.



Baleset a Salgótarjánban a Piac téri Tarján-patak-hídon

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

Az év közepétől a hídmérnöki pozíció az üzemeltetési és fenntartási osztály megszűnésével a forgalomtechnikai és kezelői osztályhoz tartozik.

Salgótarján, 2007. december 10.

Makai Tamás hídmérnök

Pest Megyei Igazgatóság

A hidak 2007. évi nyitóállománya 455 híd volt, az összes szerkezeti hossz: 6539 m, az összes hídfelület: 74.967 m².

A megye hídállománya az elmúlt évben egy híddal csökkent (az 1 sz. elsőrendű főút 4+923 km szelvényében lévő Budaörsi 4. sz. időszakos vízfolyás híd Tubosider áteresszé épült át). Ugyanakkor két új híd épült (4. sz. főút 18+970 km szelvényében Vecsésnél, valamint az M0 útgyűrű É szektor építése kapcsán épülő 11 sz. főúti „Cora” körforgalmi csomópont feletti híd). Ezek műszaki átadás-átvételi eljárása zajlik.

Össességében a hídállomány így az év végére várhatóan 456 hídra nő.

Tervezések

A központilag meghirdetett „Országos közutak területén 114 híd felújítási kiviteli tervdokumentációjának elkészítése” tárgyú közbeszerzési eljárás 5. részében (Közép-Magyarországi régióban 18 híd – ezen belül a Pest Megyei Igazgatóság illetékességi területén kilenc híd – kiviteli terveit a nyertes Főmterv Zrt. készítette.

Ezek az alábbiak:

- 3103/8+380 Pécel utáni Rákospatak-híd átépítése (tsz: 3714)
- 12117/0+389 Bernecebaráti 1. sz. Bernece-patak-híd felújítása (tsz: 7058)
- 2106/9+340 Rádi Rádi-patak-híd átépítése (tsz: 3172)
- 2106/8+950 Rádi időszakos vízfolyás híd felújítása (tsz: 3171)
- 2102/34+163 Galgamácsai Galga-malomárok-híd átépítése (tsz: 3156)
- 2101/0+650 Dunakeszi vasút fölötti híd felújítása (tsz: 3149)
- 4601/20+498 Gyáli 1. sz. csatorna híd felújítása (tsz: 4288)

31112/2+160 Péteri utáni 1. sz. csat. híd felújítása (tsz: 7347)

2109/10+170 Versegi Kömrök-patak-híd felújítása (tsz: 3206)

A teljesítés 2007. november 30-án lezárult. Tárgyi hídfelújítások közül két esetben (Péteri utáni Gyáli-csatorna-híd és a versegi Kömrök-patak-híd) kiviteli tervdokumentáció készült. A többi hídrehabilitáció (7 db) engedélyköteles, így ezekre az építési (és az esetleges bontási) engedélyezési tervek készültek el, a hatósági eljárás folyamatban van. Lezárulta után, szerződés szerint, a kiviteli terveket is elkészíti a tervező.

A megyei részre eső számla összege nettó 28.650.000 Ft

Hídfelújítások

A központilag meghirdetett „Országos közutak területén 60 híd felújítási munkái” tárgyú közbeszerzési eljárás 2. részében (Közép-Magyarországi régióban 17 híd – ezen belül a Pest Megyei Igazgatóság illetékességi területén két híd – felújítási munkálatait a nyertes Mértan Kft. végzi:

13. sz. létesítmény: 3104 j. út 23+275 km szelvényében lévő **turai Galga-híd** (P3721) felszerkezet csere; nettó 48.331.264 Ft.

14. sz. létesítmény: 5101 j. út 39+795 km szelvényében lévő **ráckevei „Árpád” Kis-Duna-híd** (P4356) vonórúd kiváltás, erősítés, acélfelületek korrózióvédelme; nettó 14.848.600 Ft.

Mindkét kivitelezés (lényegi része) áthúzódik a 2008. évre.

2007. december 10-én leszámlázott részteljesítés (nettó):

A központilag meghirdetett „Hídfelújítás Pest megyében 2007.” tárgyú közbeszerzési eljárás keretében a 8102 j. út 9+199 km szelvényében lévő **törökbálinti Hosszúrét-patak-híd** (P5493) környezetének víztelenítése és rendezése célú felújítási munkálatokat a nyertes Érdi Építő Zrt. végezte, nettó 10.345.926 Ft-ért. A kivitelezés befejeződött, a műszaki átadás-átvételi eljárás lezárása 2007. szeptember 25-én volt.

A központilag meghirdetett kísérleti felújítási munkák keretében fagyálló betonszegély építése a 2104 j. út 8+833 km szelvényében lévő **vácrátóti Hartyán-patak-hídon** tárgyú munkát a Cardium Építőipari Kft. végezte el, nettó 8.966.667 Ft-ért. A kivi-

telezés befejeződött, a műszaki átadás-átvételi eljárás lezárása 2007. november 29-én volt.

Saját (üzemmnőkségi) kivitelezésben megközelítőleg 20-30 műtárgy fenntartási munka (betonfelület javítások, korlátfestés, korlátcserék, rézsűjavítások, mederburkolat javítás) készült el az idei évben.

Hídmosások

A központi hídmosási program keretében a 2007. évben 51 hidat mosattunk le SIMON TD180, Berger és MBI 45 típusú berendezések segítségével, probléma nem volt.

Az idei évben a program kiegészült a kiemelt szegélyek, öntött és hengerelt aszfalt sávok közötti hézagok kiöntésének lehetőségével (megyénként 100 m). Pest megyében az 52103 j. út 1+813 km szelvényében lévő Bugyi előtti Duna-Tisza-csatorna-hídon végeztek lokális kiöntést mintegy 50 m hosszban.

A hídmosási programon kívül az üzemmnőkségek is rendszeresen mossák a sózott utakon lévő hidakat és évente 2 alkalommal takarítják az összes hidat.

Hídvizsgálatok

A központilag (KKK) meghirdetett híd-fővizsgálatokat a Via-Pontis Kft. végezte, a teljesítési határidő 2007. november 20-a volt. Idén nyolc híd fővizsgálata készült el, valamennyi az 1997-ben épült 201 sz. főúton és ahhoz kapcsolódóan épült.

A 2007. évi hídmérnöki PONTIS hídvizsgálatok folyamatban vannak. A hídvizsgálatok átlag 90 %-ban történtek meg.

A hídvizsgálatok egy része külső vállalkozóval lett elvégeztetve. A Kánya és Társai Bt. 252 híd vizsgálatát végezte el, így a megyei hídmérnök csak a fennmaradó 203 hidat vizsgálta.

Fejlesztés

Az országos közúthálózaton történő fejlesztések átkerültek a NIF Zrt. hatáskörébe.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

A hídvizsgálati eredmények az OKA adatbázisban részben kerültek rögzítésre.

Útvonalengedélyezés

Útvonal engedélyezéssel kapcsolatosan nehézségünk, problémánk nem volt.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

A 2007. évi szervezeti változás során a megyei hídmérnök a Magyar Közút Kht. Pest Megyei Területi Igazgatóság Üzemeltetési és Fenntartási Osztályáról a Pest Megyei Igazgatóság Műszaki Tervezési és Lebonyolítási Osztályára került.

Budapest, 2007. december 10.

Lázár Mihály hídmérnök

Somogy Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évhez képest nem változott.

A hidak száma 332, szerkezeti hossz 3666,18 fm, hídfelület 43 151 m².

A hídmérnöki tevékenységet az Igazgatóságnál 2007. január 1-én kezdtem meg, ezért nem tudom megítélni, hogy voltak-e a hídmérnöki feladatokat a szokásostól eltérő módon meghatározó, befolyásoló tényezők.

Tervezések

Egy terv készült, a 67 sz. Szigetvár-Balatonlelle főút 38+806 km szelvényében lévő, kaposvári Donneri közúti felüljáró dilatációs szerkeze cseréjének kiviteli terve. A tervdokumentációt az Utiber Közúti Beruházó Kft, a szerződésben foglalt határidőre elkészítette.

Hídfelújítások

2007. évben, a központi keretből három híd felújítására kapott lehetőséget a megye.

A közbeszerzési eljárás eredményeként a Somogy megyei hídfelújítást a Polár-Húsz Kft. végzi.

A 6808 j. út 2+450-2+600 km szelvények között ívkorrekció és a 2+525 km szelvényben Kökényesi-patak-híd átépítése a megadott határidőre elkészült.

A 6607 j. út 12+628 km szelvényében lévő Gyöngyös-patak-híd átépítése ideiglenes terelőúttal csak 2008. év tavaszán készül el.

A 6 sz. főút 262+276 km szelvényében lévő barcsi Dráva-határhíd dilatáció cseréje, a Hídtechnika Kft. kivitelezésében, a szerződésben foglalt határidőre elkészült.

A Marcali Üzem-mérnökség területén a 6704 j. út 8+787 km szelvényében a szőlőskislaki Jamai-patak-hídon korlát és szegélycsere átépítése történt rongálás miatt. Igénybevett szolgáltatásként készül el, de a költséget a biztosító megtérítette.

Hídmosások

2007. évben, a központi hídmosási program keretében, Somogy megyében 23 híd mosása történt meg. A munkálatok megfelelő minőségben készültek el.

Az üzem-mérnökségek hídmosást 2007-ben nem végeztek.

Hídvizsgálatok

Az éves hídfővizsgálat három hidat érintett. A vizsgálatot külső szakértők végezték.

68 sz. főút 36+274 km P2167 Nagyatádi Rinya-híd

67 sz. főút 48+082 km P2156 Kaposfüred Deseda-híd

76 sz. főút 4+839 km P2280 Balatonszentgyörgy vasút feletti híd

A fővizsgálati dokumentumokat még nem kaptuk meg, ezért észrevételem nincs.

A 2007. évi hídmérnöki hídvizsgálatok elkészültek, a vizsgálati eredmények bevitele az OKA adatbázisba folyamatban van.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis.

Kezelése, aktualizálása folyamatban van.

Útvonalengedélyezés

Hét éves túlsúly és két eseti túlsúlyos engedélyt adtunk ki.

Egyéb események

A megyében 11 súlykorlátozás és 1 szélességkorlátozás van.

Kaposvár, 2007. december 6. *Horváth Zoltánné hídmérnök*

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben két híddal bővült, az M3 autópálya Görbeháza - Nyíregyháza szakaszának átadásával (két új pálya fölötti híd). Egy további híd saját helyén teljesen átépült (györteleki Vájás-csatorna-híd). A hidak száma 183, szerkezeti hossz 5531 fm, hídfelület 55 428 m².

A megye legkritikusabb állapotú műtárgya a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd, amelyen augusztus 21-én 20 tonna ösztömeg korlátozást kellett bevezetni a vasbeton pályalemez állapota miatt. A pályaszerkezet átszakadásával rövid távon is számolni kell, hasonlóan a dunaföldvári Beszédes József Duna-híd tönkremeneteléhez. A pályaszerkezet átépítésének engedélyezési és tender terveit a Pont-TERV Zrt. elkészítette, így a szükséges beavatkozás műszaki dokumentációja rendelkezésre áll.

Terveztetések

Országos program keretében a Pont-TERV Zrt. 12 beavatkozás terveit készítette el, ezek közül egy hídszélesítés, öt hídrehabilitáció és hat pedig dilatációs szerkezet csere.

38	9+281	Tokaji "Erzsébet királyné" Tisza-híd	P1876
38	9+958	Rakamazi Tisza-ártéri "Kis híd"	P1877
38	10+320	Rakamazi Tisza-ártéri "Hosszú híd"	P1878
38	11+198	Rakamazi Tisza-ártéri "Görbe híd"	P1879
38	11+529	Rakamazi Tisza-ártéri "Aranyos-híd"	P1880
41	52+238	Vásárosnaményi Kraszna-híd	P1481
41	53+474	V.naményi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	P1484
49	22+015	Kocsordi Kraszna-híd	P1935
4118	1+932	Szamosszegi Kraszna-híd	P4138
4119	1+972	Olcsvai Kraszna-híd	P4141
4127	16+246	Kisari Tisza-híd	P4147
4918	5+252	Nyírcsaholyi Meggyesi-csatorna-híd	P4348

Hídfelújítások

Elkészült a györteleki Vájás-csatorna-híd átépítése, amely munka 2005 júliusában kezdődött.

Az országos program keretében idén két kis híd szigeteléscsereje készült el, két további kis híd felújítása eltolódott 2008-ra. Az országos versenyeztetés több, kedvezőtlen eredménnyel járt.

49	29+835	Győrteleki Vájás-csatorna-híd	P1938
3832	3+751	Dögei Belfő-csatorna-híd	P4121
4132	18+425	Rozsályi Nagyéger-csatorna-híd	P4165
4132	19+859	Rozsályi Zajtai-csatorna-híd	P4166
4922	10+467	Nagyecsedti Bódva-csatorna-híd	P4352



Dögei Belfő-csatorna-híd felújítása

Hídmosások

Az országos hídmosási programra vonatkozó tapasztalatok kedvezőek, különösen a műszaki tartalom jelentős kibővítése miatt. Továbbra is rendkívül nagy szükség volna a sarukörnyezetek, pillérek tetejének mosására!

Az üzemmnökségek a szokásos hídmosásokat elvégezték.

Hídvizsgálatok

A fővizsgálatok országos program keretében történtek, összesen hat hídszerkezetnél. Ezek készítése folyamatban van. Az országos versenyeztetés több kedvezőtlen eredménnyel járt.

4	313+502	Ajaki Nyíregyháza-Záhony vasút fölötti híd	P1171
36	49+480	Nyíregyházi Nyh.-Záhony vasút fölötti híd	P1827
41114	0+044/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-ártéri-híd	P2620/1
41114	0+044/2	Záhonyi bal pálya Tisza-ártéri híd	P2620/2
41114	0+224/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-határhíd	P2621/1
41114	0+224/2	Záhonyi bal pálya Tisza-határhíd	P2621/2

Az éves hídmérnöki vizsgálatok az év során folyamatosan készültek. Jelentős elfoglaltságot okozott a nagy Tisza-hidak felügyelete, a műszakilag szükséges évközi rendszeres ellenőrzések elvégzése. A vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd veszélyes állapota miatt fokozott felügyeletet vezettünk be.

Fejlesztési tervezések, engedélyezések

A 4 sz. főút megyei szakaszának 11,5 tonnás megerősítése várhatóan 2008-ban megkezdődik. A tervezett munka 11 híd felújítását tartalmazza. A beavatkozások nem engedélykötelesek.

A kivitelezés első üteme várhatóan 2008-ban indul.

4	258+273	Újfehértói VII/7. sz. csatorna híd	P1161
4	263+333	Császárszállási Oláhréti-csatorna-híd	P1162
4	313+502	Ajaki Nyíregyháza-Záhony vasút fölötti híd	P1171
4	319+071	Kisvárdai elkerülő 1. Belfő-csatorna-híd	P1172
4	319+923	Kisvárdai elkerülő 2. Belfő-csatorna-híd	P1173
4	341+671	Záhonyi Tisza-ártéri-híd	P1174
4	341+850	Záhonyi Tisza-határhíd	P1175
41114	0+044/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-ártéri-híd	P2620/1
41114	0+044/2	Záhonyi bal pálya Tisza-ártéri-híd	P2620/2
41114	0+224/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-határhíd	P2621/1
41114	0+224/2	Záhonyi bal pálya Tisza-határhíd	P2621/2

Fejlesztési építések

A határátkelőkhöz vezető utak felújításának részeként két kis híd szigeteléscseréje készült el az első félévben Gergelyiugornyanál és Barabásnál, kiváló minőségben.

4113	34+009	Gergelyiugornyai Szípa-főcsatorna-híd	P4136
4124	2+500	Barabási Dédai-Micz-csatorna-híd	P4146



Gergelyugornyai Szipa-főcsatorna-híd felújítása

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

Az adatbázis feltöltött, hasznos segítség a mindennapi munkában. Ezúttal is megemlítem, hogy szükséges a számítógépes rendszer mellett a hagyományos „törzskönyv” jellegű adatrögzítés is.

Útvonalengedélyezés

A munkakapcsolat az útvonal-engedélyező kollégával folyamatos. Tapasztalt probléma, hogy az új program a tengelytúlsúlyt nem vizsgálja hidakon.

Egy rendkívül túlméretes jármű közlekedését kellett biztosítani. Az 5,90 m széles és 4,70 m magas jármű számára a legkritikusabb híd a záhonyi Tisza-határhíd volt. A 4,0 m széles kocsipályájú hídon a rakomány a korlátok fölötti kinyújtással tudott keresztülhaladni. A rakomány és a hídszerkezet (rácsos főtartók) közötti szabad távolság csupán 4-5 cm volt!



Túlméretes jármű a záhonyi Tisza-határhídon

Egyéb események

Két hídkorlátot törtek össze külföldi kamionok idén, mindkettő helyreállítása megtörtént a tehergépkocsi felelősségbiztosításának terhére.



Nyíregyházi VIII. sz. csatorna híd korlát nélkül
Nyíregyháza, 2007. december 9. Hajós Bence hídmérnök

Tolna Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya 2007. évben az alábbiak szerint változott.

Az 56 sz. főút északi elkerülő szakasz megépítésével, a régi 56 sz. főút 0+000 km sz-től a 1+388 km sz-ig Szekszárd Megyei Jogú Városnak át lett adva, ez négy műtárgyat érintett, köztük egy hidat, ez pedig a korábbi 56 sz. főút 0+926 km sz-ben lévő szekszárdi 1. időszakos vízfolyás híd.

Így a megye hídállománya 275-re változott.

A hidak állapotát az éves hídvizsgálatok, üzemműveléssel, közös hídszemlével, illetve a kiemelten kezelt hidaknál a fővizsgálatok során ellenőriztük.

Hídvizsgálatok

Az időszakos hídfővizsgálatok közbeszerzési hirdetését 2007-ben is a KKK Híd Önálló Osztálya központilag végezte, a határideje 2007. november 30. volt.

Megyénkben, idén egy híd esetében volt időszakos hídvizsgálat: a 61 sz. főút 43+293 km-ben lévő pincehelyi Kapos-hídon.

A fővizsgálatot a HÍDFŐ 2007 konzorcium végezte, vezető cége a Via-Pontis Kft. A hídfővizsgálatokhoz szükséges dokumentációt átadtam, a vizsgálat eredményéről még nem kaptam tájékoztatást. A végleges dokumentációt várhatóan december végéig megkapjuk.

Az éves hídvizsgálatok, az állományban lévő hidakon 2007. december 5-ével a helyszínen befejeződtek. A hídvizsgálatok eredményét, illetve a változásokat és a beavatkozásokat az év hátralévő időszakában fogom elkészíteni. Jellemző hiba, hiányosság a szegélyek melletti aszfaltburkolat tönkremenetele vagy hiánya, és e területek nagyfokú szennyezettsége. Továbbá szintén visszatérő hiba, a vízelvezetés rossz kialakítása vagy hiánya, és ebből fakadóan a háttöltés és a rézsűkúpok kimosódása. Ez sajnos a főutakon található hidaknál is előfordul. Ezek az üzemeltetési, fenntartási keretből orvosolhatóak, és része a hídmérnök által az üzemműveléseknek készített éves programnak. Az üzemmű-

nökségek elsősorban a kisebb javításokat készítik, amelyekhez nem kell komolyabb szakmai felkészültség és szakipari gépesítés, valamint a híd környezetének rendezését végzik. Az üzemmenökségekkel az idei évben kísérletként vegyszeres gyomirtást végeztünk néhány nagyobb hídnál. A vegyszer szabadon forgalmazott és felhasználható az élő vízfolyások mellett is. A kezelés eredményes volt.

Hídmosás

Megyénkben 2007 májusában zajlottak le a hídmosási munkák, melyet a központi versenyeztetéssel kiválasztott Hídsszervíz Kft. végzett.

Idén a hídmosások keretében megyénként mintegy 100 fm hézagkiöntés cseréje is elkészült. Tolna megyében az 55 sz. főút 108+650 km sz-ben lévő pörbolyi 1. Holt-Dunai-ér-híd esetében készült új hézagkiöntés.

Tervezések

A központ által kiírt „Országos közutak területén 114 db híd felújítási kiviteli tervdokumentációjának elkészítése” tárgyú közbeszerzési eljárás keretében Tolna megyében az alábbi hidak tervezése készült el. A munkákat az Utiber Közúti Beruházó Kft. nyerte el, és végezte. A tervdokumentációkat a szerződés szerint határidőre leszállították, illetve engedélyezésre beadták.

55	118+096	1989	Szekszárd-bátai-főcsatorna-híd	felújítás
55	119+625	1990	Bátaszéki Lajvér-patak-híd	rehabilitáció
61	33+230	2036	Simontornyai Sió-híd	rehabilitáció
5113	0+1996	4368	Szekszárdi vasút feletti híd	felújítás
6233	21+546	4646	Kölesdi Sárvíz-híd	erősítés
6233	21+795	4647	Kölesdi Sió-híd	erősítés
6316	2+860	4693	Medinai Sárvíz-híd	új híd építés
6319	0+3698	7579	Kajdacsai Sárvíz-híd	szigetelésecsere
6407	10+583	4710	Ozorai Sió-híd	rehabilitáció
6532	25+725	4785	Dombóvári idős. vízfolyás híd	szélesítés
6534	37+172	4807	Csikóstöttösi Baranya-csat.-híd	erősítés
63123	1+082	7583	Sióagárdi Sió-híd	új híd építés

A tervezési munkák közül a sióagárdi Sió-hidat részletesen bemutatom, mivel mind volumenében, mind szerkezetében kiemelkedő lesz a Tolna megyei hídállományban.

A felszerkezet öszvér pályalemez, acélfőtartós, vonórudas ívhíd. A főtartó nyílmagassága 11 m, a pálya szerkezeti magassága 1,39 m. Az ívet a könnyebb megépíthetőség miatt acélból tervezték. Az ív keresztmetszete 1000x800 mm méretű dobozszelvény, a felfüggesztések távolsága 9,20 m. A híd támaszköze 64,4 m, keresztezési szöge 90° . A híd, szegélyek közötti szélessége 13,10 m, a főtartók tengelytávolsága 14,50 m.

A pályaszerkezet acélhossz- és keresztartókból, valamint vasbeton pályalemezből álló öszvérszerkezet. Mivel egyben a főtartó az ív vonórúdjaként is szolgál, statikai működése alábbiak szerint alakul:

- a pályalemez a kocsi-pálya terheit a hosszartók között keresztirányban hordja,

- a hosszartók veszik fel az acélszerkezet és a vasbetonlemez teljes önsúlyából származó húzóerőket, a pályalemezben csupán az aszfalt és szegély, valamint a hasznos terhekből keletkezik húzás. Az ív végein fellépő húzóerők pályába vezetését a szélső mezők rácsozata biztosítja.

- a pályalemez teherviselésének fenti rendszerével (pályahatásokra keresztirányban, főtartóhatásra hosszirányban hord) annak feszítése elkerülhető, a keletkező húzás megfelelő vasalással felvehető.

- a vasbetonlemez alkalmazásának további indokai a gazdaságosság (a tiszta acélszerkezet ebben a nyílástartományban még drágább), üzemeltetési szempontok (acélpálya esetén a folyó feletti téli lefagyás veszély fokozott), valamint a kellő tömeg és merevség biztosítása.

Központilag meghirdetett hídfelújítások

2006-ban az alábbi hidak rehabilitációjára kiírt közbeszerzési eljárás eredménytelen volt. A központi költségkeret terhére, 2007 tavaszán újra kiírás készült. Az eljárás nyertese, a „Tolna Hidak

2007. Konzorcium lett, a konzorcium tagjai, Hídtechnika Kft. és a Közgép Zrt. A munkák az alábbiak:

6319 j. úton a 4+912 km sz-ben lévő **kajdacsi Sió-híd** acélszerkezetének mázolása, pályaszerkezet csere;

6232 j. úton a 20+398 km sz-ben lévő **sárszentlőrinci Sió-híd** acélszerkezetének mázolása, pályaszerkezet csere;

65159 j. úton a 1+592 km sz-ben lévő **döbröközi Kapos-híd** felszerkezet cseréje.

A közbeszerzési eljárás elhúzódása miatt – a szerződést szeptemberben írták alá – a döbröközi Kapos- és a kajdacsi Sió-híd esetében a tervezett 2007. novemberi befejezési határidőt nem lehetett tartani. Így mindhárom híd kivitelezése átkerült 2008-ra, azonban a kivitelező a jelentős acélszerkezeti gyártásokat a téli „holt szezonban” el tudja végezni.

ROP program: Regionális Operatív Program keretében korszerűsítették a 6532 j. út 5+000 km szelvényben lévő dúzsi Vad-víz-árok-hidat. A korszerűsítés során a kocsipálya szélességét 8,36 m-ről 9,00 m-re növelték. A korszerűsítés a híd felszerkezetét érintette, az alépítményekkel nem volt munka.

ISPA program: Az ISPA keretében a 6 sz. és az 56 sz. főút 11,5 t burkolat megerősítési programja által érintett műtárgyak:

6 sz. főút 90+302 km szelvényben lévő, 1208 törzsszámú, dunaföldvári Kert-kanális-híd rehabilitációja.

6 sz. főút 105+028 km szelvényben lévő, 1211 törzsszámú, dunakömlődi Vöröshalmi-patak-híd és felújítása.

56 sz. főút 6+890 km szelvényben lévő, 1999 törzsszámú, szekszárdi Csatári-árok-híd felújítása

56 sz. főút 15+369 km szelvényben lévő, 2004 törzsszámú, várdombi időszakos vízfolyás híd felújítása

56 sz. főút 15+587 km szelvényben lévő, 2005 törzsszámú, várdombi-árok-híd felújítása

56 sz. főút 16+114 km szelvényben lévő, 2006 törzsszámú, várdombi Vadvíz-árok-híd felújítása

Sajnos az útrehabilitáció nem érintett minden műtárgyat, még azokat sem, amelyek igazán felújításra szorultak volna. Ezért az

ISPA által érintett utakon, a KKK közbeszerzési eljárásaként a szükséges beavatkozások a burkolat megerősítéssel párhuzamosan folytak. Azonban a költségkeret nem tette lehetővé az érintett hidak teljes körű felújítását. Így 2007 őszén az érintett műtárgyakon, egy újabb közbeszerzési eljárás keretében („Országos közutak területén 60 db híd felújítási munkái” 4. rész) az alépitmények felújítására is sor került.

6	85+222	1207	Dunaföldvári Fok-patak-híd,
6	101+312	1209	Dunakömlödi Gyűrűs-patak-híd,
6	106+985	1212	Dunakömlödi levezető árok híd,
6	107+964	1213	Paksi hegyi árok híd,
6	108+031	1214	Paksi vízfolyás híd,
6	108+610	1215	Paksi közúti híd,
6	109+015	1217	Paksi hajóállomási út híd.

2007. nyár végén központosítva írták ki az „Országos közutak területén 60 db híd felújítási munkái” című tendert. A közbeszerzés keretében Tolna megyéből az alábbi hidak kerültek felújításra:

65	33+830	2112	Hőgyészi Pankai-ér-híd
61	2+889	2032	Előszállási vasút feletti híd
6311	3+785	7574	Pálfai Sió-híd

A hőgyészi Pankai-ér-híd kivitelezése áttolódott a 2008-as évre, mivel a beavatkozás jellege és mértéke nem tette lehetővé az idei befejezést, valamint az építési engedély és az idegen terület megszerzése is elhúzódott.

Üzemmérnökségi keretből, vállalkozók által végzett hídjavításokat az idei évben már országos nyílt közbeszerzési eljárás keretében kellett végeztetni, ami az eljárás elhúzódását eredményezte. Az itt érintett hidak létesítményjegyzékét, közösen az üzemmérnökségek vezetőivel készítettük el. A beavatkozások jellege javarészt szegélyjavítások, vezetőkorrátok cseréje. Kivétel az ozorai Sió-híd. A híd állapota indokolna egy teljes felújítást, azonban ennek az időpontja bizonytalan, hogy megakadályozzuk a további állapotromlást, a Gerber-csuklók környezetében állagmegóvó beavatkozás mellett döntöttünk.

6532	20+449	4784	Döbröközi 1.időszakos vízfolyás híd
6407	10+583	4710	Ozorai Sió-híd
6	150+282	1231	Kakasdi árok-híd
5112	6+382	4365	Paks-faddi-főcsatorna-híd
6	158+660	1234	Bonyhádi malom-csatorna-híd

OKA híd alrendszer

Az idei évben jelentős hídfelújítások, korszerűsítések voltak, ennek az adatbázisba történő felvitele még hátra van. A hidak adataiban hídvizsgálatokkor és az eredményének feldolgozása során számos eltérés tapasztalható. Ezen eltérések a program év végi lezárása előtt javítani fogom.

Szekszárd, 2007. december

Kiss János hídmérnök

Vas Megyei Igazgatóság

A 2007. évi hídállomány legfőbb paraméterei: 401 híd, 59 793 m² hídfelülettel. Ez az előző évhez képest kis növekedés, ennek részben az évközben elvégzett geometriai pontosítási mérések, részben a tavalyi évről áthúzódó felújításokból keletkező pályaszélesedésekből állt elő.

A 2007. év folyamán elvégzett, illetve megpályáztatott hidász feladatok és munkák összecszerűsítve az alábbiak.

Saját (Magyar Közút) 2006-os keret terhére kifizetve

Tormásligeti Pós-patak-híd P5947 8624/05+316 szegélycsere sóvédelem, szigetelés, pályaburkolat, korlát csere.

Hídfenntartás saját keretből hat hídon; karambolos, rossz korlát és szegélyjavítás, védelemmel

Útpénztár terhére

Kámi Koponyás-patak-híd P2462 0087/01+088 teljes felújítás, szigeteléscserével, szerkezet védelemmel, szegélycserevel.

Ikervári Rába-híd P5850 8441/04+672 szegélycsere sóvédelem, szigetelés, korlátfestéssel, teljes felújítás.

EU-s forrás (Interreg) terhére

Vasaljai időszakos vízfolyás híd P6013 8708 / 05+678 teljes felújítás, szegélycsere, sóvédelem, szigetelés, korlát cserével.

Hídvizsgálatok külső szervezetekkel

Egy híd fővizsgálata: P2470 8719 / 0+040 Kőszegi Gyöngyös-patak-híd

Tervezések külső szervezetekkel

Sorokpolányi időszakos híd P2393 86/64+674 szigeteléscsere,
Kisunyomi Sorok-patak-híd P2442 86/67+450 rehabilitáció,
Szombathelyi Perint-híd P2604 86/74+303 szélesítés,
Szombathelyi Gyöngyös-híd P2605 86/76+002 szélesítés,
Körmendi Csörnöc-patak-híd P2438 86/49+092 szigeteléscsere,
Körmendi Rába-híd P2439 86/50+683 teljes rehabilitáció,
Körmendi Szemcse-Megyefői-árok-híd P2440 86/52/654 szig.cs.,
Rumi Rába-híd P2466 87/03+848 szigeteléscsere,
Sárvári Győr-Szentgotthárd vasút feletti híd P2394 84150/04+406
teljes felújítás, terv korszerűsítéssel,
Táplánszentkereszti Gyöngyös II. híd P7997 84143/01+846 teljes
felújítás,
Sárvári 2. Rába-híd P2390 84150/01+842 Acél és sóvédelem,
dilatációcsere,
Horvátzsidányi Boldogasszony-patak-híd P5964 8627/30+079
teljes felújítás szélesítéssel,
Gyöngyösfalusi Gyöngyös-patak-híd P6040 8721/09+622 teljes
felújítás,
Hat híd statikai felülvizsgálata.
Pályáztatás megtörtént, jelenleg dolgoznak a terveken.

Egyéb események

A hidak karbantartása szerintem a jelenlegi felállás mellett egyre nehezebb, a cég szervezeti felállása, szétszedése megyére és régióra nem szerencsés, a karbantartás másodlagos-harmadlagos lett, ráhatásunk a régió főmérnök mellett gyakorlatilag nulla, lassan már nem is szólnak, ha gond van valahol.

A hídmosások saját erőből még úgy ahogy mennek tavasszal, leginkább a lendület viszi előre még, ráhatás gyakorlatilag nulla a hídmérnök részéről.

A sárvári új Rába-hídon lévő acéllemezes dilatáció már egy év után szétesőben van, csattog, és a műanyag burkolata foszlik szét (Uniflex dilatációs berendezés).

A hídmosás tavasszal, a külső céggel, véleményem szerint némi „csiszolódás” után egészen jó minőségben és figyelmesen történt, végül is közös megelégedésünkre. Az általuk készített hézagkiöntés megfigyelési időszakban van. Ez idáig a tapasztalatok megfelelőek, a hézagzárás megfelelőnek tűnik. Remélhetőleg tavasszal is hasonló jó eredmények születnek, az anyagismertetőket megkaptam.

Saját hídvizsgálat mintegy 300 műtárgyon történt meg, ennek oka részben a szervezeti átalakulásból keletkezett rengeteg plusz feladat, részben az állandó eszközhiány (főleg gépkocsi) az oka. Gyakorlatilag a megyei szervezet a régió szabad gépkocsijaihoz nem jut hozzá, öt kollégával osztozom két gépkocsin az MTLO keretein belül, ahol szintén nem kevés futnivaló akad a műszaki ellenőrzésekkel és mérnöki feladatokkal kapcsolatban.

A próbára kapott PDA és a rajta futó HÍD program NAGYON JÓ ESZKÖZNEK TŰNIK, gyakorlatilag nélküle már nem is megyek terepre, a szerintem hiányzó modulokat és módosításokat a fejlesztő felé jeleztem, nagyon jól használható eszköz lesz belőle. Kár, hogy a cég a mai napig hirdeti a papír alapú adathordozó elsőbbségét. Nyomtatni tudok akár a PDA-ról is. Nagyon bevált műszaki ellenőrzésnél is, PDF formában rajzok, tervek mozgathatók és nézhetők rajta a helyszínen, jól kezelhetően.

Gondot jelent a közművek kezelése a hidakon, a közműkezelők rá se rántanak a vezetőkeikre, kötelezni őket szinte semmire nem lehet, ez ügyben a KKK, mint tulajdonos segítsége, főleg jogi oldalon nagyon kellene.

Új szakaszok, illetve műtárgyak

Jelenleg a 86-os négysávúsításán dolgozunk, a Szombathely-Vát közti szakaszon 4 műtárgy épül, a mérnöki teendőket a NIF Zrt. visszaadta, sok dolog van vele, a kivitelező nem áll a helyzet magaslatán, állandó mérnöki jelenlét szükséges, sok a kivitelezési hiba, azonnal be kell avatkozni. További két szakasz jelenleg pá-

lyáztatás alatt vagy előtt áll, itt is több műtárggyal, amit várhatóan szintén a Közút mérnöksége alatt építünk, lesz dolgunk jövőre is bőven, bevallottan kék táblás lesz a kivitel 2*2 sávval.

A 8-as főút körmendi elkerülő szakaszán is 5 műtárgy készülne, engedélyezésük megtörtént, itt a kiviteli tervek készítése folyik, elég lassan – állami döntések hiányában.

A 8-as főút teljes megyei szakaszán a még fel nem újított részekben a rátóti, papíron 20 tonnás híd sorsa kérdéses, a fellelt szakvéleményekből bármekkora terhelés elképzelhető, nincs egyöntetű vélemény, 2008-ban vizsgálatot tervezek, a híd egyre nagyobb terhelést kap, állapota szemmel láthatóan romlik.

Híd alrendszer programja

Jól működő program, egyre kevesebb hiánnyal és problémával, a PDA-val kiegészítve remek rendszer lesz, mindenre tud válasz adni és mutatni. Az idei évben a megyei igazgató úr támogatásával megoldódott a tervtár berögzítése, végre minden látható a programban is, ami a tervtárban rendelkezésre áll, összekapcsolva a megyei és a központi adatbankot, összenézhetőség szinten. A PDA a program további adatbevitelét is lehetővé teszi, a GPS koordináták rögzíthetőségét is biztosítva, itt szükség lenne a referencia pont egyértelmű definiálására.

A helymeghatározás viszonylag gyorsan történik, pár perc alatt méter pontos a helymeghatározás, az OKA rendszer pontosítása most folyik, várhatóan a két PDA mérés és helymeghatározás nagyjából összehalmozik majd.

Híddal kapcsolatos útvonal-engedélyezés:

Gyakorlatilag jól működik, a megyében nem adnak ki engedélyt a megkérdezésem nélkül, az egyeztetés eredményét betartják a kiírt feltételekben. A munkakapcsolat jó, kollegiális.

Régi hidak, stb.

Problémás híd most a körmendi 2. Rába-híd (régirába-híd), amelynek a vizsgálati eredményei ez évben készültek el véglegesen, a híd túlterheléseket mutat egyes rudakban az elkészült gépi számítások alapján, a beavatkozás halaszthatatlan lesz, a forgal-

mat fizikailag is csillapítani kell. Erre a vázlattervek elkészültek, egyelőre a várossal kell egyeztetni, mert a buszforgalmat is ki kívánjuk zárni az áthaladó járművekből, csak személygépkocsi áthaladását lehetővé téve, fizikai lehatárolással. Ez gyakorlatilag 2,5 t terhelhetőséget jelentene a hídon. A jelenlegi 10 t-t senki nem veszi figyelembe, még a rendőrség sem!

Egyéb események

Balesetes hídból elég sok lett, most hogy a fákat szisztematikusan kivágjuk az utak közvetlen közeléből. A rendezése nem egyszerű. A biztosítón keresztül lehetséges, de nincs kidolgozott eljárásrend, és senki nem tudja, kinek a dolga az ügyintézés.

Szervezeti és személyi változások

A hídmérnök a megyei igazgatóság MTLO osztályához tartozik állományilag, gyakorlatilag óra elszámoltatásból kifolyólag az FKO keretein belül "űznek" minket, ahol minden hónapban órára be kell mutatni, mit csináltam, mennyi órában. Ez eléggé a "Mohamed koporsója" szindrómát kelti bennem, és nem tudja senki, miért van ez így. A hidász, mint szakember nem jelenik meg, holt egymaga sok milliárd forintos vagyonért felel. (34,86 milliárd forint a Vas megyei hidak bruttó értéke), a szervezeti rendszerben csak „vagyunk”! A pesti központosítás sem tett jót a hidaknak, a minden EU-s közbeszerzés miatt.

Szombathely, 2007. december 10.

*Czap Attila, hídmérnök
Vörös Árpád, osztályvezető*

Veszprém Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben két híddal csökkent. A hídbrigád által ez évben felújítandó hidak közül kettőről a felmérés során kiderült, hogy nyílásuk 2 m-nél kisebb, így ezeket a műtárgyakat a hídnyilvántartásból kivezettem. A hidak száma, így 442.

Tervezések

2007. november 30-ig elkészültek az alábbi hidak felújítási tervei, az építési engedély köteles tervek esetében megindult az engedélyezési eljárás:

8301/25+825/5696 Bakonykoppányi Gerence-patak-híd átépítése

Tubosider műtárggyá, útkorrekció,

8301/29+263/5698 Bébi Gerence-patak-híd átépítése Tubosider műtárggyá,

82106/0+814/7932 Kádártai 1. Séd-patak-híd erősítése, szélesítése,

8403/27+938/5763 Dákai időszakos vízfolyás híd erősítése, kocsipálya szélesítése,

7309/2+090/5089 Ajkai Csinger-patak-híd felújítása,

7309/4+950/5090 Csékúti időszakos vízfolyás híd erősítése.

Hídfelújítások

2007. június 30-ával befejeződtek az alsóörsi, vasút feletti, közúti felüljáró felújítási munkái, a beruházás a 2006. évi fenntartási keretből valósult meg.

2007 őszén kezdődött hídfelújítások:

83/39+013/2361 Takácsi Gerence-patak-híd felújítása: A híd felújítási munkái a szerződésben foglalt határidőig (2007. november 30.) nem fejeződtek be. A szelvényezés szerinti jobb oldal felújítása a téli időszakot követően, 2008. június 30-ig készül el.

7207/7+713/5038 Csajági időszakos vízfolyás híd átépítése előregyártott keretelemekből álló műtárggyá: A híd átépítési munkái a szerződéses határidőig (2007. november 30.) befejeződtek.

83121/6+909/7968 Nagydémi Bornát-ér-híd felszerkezet cseréje: A híd felújítása a téli időszakot követően, 2008. június 30-ig fejeződik be.

A megyei hídbrigád hat hídon és két áteressen végzett felújítási munkákat főleg szegélyjavítást, sóvédelmet, korlát kihelyezést és festést, folyóka-, és lépcsőkialakítást.

Az idei évben 17 híd idomacél korlátján végeztek az üzem-mérnökségek felújító festést. A szemcseszórásos festék és rozstda eltávolítást a Cardium Kft. végezte.

Az üzem-mérnökségek az év folyamán még hídkörnyezet tisztítást, és kisebb karbantartási munkákat végeztek (fugázás, betonkorlátok javítása, festése, stb.)

Vegyszeres gyomirtást hét híd rézsüburkolatain végzett egy külső vállalkozó.

Hídmosások

A központilag szervezett 2007. évi hídmosási programban 29 híd mosása szerepelt. A hídmosásokra a megyében március végén került sor, a hidak felső tisztítását április elején végezte el a vállalkozó. A villamos vasútvonal feletti hidak mosása ebben az évben nem történt meg, kérjük a következő években a programba a hidakat újból szerepeltetni szíveskedjenek (Veszprém megyében nyolc villamos vasútvonal feletti hidat érint).

A hídmosásokkal kapcsolatban az alábbi észrevételeink vannak: A hídmosásokat végző Hídszervíz Kft. megkéri a közútkezelői hozzájárulásokat a hídmosások idejére, azonban előfordul, hogy nem pontosan azokon a napokon jönnek a megyébe amikor a hozzájárulást megkérték. Rajzos munkarésszel kiegészített forgalomterelési tervet eddig egyszer sem készítettek, pedig néhány híd esetében egyedi terv kell, mert a forgalomterelést nem lehet az útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint (pl. a híd alatt is halad a forgalom, a híd alatti ürszelvény alig magasabb a szükségesnél, és még a kosaras kocsi is dolgozik, alul is terelés szükséges) egyszerűen kivitelezni. A Hídszervíz Kft. a helyszínen korrekten megoldja a terelést a bonyolultabb esetekben is, de a közútkezelői hozzájárulás kiadásához helyszínrajzot kellene készíteni, ezt a rajzot utána minden évben lehetne használni.

A hídmosás minőségével elégedettek voltunk.

A Hídszervíz Kft. 2007. augusztus 23-24-én végezte el a megyében két hídon, 90 fm-en a szegélytőben lévő hézagok kiöntését. Észrevételem az, hogy a hézagkiöntés mennyiségét a jövőben, más módon kellene meghatározni, mert a mosásra kije-

lőlt hidak szerkezeti hossza miatt a 100 fm vagy túl kevés, vagy sok. Valójában másfél híd szegélytőben lévő hézagainak kiöntésére volt elég, egy híd esetében a túlsó szegély melletti hézag kiöntését az üzemmérnökség végezte el. Veszprém megyében viszonylag sok új, nem régen épült híd szerepel a mosási programban, ezeken még nincs szükség hézagkiöntésre, illetve a régebben épült programban szereplő hidaknál már nagyobb beavatkozásra van szükség. Célszerű lenne, ha a mosási programban nem szereplő hidakat is be lehetne vonni a hézagkiöntési programba.

A hézagkiöntések jó minőségben készültek el, állapotukat a következő években folyamatosan figyelemmel kísérjük.

Az országos hídmosási programban nem szereplő, szózott úton lévő hidak mosását az üzemmérnökségek a tavaszi időszakban elvégezték.

Hídvizsgálatok

A megyében hídfővizsgálatot egy hídon végzett a régióban nyertes HÍDFŐ Konzorcium a 8 sz. főút 45+850 km szelvényében lévő veszprémi Budapest utca feletti közúti felüljárón.

A fővizsgálat probléma nélkül zajlott. A szakvélemény szállítási határideje 2007. november 20-án lejárt, azonban a mai napig a fővizsgálati jegyzőkönyv egy példánya sem jutott el a megyei hídmérnökhöz.

Az év végéig a 442 db-os hídállomány hídmérnöki vizsgálata befejeződik. A hidak állapotának felvétele a hídelem vizsgálati lapok alapján történt, a hídvizsgálatokról az ÚT1-2.207 Útügyi műszaki előírásban foglaltaknak megfelelően a hídvizsgálati jegyzőkönyvek és a hídszemle jegyzőkönyvek elkészültek, illetve elkészülnek. A jegyzőkönyvekben rögzítve vannak mindazok a hibák és hiányosságok, melyeket a következő időszakban javítani kell.

2007. november 14-én Vigh István, a KKK tisztítási, üzemeltetési és karbantartási feladatok ellenőrzésével megbízott műszaki ellenőre ellenőrizte a hídvizsgálatokat. A műszaki ellenőr megál-

lapította, hogy a hidak állapotának figyelemmel kísérése a vonatkozó előírásoknak megfelel, a vizsgálatról jegyzőkönyv készül.

Fejlesztési tervezések, engedélyezés

2007. június 30-i határidővel elkészült a marcaltői Rába-híd felújítási terve, építési engedélyeztetése folyamatban van.

Fejlesztési építések

Ez év augusztusában elindultak a Márkót elkerülő út kivitelezési munkái, a szakaszon egy völgyhíd építése is megkezdődött. A műszaki ellenőrzésben és lebonyolításban a Magyar Közút Kht. nem vesz részt.

A 710 sz. Balatonakarattya-Balatonfűzfő elkerülő út felett három új híd létesült. Egy vasúti híd és egy mezőgazdasági híd, melyek a Magyar Közút Kht. szempontjából, mint merev áthidalások kerülnek nyilvántartásba; valamint egy közúti felüljáró, mely egy összekötő utat vezet át a 710 sz. út felett. Az új híd az elkerülő szakasz műszaki átadás-átvételi eljárásának befejezése után kerül be a hídnyilvántartásba.

OKA 2000 Híd alrendszer program és OKA adatbázis

2007 márciusában a záróállomány visszatöltése után a változások naprakészen fel vannak vezetve az adatbázisba, azonban júniusban valamilyen oknál fogva újabb záróállományt kaptunk, ami azt jelentette, hogy a korábban felvezetett friss adatok elvesztek, az adatok újbóli felvezetése így már nem kis nehézséget okoz.

A Magyar Közút Kht. számítógépes rendszerének átalakítása a Híd alrendszer működésében is jelentős fennakadásokat okoz, ezek a problémák jelenleg is fennállnak. A problémák megoldása érdekében segítséget kértem Pásztó Gábortól.

Fenti okok miatt a hídállományhoz kapcsolódó adatváltozások felvitele az előírásokban rögzített határidőn belül nem valószínű, hogy megtörténik.

Útvonal-engedélyezés

Az útvonal-engedélyezést az adattári munkatárs végzi, vele együtműködve a hídadat-szolgáltatás zökkenőmentesen folyik.

Műemlék, műszaki emlék hidak

A megyében, országos közút területén található hegyesdi műemlék híd állapotára az illetékes tapolcai üzemmérnökség fokozott figyelmet fordít.

2007-ben történt személyi, munkaköri változások

2007. április 1-től a hídmérnök a Műszaki tervezési és lebonyolítási osztályon folytatja tevékenységét.

Veszprém, 2007. december 5.

Kovács Csilla, hídmérnök

Zala Megyei Igazgatóság

A megye hídállománya az elmúlt évben két híddal nőtt: az M7 autópálya építés kapcsán a Nagykanizsa 741 sz. úton (távlati 74 sz. főút Nagykanizsa város elkerülő út) és a meglévő 74 sz. főút útkorrekciója miatt.

	<u>2007. év elején:</u>	<u>2007. év végén:</u>
hidak száma	437	439
szerkezeti hossz	5521,13 fm	5550,58 fm
hídfelület	52 323 m ²	52 622 m ²

Fenntartás, üzemeltetési feladatok:

Saját üzemmérnökségi kivitelezésben komolyabb hídfenntartási munka nem volt, csak hídkorlátok helyreállítása.

Tervezések

Hét híd felújítási munkáinak tervezése készült el november 30-ig a Pont-Terv Zrt. által, melyek a következők:

7417/0+745//8068	Szattai-patak-híd,
7538/8+489//5442	Aligvári Margitai-patak-híd,
7416/1+471//5259	Csesztregi Sárberki-patak-híd,
7352/15+849//5199	Kehidakustányi Barátság-híd,
7352/17+644//5200	Zalakoppányi Cigány-patak-híd,
75/41+068//2267	Zalatárnoki Görbőföldi-patak-híd,
75/48+714//2270	Zágorhidai Cserta-híd.

Mind a hét műtárgynál: új burkolati rendszer, új szigetelés, új szegély vagy szegélyjavítás, új korlátok, új folyókák és vizsgálólépcsők, betonfelület javítási munkák lettek megterveztetve. Tervezési munkák összköltsége nettó 13.090.000 Ft.

Három korlátozott teherbírású híd statikai cél- és felülvizsgálata és megerősítési tervezési munkái készültek el december 10-éig, az Union-Plan Kft. által, melyek a következők:

75/61+805//2273 Lenti Kerka-ártéri-híd

7327/14+097//5137 Zalaszántói időszakos vízfolyás híd

7364/2+321//5217 Petőhenyei Zala-híd

A célvizsgálatok és tervezés összköltsége nettó 2.900.000 Ft.

Hídfelújítások

Három műtárgy felújítási munkái lettek meghirdetve, melyet a Polár-Húsz Kft. nyert.

74/31+937//2244 Baki Csurgópusztai-híd: Szegélyek, korlátok felújítása, kopórétteg csere, szegély melletti új öntöttaszfalt-sáv kialakítása, új folyókák, vizsgálólépcsők készültek, burkolt részsíkúpok helyreállítása és betonfelület javítási munkák készültek el november 30-ig. Költsége nettó 5.976.630 Ft.

7531/2+644//5411 Kacorlaki Principális-csatorna-híd: A felújítási munkák csak 2008 tavaszán kezdődnek meg melyek a következők: burkolat-szigetelés csere, új szegélyek és korlátok építése, folyókák vizsgálólépcsők építése, betonfelület javítási munkák. Költsége nettó 8.354.144 Ft.

75/50+839//2271 Mumori Kerta-patak-híd: A híd tervezési és kivitelezési munkái egy ütemben készültek, a kivitelezés jelenleg is folyik és áthúzódik a 2008. évre is. A töltés átvezetési keret-híd egyik párhuzamos szárnyfalának része az ősz folyamán kiborult, ezért szükség volt az eredeti tervezési diszpozíció megváltoztatására. A műtárgynál négy, új merőleges szárnyfal épül 3-3 db új cölöpalapozással és új fejgerendával, új burkolati keresztzivárgókkal, betonfelületek javítási munkái és új vízelvezető folyókák építése. Módosított költsége nettó 18.297.700 Ft.

Hídmosások

Országos hídmosási program keretében 53 hidat mostak le a Hídszervíz Kft. munkatársai, munkájukat alaposan végezték, megvoltunk velük elégedve.

Üzemmérnökségek a tavaszi hídmosási programjuk keretében a szózott úti hidakat lemosták.

Hídvizsgálatok

Hídfővizsgálatok a megyében három hídnál történtek, melyek a következők:

7512/3+625//5386	Zalavári Zala-híd
7538/15+861//5447	Dobri Kerka-ártéri-híd
7538/16+385//5448	Dobri Kerka-híd

A vizsgálatok során a helyszínen egyeztetve beszéltük meg a problémákat.

Az éves hídmérnöki vizsgálatok 100%-ban elkészültek.

Fejlesztés

Terveztetés, engedélyeztetés: NIF Zrt. által bonyolítva 76 sz. és 86 sz. főút 11,5 tonnás burkolat megerősítés szakaszán, több érintett műtárgy esetén.

INTERREG program keretében több szlovén határ menti műtárgy felújítási tervezése.

Fejlesztési építések

Két új műtárgy épült az M7 Nagykanizsa-Becsehely autópályára építés kapcsán, egy a 74 sz. főút korrekció Nagykanizsa város szakaszán, egy pedig a 741 sz. főúton (távlati Nagykanizsa, 74 sz. elkerülő út). Mindkét műtárgy kezelését mi végezzük jelenleg.

2007-ben történt személyi, szervezeti, munkaköri változások

Idei évben az Üzemeltetési és fenntartási osztályról szervezeti átalakulás miatt a megyei műszaki tervezési és lebonyolítási osztály állományába kerültem.

Zalaegerszeg, 2007. december 6.

Biri Gábor, hídmérnök

Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.

A Híd-, Műtárgy Osztály tevékenysége

Az osztály tevékenysége kiterjed a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal kezelésében lévő műtárgyak üzemeltetési és fenntartási feladatainak ellátására.

- 291 közúti és gyalogos híd, felüljáró (köztük 13 db Duna- és Duna-ág-híd)
- 73 közúti és gyalogos aluljáró

- 80 lépcső és támfal
- 13 magasságkorlátozó kapu
- Várhegyi Alagút

A műtárgyak üzemeltetési és fenntartási feladatainak körében rendszeresen ellenőrizzük a létesítményeket, karbantartjuk azok gépészeti berendezéseit (vizsgálókocsik, szivattyúk, zsilipkapuk, átemelő gépházak, felvonók, szellőző-gépházak), elvégezzük a rendeletben előírt vizsgálatokat, részt veszünk az üzemeltetett létesítményeket érintő hatósági, kezelői eljárásokon, helyszíni bejárásokon, műszaki átadás-átvételi eljárásokon.

A Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal kezelésébe kerülő új műtárgyak, valamint a felújítandó létesítmények műszaki terveit üzemeltetői szempontból véleményezzük. A felújítási munkák során lebonyolítói (pl. Millenniumi híd felújítása, Petőfi híd pályaszerkezet felújítása, Lánchíd lánchorgonyzások korrózióvédelme), illetve műszaki ellenőri tevékenységet folytatunk.

Hídmesteri szolgálatot működtetünk a Duna-hidakon. Az üzemeltetésünkben lévő műtárgyak műszaki terveit külön tervtárunkban őrizzük. A felújítási munkák során minőségellenőrzési vizsgálatokat, valamint a műtárgyak állapotának meghatározására állapotfelméréseket végzünk. A létesítmények műszaki adatairól, hídvizsgálatok eredményeiről, a műtárgyakon végzett beavatkozásokról nyilvántartást vezetünk, rendeletben előírt módon. Üzemeltetési és fenntartási tevékenységünket a rendelkezésünkre álló pénzügyi lehetőségek függvényében végezzük.

Az Osztály felépítése, létszáma

<u>Híd-, műtárgy Osztály</u>	2 fő	osztályvezető, diszpécser
Hídfenntartási csoport	10 fő	csoportvezető, létesítményfelelősök, adminisztrátor
Hídmesteri szolgálat	8 fő	hídmesterek, várhegyi Alagút szellőző-gépház kezelő

Műtárgyfenntartási csoport 7 fő csoportvezető, létesítményfelelősök, adminisztrátor

Létesítményvizsgálati csoport 3 fő csoportvezető, létesítményfelelősök

Mindösszesen: 30 fő

2006. évi felújítási munkáink

A fővárosban 2006. évben három kis hidat felújítottunk fel. A felújítási munkák lebonyolítói feladatait osztályunk végezte.

Híd neve	Jellege	Felülete (híd+lépcső)
X. ker. Nemes utca – Rákospatak	közúti	97 m ²
XV. ker. Kozák téri felüljáró	gyalogos	466 m ²
III. ker. Tímár utcai felüljáró	gyalogos	720 m ²

A korábbi években felújított hidak közül 17 műtárgynál járunk el garanciális ügyekben.

2006. évi üzemeltetési munkáink

A víznyelőket és dilatációkat tavasszal minden hídon kitisztítottuk (680 db víznyelő és 712 forgalmi sáv szélességben dilatáció). Az őszi tisztítási feladatok során forráshiány miatt csak 220 db víznyelőt és 171 forgalmi sáv szélességű dilatációt tudtunk kitisztíttatni.

A várhegyi Alagút burkolatának felső ívét vegyszeres-vizes technológiával letisztítottuk.

24 aluljáróban, több mint 10 000 m²-en távolítottunk el falfirkákat.

8 híd fővizsgálata és 7 híd célvizsgálata készült el. A dunai árvíz miatt elvégeztettük a Duna-hidak medervizsgálatát, az előírásoknak megfelelően.

Elvégeztük a Gellért hegy sziklavizsgálati és veszélymentesítési munkáit, valamint a vízeséshez csatlakozó támfal felülettisztítását és javítását.

2006. évi fenntartási munkáink*Duna-hidak fenntartása*

A Szabadság híd felújításának engedélyezési terveit a Főmterv Zrt. elkészítette, a Margit híd felújítási terveinek elkészítését közbeszerzési eljárás keretében a Margit híd Konzorcium nyerte.

Felüljárók, kis hidak fenntartási munkái

A Kacsóh Pongrác úti felüljáró dilatáció cseréjét a Főmterv Zrt. megtervezte. A Helsinki úti, közúti felüljáró Betonút típusú támfalát ki kellett dúcolni a nagy mértékű elmozdulások miatt.

Aluljárók fenntartási munkái

A kisebb javítási munkákon túl a 11 kiemelten kezelt aluljáróban esztétikai (festés, burkolatjavítás, lépcsőjavítás, üzemi helyiségek nyílászáróinak cseréje, padlóösszefolyók cseréje, utastájékoztatók felújítása) felújításokat végeztünk el.

Támfalak, lépcsők fenntartása

A közterületi lépcsőkön és támfalakon kis felületű javítási, karbantartási feladatokat végeztünk.

2007. évi felújítási munkáink*Szabadság híd*

Megkezdődött a Szabadság híd felújítása. A felújítást a Szabadság híd Konzorcium végzi. A hídon új vasbeton pályalemez, új ortotróp acél járda készül, az acélszerkezeteket kijavítják, teljes korrózióvédelem készül, műemléki szempontból helyreállítják a hidat, a kőszerkezeteket felújítják, új villamosvasúti alépítmény készül, a hídon átvezetett víznyomó csöveket kicserélik. A befejezés határideje 2008. október 30. A Metróber Kft. alvállalkozójaként a Híd-, Műtárgy Osztály a korrózióvédelmi munkák lebonyolítója. A felújítási munkákban az üzemeltetői érdekek képviselőjeként is részt veszünk.

Margit híd

A Margit híd felújításának engedélyezési terveit a Margit híd Konzorcium elkészítette. A felújítást 2008-ban el kell kezdeni. A

tervezés során a tervtárgyalásokon az üzemeltetői érdekeket képviseltük.

További felújítási munkák

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala közbeszerzési pályázatot írt ki az alábbi munkákra. Mindegyik felújítási munkánál a lebonyolító a Híd-, Műtárgy Osztály.

Budapest, 2007. évi híd-, műtárgy felújítás/átépítési munkák	
1. csoport	
XXII. ker. Horogszegi határsor – Hosszúréti-patak közúti híd	17 m ²
III. ker. Nánási út – Aranyhegyi-patak közúti híd	28 m ²
II. ker. Nagykovácsi út – Ördögárok közúti híd	50 m ²
XIV. ker. Városligeti-tó feletti gyalogos híd	266 m ²
XV. ker. Régi Fóti út – Szilas-patak közúti híd	72 m ²
Budapest, 2007. évi híd-, műtárgy felújítás/átépítési munkák	
2. csoport	
Duna-hidak és felüljárók dilatációs szerkezeteinek átépítése és javítása	600 fm
Duna-hidak és felüljárók járdáinak bevonat javítása	2000 m ²
Duna-hidak és felüljárók köburkolatainak javítása	150 m ²
Duna-hidak és felüljárók acélszerkezeteinek javítása	45 t
Duna-hidak és felüljárók korrózióvédelmi javítása	2000 m ²
Árpád híd kopóréteg csere	23431 m ²
Fővárosi talajtámfalak megerősítő felújítása	4000 m ²

Az Árpád híd kopóréteg cseréje már szeptemberben elkészült, a 2. csoport többi feladatainak egy része áthúzódik a 2008. évre. Az 1. csoport feladatai teljes egészében 2008-ra tolnak.

A korábbi években felújított hidak esetében 14 műtárgynál jártunk el garanciális ügyekben.

2007. évi üzemeltetési munkáink

Az I. negyedévben elvégeztettük a hidak dilatációinak, víznyelőinek tisztítását. A III. negyedévben pénzügyi források hiányában csak a dilatációk és víznyelők töredékét tudtuk tisztíttatni.

13 aluljáróban mintegy 3750 m²-en távolítottunk el a falfirkákat.

15 híd, illetve felüljáró fővizsgálata, valamint 5 célvizsgálat közbeszerzési eljárása kezdődött el. A vizsgálatok 2008-ban készülnek el.

A Gellért-hegyi sziklafal vizsgálatát és veszélymenetesítését elvégeztük. A terület kezelői feladatait a 2008. évtől a Környezetvédelmi Ügyosztály veszi át, így a fenntartási feladatok kikerülnek az Osztály feladatköréből.

A várhegyi Alagút főtéjének tisztítása fedezet hiányában elmaradt.

2007. évi fenntartási munkáink

A kisebb fenntartási munkákon felül az alábbi nagyobb munkákat végeztük el.

Duna-hidak fenntartása

Három Duna-hídról lopták el a hajózóút jelzőlámpák elektromos kábeleit.

A Margit híd közúti vasbeton pályalemezét az MSc Kft. megvizsgálta. A vizsgálat eredménye, hogy 36 kazettát sürgősen alá kell dúcolni, valamint további 15 kazettánál javasolják a pályalemez ideiglenes megtámasztását. A munkát fenntartási keretünk terhére Gyorskarbantartó Főépítésvezetőségünk megkezdte. A vasbeton járda szegélye helyenként letöredezett, darabjai a rakpartra hullottak. Ezért átvizsgáltuk a szegélyeket és a laza részeket eltávolítottuk.

Felüljárók, kis hidak fenntartási munkái

Az M3 – Fűrészt utcai gyalogos felüljárójának egy túlméretes jármű ütközött, a hossztartó megsérült. A tartót szénszálas lamellák felragasztásával megerősítettük.

Aluljárók fenntartási munkái

A 4-es metró építése miatt négy aluljárónk egy-egy részét elbontották.

Budapest, 2008. január 31.

Hodik Zoltán osztályvezető

HÍDÁLLOMÁNY

A következő oldalakon közreadjuk az országos közutakon és a MÁV vonalain található nagyobb hidak rövidített kimutatását. Terjedelmi kötöttségek miatt az egy-egy hídról közölt adatokat egyetlen sorra kellett csökkenteni, továbbá csak a 20 méter legnagyobb szabad nyílásméret fölötti országos közúti hidakat, valamint a 10 méter össznyílás fölötti vasúti hidakat adjuk közre.

A táblázatok a hazai hídállománynak csak egy részét ölelik fel, mégis hasznos áttekintést nyújt ez a szerkesztett összeállítás. A későbbiekben bővíteni kívánjuk hídkezelők körét. A hidak utanként, illetve vasútvonalanként, szelvényezési sorrendben szerepelnek. A Duna- és Tisza-hidakat vastag betűs kiemeléssel láttuk el.

Ezúttal is köszönjük a közölt állományok összeállításához nyújtott segítséget. Az országos közutakon lévő hidak összeállításában Rigler István, a vasúti hidak összeállításában pedig Erdődi László, Dányi György, Fehérné Suba Mária vett részt. A hidak földrajzi, vízrajzi ellenőrzését Szemerey Ádám végezte.

A közölt adatok, már csak mennyiségéből kifolyólag is, sajnos számos hibával terheltek. Kérjük a Tisztelt Olvasót, a fellelt hibákról tájékoztatassa a szerkesztőséget. Köszönjük.

Országos közutakon lévő 20 m nyílás fölötti hidak

Forrás: Országos Közúti Adatbank (OKA) Híd alrendszere, 2007. év végi záróállomány.

A közzétett 20 m szabad nyílás fölötti hidak száma 970, ezek együttes szerkezeti hossza 83,7 km, felülete pedig 1 km².

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M0	2+003	776	M0 feletti, bevásárló központi csp. híd	22,70	4	73,70	1 171	1994
M0	2+803	191	Dulácska völgyhíd	33,90	5	181,80	4 383	1994
M0	3+451	193	M0-M7 csp. M7 feletti csomóponti híd	24,20	4	99,90	1 868	1994
M0	4+665	777	M0 feletti földúti híd	22,60	4	75,00	614	1994
M0	6+559	778	M0 feletti földúti híd	35,10	3	71,40	771	1994
M0	7+050	779	M0 feletti gyalogúti híd	37,20	3	66,90	181	1994
M0	7+520	780	M0 feletti földúti híd	20,80	4	77,10	832	1994
M0	7+800	196	8102 j. közút feletti híd	22,80	3	62,80	1 250	1994
M0	8+795	781	Diósd, M0 feletti Nárcisz utcai híd	20,30	4	66,70	634	1994
M0	13+406	202	Budapest-Pusztaszabolcs vasút feletti híd	23,50	12	257,20	5 073	1994
M0	13+734	203	Bp.-Székesfehérvár vasút feletti híd	25,70	4	87,60	2 322	1994
M0	15+093	170	Hárosi Duna-híd	106,50	9	770,50	16 949	1990
M0	21+730	172	Soroksári-Duna-híd	73,40	17	498,90	10 830	1990
M0	25+328	701	M0 feletti 5. sz. főúti csomóponti híd	24,60	4	80,40	1 158	1988
M0	26+186	702	M0 feletti földúti híd	24,40	2	51,10	383	1988
M0	27+920	703	M0 feletti tangazdasági út híd	24,40	2	51,10	511	1988
M0	31+630/1	911	M0 feletti földúti híd	21,15	4	68,01	826	2005
M0	32+295/1	912	M0 feletti földúti híd	20,90	4	68,00	826	2005
M0	33+050/1	343/1	Budapest-Lajosmizse vasút feletti híd	20,56	3	65,24	1 389	2005
M0	33+050/2	343/2		20,56	3	65,24	1 389	2005
M0	39+685/1	345/1	Budapest-Cegléd vasút feletti híd	31,24	2	57,08	1 032	2005
M0	39+685/2	345/2		31,24	2	57,08	1 032	2005
M1	12+661/2	1001/2	M1-M7 elválasztó csomóponti híd	28,40	3	78,00	866	1963
M1	22+908/1	704	M0 feletti dúlúti híd	24,20	2	50,40	378	1986
M1	25+974/1	165/1	Sertéstelepi út feletti híd	24,30	2	44,50	676	1986
M1	25+974/2	165/2		24,30	2	44,50	690	1986
M1	29+578/1	705	M1 feletti dúlúti híd	24,20	2	50,40	378	1985
M1	32+199/1	706	M1 feletti dúlúti híd	24,20	2	50,40	378	1985
M1	39+189/1	118/1	Földút feletti híd	20,00	1	21,20	326	1982
M1	39+189/2	118/2		20,00	1	21,20	326	1982
M1	41+606/1	121/1	Váli-víz-híd	22,60	4	71,10	960	1982
M1	41+606/2	121/2		22,60	4	71,10	960	1982
M1	44+734/1	707	M1 feletti dúlúti híd	23,00	2	47,40	356	1982
M1	53+673/1	129/1	Malom-patak-híd	26,60	3	64,60	917	1982
M1	53+673/2	129/2		26,60	3	64,60	1 014	1982
M1	57+216/1	132/1	Tatabánya, Gödöri dúlút feletti híd	22,60	3	63,70	860	1982
M1	57+216/2	132/2		22,60	3	63,70	860	1982
M1	60+821/2	93/2	Tatabánya 1 sz. főút feletti híd	20,80	5	94,30	1 490	1975
M1	60+827/1	93/1		20,80	5	94,30	1 482	1975
M1	61+208/1	94/1	Által-ér-híd	25,50	3	64,50	902	1975
M1	61+208/2	94/2		25,50	3	64,50	909	1975
M1	106+705/2	175/2	M1 Győr, keleti csp. feletti csomóponti ág híd	20,30	3	46,00	691	1994
M1	106+721/1	175/1		20,30	3	46,00	668	1994
M1	114+960/2	177/2	M1 Győr, Ipari területi csp. 81 sz. főút feletti híd	21,30	3	46,60	700	1994
M1	114+966/1	177/1		21,30	3	46,60	700	1994
M1	118+522/1	179/1	Győrszabadhegyi 82 sz. főút feletti híd	22,80	4	76,80	1 153	1994
M1	118+526/2	179/2		22,80	4	76,80	1 391	1994
M1	122+794/1	183/1	Ménfőcsanakai 83 sz. főút feletti híd	20,90	1	23,50	353	1994
M1	122+803/2	183/2		20,90	1	23,50	353	1994
M1	124+354/1	186/1	Győri Rába-híd	63,40	9	354,60	4 681	1994
M1	124+355/2	186/2		63,40	9	354,60	4 681	1994

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M1	129+446/1	224/1	Győri Rábca-híd	32,80	7	93,60	1 404	1995
M1	129+449/2	224/2		32,80	7	93,60	1 452	1995
M1	132+152/1	806	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	133+540/1	807	M1 feletti Börcs-Öttevény úti híd	21,30	2	44,60	432	1995
M1	139+760/1	808	M1 feletti földúti híd	24,40	2	51,20	420	1995
M1	143+830/1	809	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	146+200/1	810	M1 feletti földúti híd	24,40	2	51,20	420	1995
M1	148+210/1	812	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	149+536/1	813	M1 feletti földúti híd	23,30	2	48,60	398	1995
M1	150+480/1	814	M1 feletti földúti híd	23,30	2	48,60	398	1995
M1	152+842/1	816	M1 feletti földúti híd	22,30	2	46,60	382	1995
M1	156+514/1	817	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	158+407/1	818	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	160+118/1	819	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	161+668/1	820	M1 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1995
M1	164+594/1	821	M1 feletti földúti híd	24,30	2	50,60	414	1995
M1	168+376/1	2547/1	Bányató feletti híd	30,30	10	303,20	4 182	1982
M1	168+376/2	2547/2		30,30	10	304,00	4 164	1982
M1	169+300/1	822	M1 feletti földúti híd	22,30	2	45,60	483	1995
M15	2+920	823	M15 feletti földúti híd	24,20	2	51,20	420	1998
M15	4+000	824	M15 feletti földúti híd	24,20	2	51,20	420	1998
M15	4+093	230	Lajta-híd	22,80	3	44,60	589	1998
M15	5+100	232	Lajta-balparti-csatorna-híd	29,80	3	63,60	839	1998
M15	5+450	233	Hegyeshalom-Rajka vasút feletti híd	22,80	5	94,70	1 250	1998
M15	6+020	825	M15 feletti földúti híd	24,40	2	51,20	420	1998
M15	7+894	826	M15 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	364	1998
M15	8+385	827	M15 feletti földúti híd	21,30	2	44,60	366	1998
M15	9+950	828	M15 feletti földúti híd	24,40	2	51,30	472	1998
M15	11+850	829	M15 feletti földúti híd	24,40	2	51,20	420	1998
M15	12+640	830	M15 feletti földúti híd	23,30	2	48,60	398	1998
M19	1+197	104	Győrszentiváni vasút feletti híd	20,00	4	76,80	2 152	1977
M19	8+436	720	Győrszentiváni 19 sz. főút feletti 3. híd	120,00	4	56,00	436	1977
M2	18+561/1	2652	M2 feletti híd	24,60	4	76,70	706	1999
M2	33+700	210	Göd utáni M2 feletti gyalogos híd	30,10	6	95,40	228	1997
M2	47+565	245	Vác utáni 12 sz. főút feletti híd	30,00	1	32,00	480	1997
M3	20+415/1	726	Mogyoródi Kiss Ernő utcai híd	21,00	4	62,80	390	1978
M3	29+213/1	717	Gödöllői Knézits utcai gyalogúti híd	22,70	5	91,70	311	1978
M3	34+152/1	16/1	Bagi völgyhíd	21,70	11	256,30	3 641	1980
M3	34+152/2	16/2		21,70	11	256,30	3 641	1980
M3	36+197/1	719	M3 feletti gyalogúti híd	25,40	2	53,60	182	1980
M3	39+684/1	730	Bagi Honvéd utcai híd	23,90	3	74,90	743	1980
M3	41+220/1	19/1	Galga-patak-híd	22,00	1	23,70	351	1980
M3	41+220/2	19/2		22,00	1	23,70	351	1980
M3	42+190/1	21/1	Budapest-Hatvan vasút feletti híd	29,80	5	151,90	2 247	1980
M3	42+190/2	21/2		29,80	5	151,90	2 247	1980
M3	43+230/1	731	M3 feletti dűlőúti híd	25,70	2	54,40	408	1980
M3	47+064/1	732	M3 feletti dűlőúti híd	21,70	2	46,40	348	1980
M3	54+560/1	23/1	Hatvani 21 sz. főút feletti híd	30,10	5	117,40	1 820	1983
M3	54+560/2	23/2		30,10	5	117,40	1 820	1983
M3	55+190/1	138/1	Hatvan-Salgótarján vasút feletti híd	30,00	1	32,20	435	1983
M3	55+191/2	138/2		30,00	1	32,20	499	1983

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M3	55+685/1	139/1	Dülőút feletti híd	26,00	1	27,60	385	1983
M3	55+686/2	139/2	Dülőút feletti híd	26,00	1	27,60	373	1983
M3	56+078/1	140/1	Zagyva-híd	22,40	3	52,20	736	1983
M3	56+078/2	140/2	Zagyva-híd	22,40	3	52,20	704	1983
M3	56+640/1	141/1	2401 j. út feletti híd	26,00	1	27,60	379	1983
M3	56+640/2	141/2	2401 j. út feletti híd	26,00	1	27,60	373	1983
M3	59+590/1	142/1	Dülőút feletti híd	26,00	1	27,60	504	1983
M3	59+590/2	142/2	Dülőút feletti híd	26,00	1	27,60	373	1983
M3	61+470/1	733	M3 feletti dülőúti híd	21,60	2	45,80	344	1983
M3	65+910/1	734	Fáyutcai bekötőúti híd	21,60	2	45,80	394	1983
M3	67+877/1	735	M3 feletti dülőúti híd	21,60	2	45,80	344	1983
M3	69+079/1	736	M3 feletti dülőúti híd	21,60	2	45,80	344	1983
M3	72+760/1	789	Atkári Mátyás 1. úti híd	24,20	2	50,60	412	1998
M3	74+690/1	790	M3 feletti dülőúti híd	24,20	2	50,60	412	1998
M3	81+580/1	793	M3 feletti dülőúti híd	22,90	4	70,00	568	1998
M3	82+925/1	215/1	Budapest-Miskolc vasút feletti híd	25,20	3	64,00	949	1998
M3	82+925/2	215/2	Budapest-Miskolc vasút feletti híd	25,20	3	64,00	872	1998
M3	84+080/1	794	M3 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	414	1998
M3	91+035/1	217/1	Bene-patak-híd	23,80	1	25,90	353	1998
M3	91+035/2	217/2	Bene-patak-híd	23,80	1	25,90	353	1998
M3	91+890/1	795	M3 feletti földúti híd	20,80	4	66,40	540	1998
M3	93+985/1	796	M3 feletti földúti híd	24,30	2	50,60	412	1998
M3	94+597/1	218/1	Tamóca-patak-híd	23,90	1	25,90	353	1998
M3	94+597/2	218/2	Tamóca-patak-híd	23,90	1	25,90	353	1998
M3	96+120/1	797	M3 feletti földúti híd	20,80	4	66,40	540	1998
M3	98+690/1	798	M3 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	414	1998
M3	102+524/1	799	M3 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	414	1998
M3	105+140/1	800	M3 feletti földúti híd	20,80	4	66,80	544	1998
M3	107+140/1	801	M3 feletti földúti híd	24,00	2	50,60	412	1998
M3	109+610/1	802	M3 feletti földúti híd	24,00	2	50,60	412	1998
M3	112+313/1	803	M3 feletti földúti híd	24,00	2	50,60	412	1998
M3	112+700/1	804	M3 feletti marhahajtóúti híd	24,00	2	50,60	412	1998
M3	119+287/1	841	M3 feletti földúti híd	20,90	4	65,20	530	2002
M3	120+723/1	248/1	Rima-patak-híd	25,60	1	28,00	382	2002
M3	120+723/2	248/2	Rima-patak-híd	25,60	1	28,00	382	2002
M3	122+951/1	842	M3 feletti földúti híd	24,30	2	50,60	462	2002
M3	124+428/1	249/1	Ostoros-patak-híd	25,90	1	28,30	386	2002
M3	124+428/2	249/2	Ostoros-patak-híd	25,90	1	28,30	386	2002
M3	126+091/1	843	M3 feletti földúti híd	24,30	2	50,80	516	2002
M3	128+734/1	844	M3 feletti földúti híd	24,40	2	50,80	516	2002
M3	132+859/1	845	M3 feletti földúti híd	24,40	2	50,80	414	2002
M3	136+035/1	252/1	Nád-ér-híd	22,00	1	23,70	323	2002
M3	136+035/2	252/2	Nád-ér-híd	22,00	1	23,70	323	2002
M3	136+625/1	846	M3 feletti földúti híd	24,40	2	50,80	414	2002
M3	137+184/1	253/1	Kácsi-patak-híd	22,00	1	23,60	322	2002
M3	137+187/2	253/2	Kácsi-patak-híd	22,00	1	23,60	322	2002
M3	139+591/1	847	M3 feletti földúti híd	24,20	2	50,60	412	2002
M3	143+161/1	848	M3 feletti földúti híd	24,20	2	50,80	414	2002
M3	147+229/1	849	M3 feletti földúti híd	20,90	4	66,40	540	2002
M3	152+797/1	850	M3 feletti földúti híd	24,30	2	51,00	416	2002
M3	159+271/1	851	M3 feletti földúti híd	93,00	4	66,40	540	2002
M3	161+052/1	852	M3 feletti földúti híd	24,20	2	50,60	412	2002
M3	163+169/1	853	M3 feletti földúti híd	24,20	2	50,60	412	2002

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M3	165+953/1	854	M3 feletti földúti híd	24,20	2	50,60	412	2002
M3	167+317/1	260/1	Tisza-ártéri-híd (1.)	26,50	5	139,50	2 039	2002
M3	167+317/2	260/2		26,50	5	139,50	2 125	2002
M3	167+781/1	261/1	Oszlári Tisza-híd	99,50	9	403,60	4 988	2002
M3	167+781/2	261/2		99,50	9	403,60	4 986	2002
M3	168+304/1	262/1	Tisza-ártéri-híd (2.)	30,00	1	31,80	461	2002
M3	168+304/2	262/2		30,00	1	31,80	461	2002
M3	168+685/1	263/1	Tisza-ártéri-híd (3.)	30,00	1	31,80	520	2002
M3	168+685/2	263/2		30,00	1	31,80	467	2002
M3	169+583/1	855	M3 feletti földúti híd	26,20	2	55,00	448	2002
M3	169+888/1	266/1	Király-ér-híd	30,20	2	55,00	906	2002
M3	169+888/2	266/2		30,20	2	55,00	854	2002
M3	170+595/1	856	M3 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	416	2002
M3	172+021/1	857	M3 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	416	2002
M3	173+720/1	267/1	Mocsérért feletti híd	26,80	9	249,40	3 633	2002
M3	173+720/2	267/2		26,60	9	248,30	3 620	2002
M3	177+653/1	281/1	Nyugati-főcsatorna-híd	24,60	5	93,90	1 722	2004
M3	177+653/2	281/2		24,60	5	93,90	1 561	2004
M3	188+040/1	435/1	Hortobágy-főcsatorna-híd	22,80	5	89,89	1 440	2007
M3	188+040/2	435/2		22,83	5	90,00	1 270	2007
M3	190+400/1	437/1	Vadátjáró feletti híd	23,90	1	25,90	359	2007
M3	190+400/2	437/2		23,90	1	25,90	359	2007
M3	196+113/1	439/1	KIII-főcsatorna-híd	24,71	3	72,75	1 028	2007
M3	196+113/2	439/2		24,71	3	72,75	1 028	2007
M3	199+715/1	440/1	Keleti-főcsatorna-híd	54,48	3	139,84	1 975	2007
M3	199+715/2	440/2		54,48	3	139,84	1 975	2007
M3	200+850/1	965	M3 feletti földúti híd	24,27	2	50,82	438	2007
M3	202+100/1	441/1	Debrecen-Tiszalök vasút feletti híd	24,78	3	58,58	830	2007
M3	202+100/2	441/2		24,78	3	58,58	830	2007
M3	204+230/1	966	M3 feletti földúti híd	23,10	2	47,80	413	2007
M3	206+855/1	967	M3 feletti földúti híd	23,55	2	46,70	403	2007
M3	208+330/1	968	M3 feletti földúti híd	23,15	2	48,90	422	2007
M3	211+444/1	442/1	Vadátjáró feletti híd	24,00	1	25,60	354	2007
M3	211+444/2	442/2		24,00	1	25,60	366	2007
M3	215+380/1	970	M3 feletti földúti híd	20,84	4	77,72	670	2007
M3	216+295/1	971	M3 feletti földúti híd	20,84	4	71,82	621	2007
M3	219+720/1	972	M3 feletti földúti híd	21,84	4	65,88	569	2007
M3	221+455/1	973	M3 feletti földúti híd	25,25	2	52,90	456	2007
M3	226+538/1	393/1	Nyíregyházi 4 sz. főút feletti híd	24,60	4	92,20	2 068	2007
M3	226+538/2	393/2		24,60	4	92,20	1 694	2006
M3	226+887/1	394/1	Debrecen-Nyíregyháza vasút feletti híd	32,50	4	112,05	2 528	2006
M3	226+887/2	394/2		32,50	4	112,05	1 940	2006
M3	228+428/1	948	M3 feletti földúti híd	22,20	2	45,00	389	2006
M3	231+969/1	396/1	Nyíregyháza-Nyírbátor vasút feletti híd	32,35	5	143,47	2 033	2006
M3	231+969/2	396/2		32,35	5	143,47	2 033	2006
M30	3+067/1	858	Istvánmajori földúti híd	21,60	4	65,00	530	2002
M30	3+862/1	859	M30 feletti földúti híd	20,80	4	66,80	544	2002
M30	5+336/1	860	Emőd-Hejőpapi földúti híd	21,80	4	67,10	681	2002
M30	8+107/1	864	M30 feletti földúti híd	24,20	2	51,00	416	2003
M30	10+127/1	278/1	Hejőkeresztúr-Mezőcsát vasút feletti híd	22,20	3	61,60	840	2003
M30	10+127/2	278/2		22,20	3	61,60	840	2003
M30	17+680/1	868	M30 feletti földúti híd	26,30	2	55,00	448	2004
M30	18+835/1	282/1	Vadátjáró feletti híd	101,00	2	22,60	308	2004

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M30	19+314/1	869	M30 feletti földúti híd	26,30	2	55,00	448	2004
M30	22+856/1	870	M30 feletti földúti híd	26,00	2	55,00	448	2004
M30	25+122/1	871	M30 feletti földúti híd	20,30	2	43,00	522	2004
M30	26+482/1	283/1	Miskolc-Szerencs vasút feletti híd	21,00	3	61,52	831	2004
M30	26+482/2	283/2		21,00	3	61,50	747	2004
M30	28+109/1	284/1	Sajó-híd	46,80	3	118,90	1 443	2004
M30	28+109/2	284/2		46,80	3	118,90	1 443	2004
M30	28+882/1	286/1	3 sz. főúti körforgalom feletti híd	43,80	4	161,00	2 068	2004
M30	28+882/2	286/2		43,80	4	161,00	2 068	2004
M35	1+420/2	9177	M3-M35 elválasztási csomópont M3 feletti csomóponti híd	21,21	4	75,84	1 600	2006
M35	3+061/1	937	M35 feletti földúti híd	24,33	2	49,44	427	2006
M35	12+140/1	388/1	Keleti-főcsatorna-híd	58,30	3	150,00	2 130	2006
M35	12+140/2	388/2		58,30	3	150,00	2 130	2006
M35	17+790/1	940	M35 feletti földúti híd	24,25	2	46,90	405	2006
M35	21+690/1	941	M35 feletti burkolt úti híd	24,30	2	51,20	494	2006
M35	28+732/1	391/1	Vadátjáró feletti híd	21,00	1	22,80	317	2006
M35	28+732/2	391/2		21,00	1	22,80	317	2006
M35	30+170/1	942	M35 feletti földúti híd	24,30	2	51,00	440	2006
M35	34+420/1	945	M35 feletti földúti híd	20,80	4	70,92	613	2006
M35	38+080/1	392/1	Debrecen-Füzesabony vasút feletti híd	31,90	4	101,56	1 440	2006
M35	38+080/2	392/2		31,90	4	101,56	1 440	2006
M35	39+770/1	9178	Kishegyi úti csp. feletti híd	24,70	4	78,70	958	2006
M35	41+460/1	946	M35 feletti földúti híd	22,30	2	45,60	394	2006
M5	13+248/1	837	Szentlőrinci úti csp. feletti híd	22,70	5	89,00	935	2000
M5	13+260/1	737	Szentlőrinci úti csp. feletti híd	22,60	5	88,80	933	2000
M5	14+453/1	838	Aushan csp. feletti híd	24,40	4	79,90	871	2000
M5	15+045/1	147/1	Pestszentimre-Soroksár vasút feletti híd	20,00	2	43,40	668	1985
M5	15+045/2	147/2		20,00	2	43,40	668	1985
M5	16+976/1	738	Péteri majori úti híd	22,60	2	47,60	442	1980
M5	25+300/1	150/1	Bp.-Lajosmizse vasút feletti híd (M5 03.híd)	26,00	2	55,20	844	1985
M5	25+300/2	150/2		26,00	2	55,20	844	1985
M5	27+566/1	739	M5 feletti ócsa-felsőpakonyi dűlőúti híd (M5 04.híd)	22,60	2	47,60	380	1981
M5	32+229/1	740	M5 ap. feletti alsópakonyi dűlőúti híd (M5 06.híd)	22,40	2	47,60	380	1981
M5	35+624/1	741	M5 feletti inárcsi csomóponti híd (M5 07.híd)	22,40	2	47,60	384	1981
M5	39+821/1	742	M5 feletti csévharasztói úti híd (M5 10.híd)	22,60	2	47,60	428	1982
M5	42+476/1	743	M5 feletti újhartányi dűlőúti híd (M5 12.híd)	22,40	2	47,60	380	1983
M5	47+563/1	744	M5 feletti Hernád előtti dűlőúti híd (M5 14.híd)	22,40	2	47,60	372	1985
M5	49+664/2	745	M5 feletti hernádi dűlőúti híd (M5 15.híd)	22,40	2	47,60	386	1985
M5	55+987/1	746	M5 feletti táborfalvi dűlőúti híd (M5 17.híd)	22,40	2	47,60	372	1986
M5	57+106/1	747	M5 feletti Táborfalva utáni dűlőúti híd (M5 18.híd)	22,40	2	47,60	372	1988
M5	59+937/1	748	M5 feletti felsőlajos dűlőúti híd (M5 19.híd)	22,40	2	47,60	372	1988
M5	63+583/1	749	M5 feletti Felsőlajos utáni dűlőúti híd (M5 20.híd)	22,40	2	47,60	372	1989

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M5	70+353/1	750	M5 feletti Lajosmizse utáni dűlőúti híd (M5 22.híd)	22,40	2	47,60	372	1989
M5	72+297/1	751	M5 feletti alsólajosi dűlőúti híd (M5 23.híd)	22,40	2	47,60	372	1989
M5	75+389/1	831	M5 feletti mételeki dűlőúti híd (M5 25.híd)	24,20	2	51,20	410	1997
M5	79+342/1	832	M5 feletti Heténygyháza előtti dűlőúti híd (M5 27.híd)	24,20	2	51,20	416	1997
M5	83+185/1	8089	M5 feletti katonatelepi úti híd (M5 29.híd)	24,30	3	69,60	696	1997
M5	89+298/1	6159	M5 feletti híd (M5 34.híd)	21,30	2	45,00	450	1997
M5	90+431/1	239/1	Kecskeméti vasút és 54 sz. út feletti híd (M5 35.híd)	24,30	2	51,00	754	1997
M5	90+433/2	239/2		24,30	2	51,00	754	1997
M5	95+114/1	834	M5 feletti városföldi dűlőúti híd (M5 37.híd)	24,30	2	51,20	410	1997
M5	97+527/1	835	M5 feletti jakabszállási híd (M5 38.híd)	23,30	2	49,00	392	1997
M5	105+114/1	836	M5 feletti Kunszállás utáni dűlőúti híd (M5 40.híd)	21,30	2	45,00	360	1997
M5	113+806/1	322/1	Vasút és 5402 sz. út feletti híd (M5 54.híd)	24,00	4	75,00	1 112	2006
M5	113+806/2	322/2		24,00	4	75,00	1 118	2006
M5	115+698/1	897	M5 feletti földúti híd (M5 55.híd)	24,00	2	51,40	418	2006
M5	121+190/1	898	M5 feletti petőfiszállási önkormányzati úti híd (M5 57.híd)	24,00	2	50,96	516	2006
M5	125+083/1	899	M5 feletti földúti híd (M5 58.híd)	21,00	2	44,60	362	2006
M5	126+850/1	900	M5 feletti földúti híd (M5 60.híd)	21,00	2	44,60	362	2006
M5	131+608/1	901	M5 feletti földúti híd (M5 62.híd)	24,00	2	51,40	418	2006
M5	134+864/1	902	M5 feletti földúti híd (M5 63.híd)	24,00	2	51,44	520	2006
M5	140+149/1	903	M5 feletti földúti híd (M5 66.híd)	23,00	2	48,92	496	2006
M5	142+653/1	904	M5 feletti földúti híd (M5 67.híd)	23,00	2	48,92	496	2006
M5	146+594/1	6216	M5 feletti 5422 j. úti híd (M5 68.híd)	24,00	2	50,60	690	2006
M5	152+252/1	905	M5 feletti földúti híd (M5 72.híd)	24,00	2	51,40	418	2006
M5	154+702/1	6218	M5 feletti 4525 j. úti híd (M5 73.híd)	23,00	2	48,50	490	2006
M5	155+777/1	906	M5 feletti földúti híd (M5 74.híd)	22,00	2	46,82	380	2006
M5	157+046/1	907	M5 feletti földúti híd (M5 75.híd)	21,00	2	44,60	362	2006
M5	164+064/1	915	M5 feletti földúti híd (M5 80.híd)	22,00	2	46,84	380	2006
M5	167+317/1	916	M5 feletti földúti híd (M5 82.híd)	24,00	2	51,44	418	2006
M5	169+106/1	917	M5 feletti földúti híd (M5 83.híd)	22,00	2	46,82	380	2006
M5	169+930/1	918	M5 feletti földúti híd (M5 83/A híd)	21,00	2	44,60	362	2006
M5	171+026/1	919	M5 feletti földúti híd (M5 84.híd)	21,00	2	44,60	362	2006
M6	22+590/1	921	M6 feletti földúti híd (M6 01 híd)	32,00	2	61,34	529	2006
M6	22+799/1	352/1	Benta-patak-híd (M6 02 híd)	20,00	3	61,81	966	2006
M6	22+799/2	352/2		20,00	3	61,81	966	2006
M6	24+291/1	353/1	Százhalombattai csomóponti út feletti híd (M6 03 híd)	28,00	1	29,40	459	2006
M6	24+291/2	353/2		28,00	1	29,40	459	2006
M6	24+629/1	354/1	Százhalombattai Bp.-Pécs vasútvonal feletti híd (M6 04 híd)	20,00	3	52,92	751	2006
M6	24+629/2	354/2		20,00	3	52,92	994	2006
M6	25+845/2	355/2	Földút feletti híd (M6 05 híd)	30,00	1	31,45	436	2006
M6	27+411/1	922	M6 feletti földúti híd (M6 06 híd)	29,00	2	57,00	491	2006
M6	30+919/1	923	M6 feletti földúti híd (M6 08 híd)	31,00	2	65,00	560	2006
M6	32+980/1	924	M6 feletti földúti híd (M6 09 híd)	28,00	2	53,00	457	2006
M6	37+068/1	358/1	Földút feletti híd (M6 14 híd)	23,00	1	24,45	368	2006
M6	37+068/2	358/2		23,00	1	24,45	339	2006

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M6	39+130/1	360/1	Földút feletti híd (M6 16 híd)	23,00	1	24,40	338	2006
M6	39+130/2	360/2		23,00	1	24,40	338	2006
M6	40+522/1	925	M6 feletti földúti híd (M6 17 híd)	26,00	2	55,48	478	2006
M6	41+134/1	361/1	Földút feletti híd (M6 18 híd)	31,00	1	32,82	455	2006
M6	41+134/2	361/2		31,00	1	32,82	508	2006
M6	42+438/1	926	M6 feletti földúti híd (M6 19 híd)	29,00	2	58,91	508	2006
M6	43+609/1	362/1	6205 jelű út feletti híd (M6 20 híd)	32,00	1	33,40	522	2006
M6	43+609/2	362/2		32,00	1	33,40	522	2006
M6	44+129/1	363/1	Besenyői csomóponti ág feletti híd (M6 21 híd)	28,00	1	29,40	422	2006
M6	44+129/2	363/2		28,00	1	29,40	459	2006
M6	44+471/1	364/1	Bp.-Pécs vasútvonal feletti híd (M6 22 híd)	28,67	4	109,04	1 845	2006
M6	44+471/2	364/2		28,67	4	109,04	1 545	2006
M6	46+848/1	927	M6 feletti földúti híd (M6 23 híd)	26,00	2	53,30	459	2006
M6	50+090/1	928	M6 feletti földúti híd (M6 25 híd)	28,00	2	56,00	482	2006
M6	50+163/1	365/1	Cikolai-víz (Északi csatorna) híd (M6 26 híd)	24,00	1	25,70	368	2006
M6	50+163/2	365/2		24,00	1	25,70	356	2006
M6	51+803/1	367/1	Pusztaszabolcs-Dunaújváros vasútvonal feletti híd (M6 28 híd)	23,65	10	249,00	3 446	2006
M6	51+803/2	367/2		23,65	10	249,00	3 446	2006
M6	52+717/1	370/1	Adonyi-csatorna-híd (M6 31 híd)	26,71	3	62,21	1 016	2006
M6	52+717/2	370/2		26,71	3	62,21	973	2006
M6	57+846/1	930	M6 feletti földúti híd (M6 36 híd)	28,00	2	57,10	492	2006
M6	59+692/1	931	M6 feletti földúti híd (M6 37 híd)	28,00	2	55,60	480	2006
M6	63+598/1	934	M6 feletti földúti híd (M6 41 híd)	25,00	2	52,90	456	2006
M6	66+188/1	936	M6 feletti földúti híd (M6 44 híd)	21,00	4	72,14	622	2006
M6	70+830/1	954	M6 feletti földúti híd (M6 48 híd)	22,66	4	78,91	681	2006
M6	72+717/1	378/1	Dunaújváros-Rétság vasútvonal feletti híd (M6 49 híd)	25,00	3	57,16	945	2006
M6	72+717/2	378/2		25,00	3	57,16	804	2006
M7	14+035/1	752	Törökbálinti M7 feletti gyalogúti híd	36,50	3	58,20	210	1966
M7	16+594/1	754	Érdi M7 feletti gyalogúti híd	32,70	2	69,00	242	1966
M7	16+944/1	755	Érdi M7 feletti Szövő utcai híd	35,50	3	75,50	786	1966
M7	19+708/1	756	Érdi M7 feletti csúc utcai híd	23,60	2	49,50	327	1966
M7	22+995/1	839	Tárnoki M7 feletti csomóponti híd	21,10	4	68,90	703	2000
M7	45+012/1	764	M7 feletti gyalogúti híd	27,50	3	80,00	264	1967
M7	45+309/2	60/2	8116 j. út feletti híd	20,20	3	48,40	1 064	1968
M7	45+369/1	60/1		20,20	3	48,40	886	1968
M7	59+376/1	766	M7 feletti gyalogúti híd	20,20	4	68,50	169	1975
M7	59+1523/1	73/1	Budapest-Nagykanizsa vasút feletti híd	20,80	3	48,00	863	1974
M7	60+464/2	73/2		20,80	5	48,00	856	1974
M7	90+573/2	105/2	Budapest-Nagykanizsa vasút feletti híd	22,80	5	48,50	760	1986
M7	90+575/1	105/1		21,70	3	48,30	624	1986
M7	104+807/1	110/1	Siófoki Sió-csatorna-híd	36,60	3	72,00	1 108	2002
M7	104+810/2	110/2		36,60	3	71,60	1 008	1971
M7	112+751/1	419/1	Töközpusztai bekötő út feletti híd	26,00	1	28,18	389	2007
M7	112+751/2	419/2		26,00	1	28,18	389	2007
M7	116+666/1	959	M7 feletti földúti híd	21,96	4	69,72	601	2007
M7	117+729/1	421/1		33,54	5	165,60	2 360	2007
M7	117+729/2	421/2	Csikászói völgyhíd	33,54	5	165,60	2 360	2007
M7	119+291/1	957	M7 feletti földúti híd	20,60	4	69,40	600	2007
M7	119+972/1	958		23,40	4	78,90	2 052	2007
M7	121+676/1	423/1	Köröshegyi völgyhíd	115,00	17	1874,80	23 919	2007
M7	121+676/2	423/2		115,00	17	1874,80	23 919	2007
M7	123+012/1	424/1	Földút feletti híd	26,10	1	27,80	379	2007
M7	123+012/2	424/2		26,10	1	27,76	378	2007

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M7	124+959/1	426/1	Balatonszárszói csomóponti völgyhíd	37,54	8	307,80	4 970	2007
M7	124+959/2	426/2		37,54	8	307,80	4 970	2007
M7	125+753/1	311/1	Eb-hegyi völgyhíd	37,50	7	264,00	4 264	2005
M7	125+753/2	311/2		37,50	7	264,00	4 264	2005
M7	126+338/1	883	M7 feletti földúti híd	25,60	4	80,60	656	2005
M7	128+095/1	884	M7 feletti földúti híd	28,30	2	54,20	442	2005
M7	128+979/1	313/1	Kismetszés-csatorna-híd	23,90	1	24,90	472	2005
M7	128+979/2	313/2		23,90	1	24,90	382	2005
M7	130+570/1	314/1	Öreg-hegyi völgyhíd	30,63	4	113,88	1 416	2005
M7	130+570/2	314/2		30,63	4	113,88	1 888	2005
M7	132+021/1	316/1	Bagó-dombi völgyhíd	36,68	5	181,44	4 280	2005
M7	132+021/2	316/2		37,31	5	184,33	4 255	2005
M7	133+267/1	887	M7 feletti földúti híd	24,00	3	59,20	483	2005
M7	134+188/1	317/1	Balatonszemesi 67 sz. főút feletti híd	20,80	4	57,86	1 368	2005
M7	134+188/2	317/2		20,80	4	57,86	983	2005
M7	134+984/1	888	M7 feletti földúti híd	22,30	2	46,10	376	2005
M7	138+838/1	891	M7 feletti szennyvíztelepi úti híd	23,80	4	73,80	747	2005
M7	139+500/1	892	M7 feletti Csapásdülő úti híd	22,65	4	69,50	705	2005
M7	140+409/1	320/1	Forró-patak-híd	24,80	4	89,10	1 214	2005
M7	140+409/2	320/2		24,80	4	89,10	1 214	2005
M7	144+089/1	895	M7 feletti földúti híd	22,30	2	46,10	376	2005
M7	148+582/1	950	M7 feletti földúti híd	22,30	2	46,20	422	2006
M7	150+709/1	399/1	Fonyód-Kaposvár vasút feletti híd	24,70	3	55,90	803	2006
M7	150+709/2	399/2		24,70	3	55,90	903	2006
M7	152+142/1	401/1	Pogányvölgyi-víz-híd	21,94	3	46,74	672	2006
M7	152+142/2	401/2		21,94	3	46,74	692	2006
M7	152+953/1	402/1	Ökológiai átjáró feletti híd	23,70	13	316,70	4 561	2006
M7	152+953/2	402/2		23,70	13	316,70	4 952	2006
M7	153+328/1	951	M7 feletti csisztai összekötő úti híd	24,31	2	49,21	598	2006
M7	154+254/1	403/1	Jankovich-árok-híd	24,00	1	24,90	358	2006
M7	154+254/2	403/2		24,00	1	24,90	390	2006
M7	155+996/1	405/1	Medvogyá-csatorna-híd	20,91	1	22,53	324	2006
M7	155+996/2	405/2		20,91	1	22,53	353	2006
M7	157+901/1	407/1	Határárok-híd	23,88	1	25,52	399	2006
M7	157+901/2	407/2		23,88	1	25,52	367	2006
M7	159+007/1	408/1	Balatonfenyves-Táska vasút feletti híd	24,30	2	51,20	802	2006
M7	159+007/2	408/2		24,30	2	51,20	736	2006
M7	159+400/1	409/1	Nyugati-főcsatorna-híd	23,30	2	41,16	713	2006
M7	159+400/2	409/2		23,30	2	40,96	587	2006
M7	162+574/1	410/1	Jancsi-árok-híd	23,06	1	25,72	335	2006
M7	162+574/2	410/2		23,06	1	25,72	335	2006
M7	164+751/1	412/1	Vadátjáró és árok feletti híd	21,00	1	22,61	329	2006
M7	164+751/2	412/2		21,00	1	22,61	329	2006
M7	166+430/1	413/1	Balatonszentgyörgy-Somogyzomb vasút feletti híd	27,41	6	132,61	1 927	2006
M7	166+430/2	413/2		27,41	6	132,61	1 927	2006
M7	166+996/1	414/1	Földút és vadátjáró feletti híd	23,52	1	25,62	357	2006
M7	166+996/2	414/2		23,52	1	25,62	417	2006
M7	168+755/1	415/1	Földút és vadátjáró feletti híd	23,00	1	24,60	402	2006
M7	168+755/2	415/2		23,00	1	24,60	358	2006
M70	0+930/2	289/2	M7-M70 elválasztó csp. Korongi híd	54,20	2	119,00	1 958	2004
M70	1+378/1	291/1	Béci-patak-híd	24,80	1	26,80	466	2004
M70	1+390/2	291/2		24,80	1	26,80	512	2004

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
M70	3+770	876	M70 feletti földúti híd	24,30	2	51,20	416	2004
M70	5+670	877	M70 feletti földúti híd	24,90	2	52,60	534	2004
M70	6+400	295	Mura-holtág-híd	24,00	1	25,80	352	2004
M70	8+226	298	Mura-ártéri-híd	24,00	1	25,80	404	2004
M70	13+836	880	M70 feletti Vöröskpuszta-Cserneci úti híd	23,80	2	50,20	510	2004
M70	15+695	881	M70 feletti Kerkaszentkirály-Szölőhegyi úti híd	25,40	2	53,80	546	2004
M70	17+034/1	304/1	Kerka-mellékág-híd	24,60	3	52,40	716	2004
M70	17+035/2	304/2		24,60	3	52,40	716	2004
M70	17+344/1	306/1		24,60	3	52,40	716	2004
M70	17+345/2	306/2		24,60	3	52,40	716	2004
M8	76+420/1	380/1	M6 feletti csomóponti híd	28,00	3	79,45	1 122	2006
M8	76+420/2	380/2		28,00	3	79,45	1 264	2006
M8	77+500/1	382/1	6 sz. út feletti híd	27,00	5	139,25	1 964	2006
M8	77+500/2	382/2		27,00	5	139,25	1 964	2006
M8	80+447/1	446/1	Pentele Duna-híd	296,42	18	1683,82	28 895	2007
M8	80+447/2	446/2		296,42	18	1683,82	28 895	2007
M8	81+911/1	447/1	513 sz. főút feletti híd	21,09	3	53,18	750	2007
M8	81+911/2	447/2		21,09	3	53,18	750	2007
M8	82+594/1	448/1	51 sz. főút feletti híd	24,67	4	86,34	1 370	2007
M8	82+594/2	448/2		24,67	4	86,34	1 370	2007
M9	1+542	270	Sárbogárd-Bátaszék vasút feletti híd	24,60	3	48,00	677	2003
M9	4+781	861	M9 feletti földúti híd	21,30	2	44,80	368	2003
M9	10+356	862	M9 feletti földúti híd	24,20	2	52,00	426	2003
M9	12+226	863	M9 feletti földúti híd	21,30	2	44,80	197	2003
M9	15+160	274	Szekszárdi Szent László Duna-híd	115,80	11	920,00	12 896	2003
M9	18+670	276	Sárköz-főcsatorna-híd	25,60	3	62,40	823	2003
1	61+514	2626	Vértesszőlősi vasút feletti híd	25,40	3	79,40	874	1997
1	67+588	2627	Szomódi úti vasúti feletti híd	21,90	1	26,40	290	1997
1	122+958	1026	Győri Iparcsatorna-híd	36,50	3	76,30	916	1968
1	125+237	1029	Győri "Bisinger" teherpályaudvar feletti híd	30,20	8	216,40	3 302	1969
1	127+359	1030	Győri "Béke" Rába-híd	63,20	3	182,40	2 393	1969
1	132+160	1032	Abdai Rábca-híd	21,70	3	70,90	873	1978
2	39+065	1040	Váci vasút feletti híd (Budapest-Szob vv.)	34,00	3	72,80	824	1965
3	47+725	1476	M3 feletti híd	26,40	2	55,20	662	1978
3	73+089	2541	Gyöngyösi M3 csp. 30436 j. út feletti híd	26,00	1	28,20	434	1982
3	73+263	2542	Gyöngyösi M3 feletti híd	28,30	2	59,80	718	1982
3	98+321	1073	Detki Bene-patak-híd	20,70	1	22,40	318	1973
3	129+781	1080	Szihalmi Rima-patak-híd	20,20	1	21,50	258	1971
3	185+887	1108	Miskolci 1. vasúti feletti híd	22,20	11	221,90	3 546	1977
3	188+250	1109	Miskolci Sajó-híd	30,00	3	76,00	1 314	1968
3	201+876	1114	Szikszói Vadász-patak-híd	25,00	1	26,40	306	1952
4	24+930/1	340/1	M0 feletti híd	20,67	6	93,97	1 192	2005
4	24+930/2	340/2		20,67	6	93,97	1 192	2005
4	29+1191	2776	Budapest-Cegléd vasút feletti híd	31,74	3	88,72	1 076	2005
4	40+916	1136	Monorierdői Bp.-Cegléd vasút feletti híd	21,70	3	35,10	420	1951
4	57+642/1	2762	Pilis utáni főút feletti Kálvin-hegyi híd	24,00	2	51,00	440	2004
4	78+899	2777	Pilis utáni főút feletti Birka-híd	23,77	2	50,20	408	2005
4	92+325	2590	Szolnoki vasút feletti híd	21,40	3	65,80	849	1993
4	96+193	2591	Szolnoki Piroskai vasút feletti híd	21,40	3	65,80	849	1993

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
4	99+428	2592	Szolnoki "Szent István" Tisza-híd	116,00	15	675,60	8 178	1992
4	102+176	2601	Szolnoki Alcsi-Holt-Tisza-híd	56,20	4	157,70	1 909	1995
4	106+493/1	1147/1	Szajoli vasút feletti híd	24,70	3	51,30	605	1967
4	106+493/2	1147/2		24,80	3	51,10	619	1998
4	171+677	1155	Apavári Hortobágy-Berettyó-híd	21,20	3	45,50	543	1969
4	199+526	1158	Hajdúszoboszlói 22 sz. Keleti-főcsatorna-híd	47,30	1	49,00	502	1957
4	202+308	2687	Hajdúszoboszlói vasút feletti híd (1.)	23,90	3	73,20	998	2002
4	209+1272	2693	Hajdúszoboszlói vasút feletti híd (2.)	23,10	3	69,10	942	2003
4	270+098/1	1164/1	Nyíregyházi Bp.-Nyíregyháza vasút feletti híd	31,59	3	72,01	850	2006
4	270+112/2	1164/2		32,00	3	89,80	1 095	1974
4	273+063	1166	Nyíregyházi Nyh.-Vásárosnamény vasút feletti híd	25,90	3	58,40	1 057	1979
4	341+850	1175	Záhonyi Tisza-határhíd	62,00	3	194,00	1 629	1962
5	167+525	1182	Szegedi "Izabella" (Békéscsaba-Szeged) vasút feletti híd	23,80	8	161,10	3 237	1976
6	32+582	1190	Százhalombattai Budapest-Pécs vasút feletti híd	22,50	3	62,50	755	1969
6	44+946	1193	Adonyi Váli-víz-híd	20,30	1	29,70	359	1971
6	81+184	1205	Baracsi Nagyvenyim-Baracsi-ér-híd	20,00	1	21,60	266	1989
6	133+915	1219	Mőzsi vasút feletti híd	21,60	1	23,40	283	1982
6	137+2704	1220/1	Szekszárdi Sió-híd	36,60	3	79,00	798	1985
6	137+2704	1220/2		36,50	3	78,80	757	1952
6	158+456	1233	Bonyhádi vasút feletti híd	31,20	1	33,40	297	1952
6	160+673	1235	Hidasí vasút feletti híd	21,10	3	36,30	318	1952
6	172+380	1244	Mecsekánadás utáni "Varasdi völgyhíd"	94,10	10	169,80	1 497	1953
6	173+780	1245	Apátvarasdi "Bolondúti völgyhíd "	28,00	5	141,00	1 240	1954
6	262+276	1293	Barcsi Dráva-határhíd	67,60	4	281,50	3 039	1969
7	55+425	1524	Dinnyési Bp.-Szfv. vasút feletti híd	30,00	3	71,00	800	1987
7	60+232	1527	Székesfehérvári M7 feletti híd	24,20	2	51,00	790	1967
7	69+737	2549	Székesfehérvári 81 sz. főút feletti híd	22,71	3	45,84	830	1982
7	70+556	2550	Székesfehérvári 1. Gaja-patak-híd	25,90	1	27,70	507	1982
7	73+257/1	2770/1	Székesfehérvári 2. Gaja-patak-híd	31,65	1	33,14	383	2005
7	73+257/2	2770/2		31,65	1	33,14	383	2005
7	74+780/1	2772/1	Székesfehérvári Szfv.-Celldömölk vasút feletti híd	26,00	1	28,17	326	2005
7	74+780/2	2772/2		26,00	1	28,17	326	2005
7	83+038	1537	Kőszárhegyi Szfv.-Tapolca vasút feletti híd	22,00	2	43,30	515	1984
7	87+526	1539	Polgárdi M7 feletti híd	22,20	4	84,50	1 015	1968
7	105+240	1545	Balatonszabadi-Sóstó M7 feletti híd	26,70	4	101,20	1 218	1970
7	112+768	2523	Siófoki Sió-híd	44,40	1	46,50	972	1981
7	163+438	1303	Balatonkeresztúri övcsatorna híd	20,40	1	21,30	292	1952
7	208+480	8047	Nagykanizsai Szombathely-Pécs vasút feletti híd	22,00	3	69,20	839	1984
7	231+782	2765	Letenyei M70 feletti híd	23,00	4	73,20	889	2004
7	233+468	1327	Letenyei Mura-híd	45,00	3	140,00	1 177	1961
8	1+987/1	2702/1	Székesfehérvári vasút feletti híd	25,00	3	64,80	753	2003
8	1+987/2	2702/2		25,00	3	64,80	748	2003
8	48+358	2236	Budapest utca feletti híd	20,10	3	51,20	738	1979
8	51+063	2235	Veszprémi földút feletti híd	24,10	3	55,20	939	1980
8	68+745	1348	Herend utáni Budapest-Szombathely vasút feletti híd	20,00	1	21,80	234	1986

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
8	74+364	1352	Városlődi 2. Budapest-Szombathely vasút feletti híd	22,00	1	23,60	444	1990
8	74+853	1353	Városlődi 73123 j. út feletti völgyhíd	21,70	5	99,80	1 198	1972
8	144+090	1373	Vasvári vasút feletti híd	25,00	3	57,30	714	1985
8	147+077	1376	Vasvári Csömöc-patak-híd	24,00	3	64,40	793	1982
8	150+017	1380	Rábahídvégi Rába-híd	60,00	1	61,60	690	1948
8	168+322	1385	Horvátánadaljai Pinka-híd	25,00	2	53,00	458	1938
12	0+417	2624	Vác utáni Bp.-Szob vasút feletti híd	23,00	3	52,80	634	1997
13	0+000	1604	Komáromi "Erzsébet királyné" Duna-híd	100,00	4	410,80	4 520	1981
13	0+250	1605	Komáromi vasútállomás feletti híd	48,40	1	50,10	646	1963
14	0+487	1615	Győri "Széchenyi" Mosoni-Duna-híd	84,00	18	527,20	9 601	1979
14	12+540	1621	Medvei Duna-híd	129,50	3	362,40	4 537	1992
22	40+680	1633	Szécsényi Szentlélek-patak-híd	20,80	1	21,20	261	1949
25	15+941	1690	Egri Kisvölgy út feletti híd	30,60	4	117,70	2 154	1979
25	16+474	1691	Egri Rác kapu tér feletti híd	20,40	7	147,00	2 517	1980
25	70+686	2553	Ózdi 1. Hangony-patak-híd	26,00	1	29,84	376	2006
26	30+245	1737	Vadnai "Hosszúrévi Mátyás király" Sajó-híd	43,30	3	90,42	1 103	2003
27	0+861	1744	Sajószentpéteri Sajó-híd	24,10	3	64,20	629	1961
27	1+449	1745	Sajószentpéteri "Vörös Jankó" Szuha-patak-híd	20,00	1	21,30	185	1953
27	10+618	1749	Edelényi 1. Bódva-híd	20,00	1	21,00	267	1968
31	78+096	2774	Hatvan-Újszász vasút feletti híd	20,00	3	44,60	545	2005
31	83+175	1782	Jászfákóhalmi Zagyva-híd	20,00	3	51,00	561	1978
32	2+308	2802	Hatvani vasút feletti híd	26,00	1	28,45	341	2006
32	24+977	1786	Jászberényi Akasztói Zagyva-híd	20,20	3	50,60	596	1983
32	58+116	1790	Újszászi Zagyva-híd	25,90	4	93,00	1 116	1980
32	72+474	1792	Szolnoki, "Rékasi" vasútállomás feletti híd	31,40	6	174,50	2 164	1970
32	74+294	1141	Szolnoki, "Koloszvári" vasútállomás feletti híd	31,40	11	192,80	3 623	1973
33	2+002	2657	Füzesabonyi Bp.-Miskolc vasút feletti híd	24,00	3	61,40	736	1998
33	4+265	2631	Füzesabonyi M3 feletti közúti híd	20,50	4	62,40	1 626	1998
33	32+934	1800	Tiszafüredi Tisza-híd	67,00	5	271,00	2 459	1966
33	86+343	1805	Nagyhegyesi 18 sz. Keleti-főcsatorna-híd	59,00	1	62,00	595	1956
35	0+674	1810	Nyékkládházi vasút feletti híd	25,00	3	52,60	638	2006
35	5+161	2695	Muhi M30 feletti közúti híd	20,60	4	65,40	1 284	2003
35	20+654	1814	Tiszaújvárosi Hűtővíz-csatorna-híd	36,20	3	98,30	1 193	1974
35	21+124	1815	Tiszaújvárosi "Vásárhelyi Pál" Tisza-híd	103,00	4	280,20	3 382	1989
35	21+455	1816	Tiszaújvárosi Tisza-ártéri-híd	29,00	4	122,40	1 468	1989
35	24+516	2688	Polgár elkerülő Király-ér-híd	25,30	1	29,40	371	2002
35	41+418	2808	M3 feletti közúti híd	21,83	4	66,84	809	2007
35	51+877	1822	Hajdúböszörményi 11 sz. Keleti-főcsatorna-híd	56,84	1	61,40	608	1956
36	21+614	1826	Tiszavasvári "Szent Mihály" KFCS-híd	56,80	1	59,60	590	1954
36	49+480	1827	Nyíregyházi Nyh.-Záhony vasút feletti híd	22,90	4	95,40	1 774	1977
37	7+572/1	1832/1	Gesztelyi 1. Hernád-híd	29,50	4	117,20	1 306	1997
37	7+572/2	1832/2		29,50	4	117,20	1 324	2007
37	80+406	2567	Sátoraljaiújhelyi Ronyva-patak-híd	24,00	1	25,80	488	1986
38	9+281	1876	Tokaji "Erzsébet királyné" Tisza-híd	104,70	3	211,00	2 172	1959
38	9+958	1877	Rakamazi Tisza-ártéri "Kis" híd	22,50	4	96,00	1 056	1973

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m2]	Építés éve
38	10+320	1878	Rakamazi Tisza-ártéri "Hosszú" híd	22,00	10	230,40	2 614	1973
38	11+529	1880	Rakamazi Tisza-ártéri "Aranyos-híd"	25,40	4	103,00	1 134	1973
41	52+238	1481	Vásárosnaményi Kraszna-híd	25,00	4	86,00	972	1972
41	53+474	1484	Vásárosnaményi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	99,80	7	213,30	2 077	1949
42	28+960	1496	Földesi 28 sz. Keleti-főcsatorna-híd	48,60	1	51,40	529	1960
42	41+548	1501	Berettyó-híd	48,70	3	115,50	1 404	1990
42	59+372	2663	Biharkeresztesi vasút feletti 2.sz. híd	24,50	3	60,50	734	2000
43	2+125	1504	Szegedi "Bertalan Lajos" Tisza-híd	141,00	19	758,40	15 479	1979
43	28+705	1508	Makói 1. Maros-ártéri-híd	32,00	4	72,00	864	1974
43	28+900	1509	Makói Maros-híd	54,50	3	112,60	1 503	1974
44	1+981	2617	Kecskemét vasút feletti 1. híd	24,40	1	26,40	322	1996
44	4+544	2619	Kecskemét vasút feletti 2. híd	20,90	1	23,70	289	1996
44	32+126	1891	Tiszaugi Tisza-híd	100,00	4	311,60	3 770	2001
44	32+386	1892	Tiszaugi Ártéri-Tisza-híd	29,80	1	32,00	435	2001
44	50+361	1893	Kunszentmártoni Hármás-Körös-híd	70,00	6	222,00	2 664	1975
44	69+880	1895	Békésszentandrás Holt-Körös-híd	20,00	1	21,40	265	1977
44	120+605	2790	Békéscsabai (Szajol-Lökösháza) vasút feletti híd	22,00	4	72,12	872	2006
44	129+045/1	2573/1	Veszei Élővíz-csatorna jobb pálya híd	29,80	1	32,10	372	1995
44	129+045/2	2573/2		30,00	1	31,80	391	1989
44	129+289	2612	Veszei főút feletti gyalogos híd	25,90	1	28,60	54	1995
44	131+957/1	2714/1	Jánoszugi vasút feletti híd	25,60	3	79,80	1 190	2004
44	131+957/2	2714/2		25,90	3	80,70	1 049	2004
45	17+875	1902	Nagytőkei elágazás utáni Veker-ér-híd	27,80	1	30,40	316	1975
46	0+466/2	2694/2	Törökszentmiklósi 4 sz. főút feletti híd	25,80	4	88,00	880	2003
46	1+085	2555	Törökszentmiklósi vasútállomás feletti híd	30,20	3	74,00	1 192	1984
46	26+891	1906	Mezőtúri Hortobágy-Berettyó-híd	30,20	1	34,00	313	1965
46	41+235	1909	Endrődi Hármás-Körös-híd	48,00	10	214,80	1 795	1968
47	1+158/1	1910/1	Debreceni "Homokkerti" vasútállomás feletti híd	46,20	8	174,80	2 067	1973
47	1+158/2	1910/2		30,60	8	172,80	2 090	1998
47	38+105	1916	Berettyószentmártoni Berettyó-híd	32,90	3	80,90	948	1967
47	64+964	1917	Kőrösszigeti Kutas-csatorna-híd	20,00	1	21,60	240	1988
47	79+445	1918	Szeghalmi Berettyó-híd	65,00	1	68,30	748	1949
47	91+796	1920	Körösladányi Sebes-Körös-híd	69,80	3	147,00	1 786	1979
47	101+163	1922	Köröstarcsai Kettős-Körös-híd	70,00	4	172,10	2 101	1977
47	169+400	2811	Orosházi Orosháza-Szentes vasút feletti híd	29,30	3	75,04	908	2007
47	211+044	1929	Algyői Tisza-híd	99,00	13	468,80	5 880	1974
48	0+480	1932	Faraktár úti Budapest - Záhony vasút feletti híd	26,20	10	259,40	4 799	1980
49	22+015	1935	Kocsordi Kraszna-híd	49,00	1	51,20	502	1954
49	50+071	1940	Csengeri Szamos-híd	58,50	12	344,10	4 198	1977
51	20+245	2574	Budapest utáni Duna-Tisza-csatorna-híd	29,50	1	32,10	324	1990
51	77+106	2810	Kunszentmiklós-Tass-Dunapataj vasút feletti 2 sz. híd	20,71	4	69,54	843	0
51	145+933	1953	Sükösd DVCS-híd	24,00	1	25,20	307	1984
52	58+637	1966	Solti Kis-Duna-híd	79,00	1	82,20	869	1951
52	60+129	1967	Dunaföldvári "Beszédes József" Duna-híd	132,90	5	509,20	6 828	2000
52	60+640	2757	Dunaföldvári Duna utca feletti híd	35,00	1	36,20	471	2004
55	8+034	2780	Domaszéki M5 feletti főúti híd (M5 81.híd)	23,00	2	48,60	930	2006

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
55	103+692/1	1984	Bajai "Türr István" Duna-híd	100,00	7	570,00	7 628	1951
55	106+922	1986	Pörböllyi Fás-Duna-ártéri-híd	20,00	3	44,00	440	1990
55	108+650	1987	Pörböllyi Holt-Duna-ér 1. híd	22,00	3	68,20	682	1988
58	0+360	2025	Pécsi "Árpád híd" vasút feletti híd	29,80	12	374,10	6 354	1974
58	32+709	2030	Drávaszabolcs utáni Fekete-víz-híd	22,00	3	53,00	653	1974
58	33+278	2031	Drávaszabolcs utáni Dráva-határhíd	103,70	3	316,50	3 324	1974
61	33+230	2036	Simontornyai Sió-híd	55,50	3	105,50	1 087	1968
61	43+346	2046	Pincehelyi Kapos-híd	27,80	1	30,00	285	1949
61	65+116	2054	Nagykónyi Koppány-patak-híd	20,00	1	21,00	286	1974
61	117+042	2685	Kaposvár-Siófok vasútvonal feletti híd	23,00	2	49,40	1 142	2002
61	117+277	2719	Kaposvári 6505 j. út feletti híd	24,00	3	61,60	1 726	2003
61	119+372	2720	61 sz. út feletti Desedai parkerdőhöz vezető híd	23,00	2	50,00	606	2002
61	126+327	2721	61 sz. út feletti Kaposújlaki reptéri úti híd	22,80	2	46,00	438	2003
61	128+995	2724	61 sz. út feletti Kaposmérő - Hetes ök. úti híd	24,00	2	48,40	460	2003
61	128+2441	2725	Dombóvár-Gyékényes vasútvonal feletti híd	25,80	1	26,00	267	2003
62	2+537	2781	M6 feletti híd (M6 45 híd)	21,00	4	77,20	1 924	2006
65	30+746	2111	Szakályi Kapos-híd	20,80	3	35,70	374	1949
66	53+894	2683	Sántosi Kapos-híd	25,00	1	26,51	295	2002
67	38+803	2155	Kaposvári "Donner" vasút feletti híd	30,00	5	135,10	2 702	1988
68	93+753	2789	Balatonkeresztúri M7 feletti közúti híd	25,03	4	65,65	980	2006
74	41+215	2247	Bocföldei Válicka-patak-híd	25,90	1	28,40	341	1978
74	49+246	2671	Zalaegerszeg elkerülő úti Zala-híd	30,00	3	64,80	777	2001
75	9+773	2260	Zalaapáti Zala-híd	44,20	1	47,00	479	1959
75	48+714	2270	Zalatárnok utáni Cserta-patak-híd	20,90	1	21,20	189	1953
75	62+603	2276	Lenti Kerka-híd	20,20	1	28,20	234	1949
76	4+839	2280	Balatonszentgyörgyi vasút feletti híd	22,00	4	77,20	748	1976
76	7+559	2281	Keszthelyi Zala-híd	29,00	1	30,20	440	1988
76	27+921	2289	Zalacsányi Zala-híd	22,00	5	114,40	1 294	1976
76	59+343	2300	Zalaegerszeg, Andrásheidai Zala-híd	26,50	4	100,60	986	1954
81	81+1125	2791	Vasút és közút feletti híd	26,58	4	97,37	1 888	2006
84	62+297	2726	Sárvári Rába-ártéri-híd	24,00	3	60,20	736	2004
84	62+705	2727	Sárvári "II. Nádasdy Ferenc" Rába-híd	74,80	3	129,00	1 926	2004
84	63+098	2728	Sárvári Celldömölk-Szombathely vasút feletti híd	31,60	3	93,00	1 135	2004
85	1+111	2412	Abdai vasút feletti híd	22,00	3	54,50	663	1984
85	54+903	2664	Fertőszentmiklósi Ikva-patak-híd	28,90	1	30,40	338	2000
86	31+626	2437	Zalalövői Zala-híd	21,30	3	58,80	612	1966
86	49+090	2438	Körmenői Csömöc-patak-híd	30,20	4	126,10	1 513	1979
86	50+674	2439	Körmenői Rába-híd	30,00	3	94,30	1 159	1980
86	80+787	2674	Szombathelyi Szombathely-Budapest vasút feletti híd	20,60	3	53,80	1 039	2000
86	80+961	2675	Szombathelyi 87. sz. főút feletti híd	22,00	1	23,60	371	2000
86	163+222	2458	Hanságligeti Hanság-főcsatorna-híd	24,60	1	25,40	211	1963
86	184+462	2638	Mosonmagyaróvári M1 feletti közúti híd	23,30	2	48,60	764	1995
87	3+820	2466	Rumi Rába-híd	31,00	3	74,00	902	1982
89	5+704	2735	Séi Szünőse-patak-híd	28,30	2	59,40	742	2004
89	6+568	2736	Toronyi Nyeste-patak-híd	30,00	1	32,00	387	2004
101	1+120	2546	Levél utáni vasút feletti híd	22,60	3	54,00	737	1982
150	1+246	1434	Mosonmagyaróvári Lajta-híd	24,00	1	26,80	289	1968

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
201	16+143/1	2644/1	Szabadságligeti Szilágyi utca és Budapest-	29,50	11	291,80	4 638	1999
201	16+143/2	2644/2	Szob vasút feletti híd	29,30	11	291,90	4 639	1999
202	3+622/1	2647/1	Újmajori Budapest-Veresegyháza vasút	22,90	3	67,00	1 052	1999
202	3+678/2	2647/2	feletti híd	22,90	3	67,00	1 052	1999
302	2+598	6192	Emödi vasút feletti híd	30,46	3	82,00	995	2002
306	2+058	2812	Miskolci 26 sz. főút feletti híd	26,80	3	67,30	666	2007
311	33+084	2500	Ceglédi Budapest-Cegléd vasút feletti híd	31,40	4	93,90	1 099	1969
354	0+200/1	2784/1	M35 feletti közúti híd	24,70	4	79,70	891	2006
354	0+200/2	2784/2		24,70	4	79,30	886	2006
354	1+473/1	947	354 sz. főút feletti földúti híd	21,20	2	42,60	368	2006
354	3+823/1	2785/1	35 sz. főút feletti és Tocó-patak-híd	30,40	11	323,83	4 071	2006
400	5+033	1135	Vecses utáni Budapest-Cegléd vasút feletti híd	23,80	1	26,80	322	1972
403	6+000	2788	Orosi Nyíregyháza-Vásárosnamény vasút feletti híd	23,60	4	67,40	819	2006
405	1+779	2608	Albertirsa utáni Budapest-Cegléd vasút feletti híd	20,90	3	56,60	809	1995
442	0+001	2603	Szolnok-Szandai 4 sz. főút feletti híd	21,60	3	45,80	784	1975
445	1+401/2	1897/2	Békéscsabai Lőkősháza-Budapest vasút feletti híd	21,80	3	51,90	544	1983
445	4+080	1898	Békéscsabai Élővíz-csatorna-híd	22,00	1	23,40	501	1984
451	30+625	2505	Csongrádi Tisza-híd	90,00	14	495,20	6 140	1981
451	41+524	2633	Szentesti Szolnok-Makó vasút feletti híd	23,80	2	46,80	566	1998
491	4+800	2545	Tunyogmatolcsi Holt-Szamos-híd	22,00	3	65,20	803	1982
491	5+010	2509	Tunyogmatolcsi Szamos-híd	58,50	10	303,40	3 701	1982
510	20+757	1942	Dunaharaszti Duna-Tisza-csatorna-híd	28,20	3	60,20	723	1974
541	0+709	2540	Kecskeméti Halasi-úti vasút feletti híd	26,40	14	287,60	5 102	1982
542	2+803	4431	Kiskunfélegyházi vasút feletti híd	20,60	3	36,00	346	1954
542	7+744	6163	Kiskunfélegyházi Budapest-Cegléd vasút feletti híd (M5 45. híd)	23,30	2	46,00	512	1997
542	8+866	6162	Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza vasút feletti híd (M5 44. híd)	20,50	5	91,60	1 024	1997
610	112+818	2145	Sántosi "40-es őrházi" Kapos-híd	23,00	1	24,20	230	1949
610	116+884	2068	Kaposvári Deseda-patak és Kaposvár-Siófok vasút feletti híd	22,00	3	66,00	727	1978
610	118+761	2069	Kaposvári Kiskáti-völgyhíd	20,60	3	63,90	1 252	1980
610	121+049	2564	Kaposvári "Tüskevári" vasút feletti híd	25,00	4	73,70	856	1986
611	2+345	2516	Dombóvári vasút feletti híd	20,80	2	43,50	531	1977
701	206+600/1	427/1	Péterfai-árok-híd	24,00	1	25,40	365	2007
701	206+600/2	427/2		24,00	1	25,40	411	2007
701	215+520/1	961	M7 feletti földúti híd	23,55	4	69,00	595	2007
701	217+134/1	962	M7 feletti földúti híd	25,30	2	50,80	438	2007
701	217+902/1	434/1	Berki-patak-híd	20,35	3	57,37	835	2007
701	217+902/2	434/2		20,35	3	57,37	936	2007
701	219+268/1	955	M7 feletti földúti híd	20,66	4	59,14	512	2006
701	220+982/1	417/1	Rigyáci-patak-híd	21,23	2	40,90	594	2006
701	220+982/2	417/2		21,23	2	40,90	594	2006
701	221+334/1	956	M7 feletti földúti híd	23,30	2	46,60	403	2006
701	224+563/1	287/1	Borsfai-patak-híd	22,70	3	48,60	784	2004
701	224+563/2	287/2		22,70	3	48,60	748	2004
821	2+508	2570	Győri vasút feletti híd	30,00	6	165,00	2 826	1989
821	2+753	2571	Győri 1 sz. főút feletti híd	30,00	1	32,10	325	1989

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
1111	0+000	2761	Budakalász, Luppá-szigeti 11 sz. főút feletti híd	23,00	2	48,60	757	2004
1111	23+330	3046	Pilisszentkereszt, Dobogókői völgyhíd	23,50	1	25,30	215	1949
1114	0+326	3053	Tahitótfalui Kis-Duna-híd	78,00	3	201,60	2 238	1978
1401	34+846	3129	Halászi Mosoni-Duna-híd	43,60	1	46,00	433	1992
1403	4+2873	3135	Kimlei Mosoni-Duna-híd	26,30	2	48,60	482	1965
1406	0+1224	3138	Máriakálnoki Mosoni-Duna-híd	54,80	1	57,90	390	1993
1408	4+402	3142	Feketeerdei Mosoni-Duna-híd	26,10	2	38,80	328	1963
2102	6+974	6166	Budapest utáni körforgalom feletti híd	20,00	6	106,80	1 154	1999
2111	11+618	3216	M3 feletti közúti híd	23,80	2	50,40	504	1980
2112	3+277	1551	Salgótarján, Piac téri Tarján-patak-híd	20,00	1	21,40	319	1976
2134	0+1032	3287	M3 feletti közúti híd	23,80	2	50,40	496	1980
2204	0+802	3298	Balassagyarmati Ipoly-határ-híd	34,00	3	97,90	1 083	1967
2416	26+259	3446	Verpeléti Tarna-patak-híd	25,00	1	30,20	341	1989
2500	0+870	6177	K2 jelű úti vasút feletti híd	20,30	5	81,80	989	1999
2523	1+624	3582	Putnoki Sajó-híd	25,00	2	53,40	326	1993
2606	0+950	3622	Kazincbarcikai Sajó-híd	29,00	5	66,00	587	1958
2606	3+004	3624	Mucsonyi Szuha-patak-híd	20,80	1	22,40	199	1958
2619	2+524	3673	Szirmabesenyői Sajó-híd	20,00	3	63,90	530	1957
3105	1+245	3724	M3 feletti közúti híd	23,90	3	74,90	932	1980
3121	20+095	3759	Jánoshidai Zagya-híd	22,30	3	53,70	445	1949
3203	4+350	6143	M3 feletti közúti híd	20,90	4	70,20	780	1998
3204	13+400	6144	M3 feletti közúti híd	20,90	4	68,00	730	1998
3205	9+988	3786	Tarnaörsi Tarna-patak-híd	28,00	1	30,40	295	1967
3207	2+163	6146	M3 feletti közúti híd	24,20	2	50,80	514	1998
3209	26+540	3793	Kiskörei Tisza-híd	64,00	39	587,30	3 485	1976
3225	0+2096	1144	Szolnok városi Tisza-híd	76,70	3	189,70	2 657	1963
3225	0+2444	3811	Szolnoki, Szabadság téri Zagya-híd	20,00	3	49,30	690	1965
3302	1+439	6211	Mezőkövesdi 2. vasút feletti út	26,00	1	28,00	339	2005
3302	4+630	6196	M3 feletti közúti híd	25,40	2	52,80	536	2002
3302	18+171	3823	Négyesi Eger-patak-híd	20,00	3	39,30	365	1972
3303	5+735	6197	M3 feletti közúti híd	26,40	2	54,40	552	2002
3305	3+330	6199	M3 feletti közúti híd	25,00	2	52,00	528	2002
3307	6+450	3836	Hejőszalontai Hejő-Szarda-csatorna-híd	21,90	1	23,60	241	2003
3307	6+958	6203	M30 feletti közúti híd	20,80	4	67,20	758	2003
3307	14+627	6200	M3 feletti közúti híd	22,30	4	71,00	725	2002
3313	9+644	6201	M3 feletti közúti híd	24,10	4	79,60	806	2002
3316	26+372	3856	Balmazújvárosi 16 sz. Keleti-főcsatorna-híd	49,20	1	52,00	489	1955
3319	2+215	6232	M35 feletti közúti híd	23,25	2	49,28	648	2006
3321	4+010	3860	Balmazújvárosi 17 sz. "Szőlősi" Keleti-főcsatorna-híd	46,40	1	49,30	473	1954
3323	3+191	3857	Balmazújvárosi 14 sz. Keleti-főcsatorna-híd	56,80	1	61,40	614	1955
3406	13+206	3871	Hajdúszoboszlói 21 sz. Keleti-főcsatorna-híd	46,45	1	49,30	478	1957
3501	19+225	3876	Hajdúnánási 7 sz. Keleti-főcsatorna-híd	58,90	1	62,20	597	1955
3502	8+451	6254	M3 feletti közúti híd	24,15	2	49,90	606	0
3508	12+758	7373	Hajdúnánási 8 sz. Keleti-főcsatorna-híd	48,70	1	51,40	442	1955

Út-szám	Szelvény [km]	Törzs-szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
3602	4+763	2741	M30 feletti közúti híd	26,60	2	55,10	558	2004
3603	4+000	2742	M30 feletti közúti híd	21,70	2	55,20	560	2004
3604	0+720	3881	Miskolci 2. vasút feletti híd	30,00	1	31,40	323	1987
3605	9+618	3895	Gesztelyi 2. Hernád-híd	44,90	3	87,20	853	2004
3606	9+775	3904	Sajóládi Sajó-híd	31,20	3	85,00	714	1949
3609	4+676	3909	Bőcsi Hernád-híd	32,20	3	79,10	665	1949
3612	0+245	3916	Tiszalúci Takta-híd	20,00	3	37,60	313	1965
3612	8+190	3917	Tiszadobi Pontonhíd	28,50	12	170,20	696	1949
3612	23+717	3918	Tiszalöki "Bocskai" KFCS-híd	56,70	1	59,50	559	1954
3621	33+330	3931	Taktaharkányi Takta-híd	30,00	1	31,80	289	1961
3631	13+147	3935	Tiszavasvári 3 sz. Keleti-főcsatorna-híd	47,00	1	51,00	495	1957
3703	4+541	3950	Hernádkérsi Hernád-híd	22,00	3	59,70	502	1949
3705	4+847	3964	Gibárti Hernád-híd	62,20	1	64,80	581	1949
3708	0+197	3989	Hidasnémeti Hernád-híd	26,00	4	109,00	958	1984
3724	2+965	6048	Vízolyi Hernád-híd	26,00	3	81,80	719	1982
3804	0+523	6245	Cigándi Vezér-árok-híd	34,00	3	106,40	1 291	2006
3807	6+379	4102	Alsóberecki Bodrog-híd	70,00	3	113,40	1 156	1967
3814	2+026	4098	Sárospataki Bodrog-híd	39,80	3	95,40	936	1959
3814	36+533	6131	Cigándi "II. Rákóczi Ferenc" Tisza-híd	103,00	10	534,90	5 241	1994
3834	4+076	4124	Nyh.-Sóstói Nyh.-Záhony vasút feletti híd	28,20	3	77,80	991	1969
4108	0+319	6113	Kisvárdai Nyh.-Záhony vasút feletti híd	30,00	3	83,60	1 066	1990
4118	1+932	4138	Szamoszegi Kraszna-híd	24,00	3	50,40	404	1966
4119	1+972	4141	Olcsvai Kraszna-híd	24,00	3	50,40	404	1967
4127	16+246	4147	Kisari Tisza-híd	50,50	13	345,20	3 510	1969
4129	14+803	4159	Tiszakóródi Túr-csatorna-híd	33,00	1	34,70	260	1950
4202	18+739	4178	Túrkevei Nagykunsági-főcsatorna-híd	20,00	3	56,80	505	1977
4203	3+281	4180	Kuncsorbai Nagykunsági-főcsatorna 1.sz. híd	20,00	3	56,80	505	1977
4207	3+377	4188	Örményesi Nagykunsági-főcsatorna-híd	22,00	3	62,80	559	1976
4216	1+483	4196	Körösszakáli "Gróf Tisza István" Sebes-Körös-híd	23,90	4	90,00	572	1928
4219	18+063	4203	Komádi-kendergyári Sebes-Körös-híd	23,50	4	91,80	762	1949
4219	60+667	4208	Remetei Fekete-Körös-híd	41,90	3	101,60	691	1912
4219	64+931	4209	Gyulai Fehér-Körös-híd	40,40	5	84,70	561	1914
4223	8+362	4213	Újirázi "Rosenberg Izsó" Sebes-Körös-híd	30,00	5	96,70	617	1966
4224	0+324	4217	Bakonszeg Nadányi Berettyó-híd	40,40	2	84,80	786	1999
4225	9+883	6108	Csiffi Berettyó-híd	35,25	3	72,50	572	1969
4232	18+688	4221	Gyomai Hármaskörös-híd	48,00	6	215,20	1 430	1971
4234	3+169	4223	Szeghalmi Foki-Sebes-Körös-híd	30,00	5	96,70	540	1910
4234	38+258	4227	Dobozai Kettős-Körös-híd	83,80	5	234,40	2 626	1982
4237	14+023	4228	Mezőberényi Kettős-Körös-híd	58,00	3	172,00	1 170	1904
4238	8+602	4229	Békési Kettős-Körös-híd	75,80	5	213,50	2 541	1985
4238	12+718	4230	Békési III. tápcsatorna-híd	26,00	1	27,70	285	1980
4407	14+014	6130	Oroszházi Békéscsaba-Szeged vasút feletti híd	26,80	8	201,70	2 379	1994

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
4434	80+893	4268	Királyhegyesi Sámson-Apátfalvi-főcsatorna-híd	24,00	1	25,20	252	1982
4603	20+445	4292	Ócsai M5 feletti híd (M5 05.híd)	22,40	2	47,60	496	1981
4606	22+1510	6051	Újhartányi M5 feletti híd (M5 13.híd)	26,50	2	56,20	578	1982
4607	17+291	6066	Örkényi M5 feletti híd (M5 16.híd)	22,40	2	47,60	498	1985
4608	27+626	6105	Lajosmizsei M5 feletti híd (M5 21.híd)	22,40	2	47,60	480	1988
4613	25+573	4303	Körösterétfeni Perje-csatorna-híd	20,00	1	22,20	213	1985
4625	3+576	6125	Szolnoki 4 sz. főút feletti közúti híd	24,80	3	52,60	844	1992
4627	2+078	4315	Ócsódi Hármás-Körös-híd	70,00	4	216,20	1 665	1951
4802	9+008	4319	Kabai 25 sz. Keleti-főcsatorna-híd	48,60	1	51,40	499	1962
4803	4+468	4321	Földesi 27 sz. Keleti-főcsatorna-híd	45,90	1	48,70	472	1961
4805	22+982	4326	Földesi 26 sz. Keleti-főcsatorna-híd	45,90	1	48,70	472	1958
4808	27+701	4333	Pocsaji Berettyó-éri-híd	20,60	3	35,00	283	1949
4808	28+053	4334	Pocsaji Berettyó-híd	24,00	3	68,00	551	1949
4813	1+448	4340	Hencidai Berettyó-híd	24,00	3	77,10	487	1930
4815	1+572	7459	Gáborjáni Berettyó-híd	24,20	7	82,67	527	1967
4911	9+500	6233	M3 feletti közúti híd	20,17	5	77,95	946	2006
4922	9+061	4351	Nagyecsedí Kraszna-híd	26,20	3	54,50	529	1960
5101	39+795	4356	Ráckevei "Árpád" Kis-Duna-híd	65,10	1	68,20	784	1949
5107	1+064	4360	Nagybaracscai Ferenc-csatorna-híd	21,80	3	52,70	523	1968
5112	24+457	4367	Szekszárd-palánki Sió-csatorna-híd	49,70	1	51,80	352	1993
5113	0+1996	4368	Szekszárdi vasút feletti híd	22,40	11	237,20	2 336	1979
5151	3+890	7481	Hercegszántói Ferenc-csatorna-híd	30,00	1	31,90	332	1980
5202	67+502	6158	M5 feletti közúti híd (M5 26.híd)	24,20	2	51,20	512	1997
5401	3+433	6160	Kunszállási M5 feletti híd (M5 39.híd)	24,30	2	51,20	692	1997
5402	52+518	6086	Kiskunhalasi vasúti feletti híd	25,00	3	67,20	817	1987
5405	63+029	6223	Kiskundorozsmai M5 feletti híd (M5 76/A híd)	24,00	2	51,44	624	2006
5408	48+480	6224	Sziksfürdői M5 feletti híd (M5 78.híd)	22,00	2	46,50	676	2006
5428	0+823	6219	M43 feletti közúti híd	22,94	2	50,70	514	2005
5441	2+800	6214	Petőfiszállási M5 feletti híd (M5 56.híd)	24,00	2	51,44	520	2006
5512	0+154	6225	Röszkei M5 feletti híd (M5 85.híd)	26,40	4	78,67	993	2006
5701	16+865	4513	Mároki vasút feletti híd	30,00	1	31,60	316	1984
5806	13+621	4586	Okorág utáni Fekete-víz-híd	26,50	1	27,70	234	1965
5831	3+889	6241	Pécsi Pécs-Szentlőrinc vasút feletti híd	20,00	3	56,48	685	2006
6204	0+468	6226	M6 feletti 6204 jelű úti híd (M6 11 híd)	27,00	2	54,00	654	2006
6207	0+582	6227	Iváncsai M6 feletti híd (M6 24.híd)	20,00	4	65,00	788	2006
6208	0+647	6228	M6 feletti híd (M6 33.híd)	22,00	4	73,98	999	2006
6219	1+538	6229	Dunaújvárosi M6 feletti híd (M6 47.híd)	20,00	4	85,58	1 038	2006
6221	2+166	8108	M6 feletti híd (M6 50.híd)	28,00	3	78,28	949	2006
6232	16+4398	4641	Sárszentlőrinci Sió-híd	34,60	1	37,20	246	1933
6233	21+546	4646	Kölesdi Sárvíz-híd	20,00	3	29,70	244	1940
6233	21+795	4647	Kölesdi Sió-híd	36,00	3	61,00	494	1949
6307	42+670	4664	M7 feletti közúti híd	25,40	4	91,40	983	1969
6311	2+500	7573	Pálfa Sárvíz(Nádor)-csatorna-híd	20,70	3	33,70	282	1959
6311	3+785	7574	Pálfa Sió-híd	32,00	5	51,36	409	1957
6316	2+860	4693	Medinai Sárvíz-híd	20,00	1	21,30	138	1893
6316	3+714	4694	Medinai Sió-híd	34,30	1	35,70	238	1893

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
6317	40+1334	7558	Simontornyai Sió-híd	35,10	1	37,00	503	1953
6318	0+400	4635	Keszőhidegkúti Kapos-híd	30,00	3	49,60	380	1969
6319	0+3698	7579	Kajdaci Sárvíz-híd	20,80	3	36,95	306	1961
6319	0+4820	7580	Kajdaci Sió-híd	35,00	1	36,40	240	1910
6402	12+027	4705	Mezőkomáromi Sió-híd	32,50	5	57,30	413	1963
6403	0+540	4707	Siójuti Sió-híd	23,00	6	59,53	528	1962
6407	10+583	4710	Ozorai Sió-híd	32,00	5	51,36	379	1964
6524	2+045	885	M7 feletti közúti híd	28,32	2	56,24	879	2005
6532	13+430	4783	Kurdi Kapos-híd	22,00	3	41,50	454	1978
6801	51+328	4963	Csurgói vasút feletti híd	24,30	5	23,90	214	1958
6804	7+482	4968	Nagykanizsai Bakónaki-patak-híd	20,00	1	22,60	249	1983
6831	12+825	5003	Balatonhídvégi Zala-híd	40,70	1	43,00	400	1949
6835	12+505	2744	M7 feletti közúti híd	20,80	4	67,00	814	2004
7201	1+690	6205	Székesfehérvári 2. 7-8 sz. közös főutak feletti híd	20,00	2	42,50	524	2003
7201	3+993	5019	Úrhidai Sárvíz(Nádor)-csatorna-híd	21,50	1	23,10	201	1973
7301	34+058	5060	Monostorapáti Eger-patak-híd	22,00	1	25,00	205	1950
7308	4+852	5083	Ajkai Budapest-Szombathely vill. vasútvonal feletti híd	25,20	3	51,30	632	1960
7328	17+373	5146	Türjei Budapest-Zalaegerszeg vasút feletti híd	24,90	5	66,50	672	1969
7336	14+961	5173	Zalaszentgróti Zala-híd	22,00	5	115,20	1 163	1975
7352	30+876	5204	Zalabéri Zala-híd	21,00	5	90,90	873	1960
7356	0+535	5209	Kehidakustányi Zala-híd	20,00	4	73,50	566	2002
7362	21+462	5215	Zalaistvándi Zala-híd	28,00	3	76,50	735	1963
7409	6+269	5241	Kávási Zala-híd	28,00	3	77,10	631	1965
7422	4+437	6072	Lentikápolnai Kerka-híd	22,00	1	24,30	209	1985
7445	0+431	5302	Molnaszecsödi Rába híd	30,00	3	70,66	611	1965
7451	10+881	6185	Őriszentpéteri szlovén vasút feletti híd	29,40	1	31,80	325	2000
7452	3+731	5325	Kemestaródfai Strém-patak-híd	20,50	1	22,20	186	1967
7452	3+797	5326	Kemestaródfai Pinka-híd	20,50	1	22,20	186	1967
7453	15+415	5339	Csörötneki Rába-híd	20,00	3	58,20	570	1957
7459	0+594	5369	Szentgotthárdi Rába-híd	25,30	3	56,80	645	1971
7459	2+244	6186	Rábafüzesi Lahn-patak-híd	24,00	3	62,60	719	2001
7461	2+353	5374	Rábagyarmati Rába-híd	22,80	3	62,50	412	1968
7511	15+531	6251	M7 feletti közúti híd	26,25	2	55,12	668	2007
7512	3+625	5386	Zalavári Zala-híd	20,00	3	43,60	444	1984
7549	0+227	5471	Szécsiszigeti Kerka-híd	21,10	3	58,70	482	1967
8105	0+531	6147	M7 feletti közúti híd	26,10	3	66,60	1 265	2000
8105	0+707	6171	Budaörsi Budapest-Hegyeshalom vasút feletti híd	22,80	3	53,20	1 005	2000
8117	0+348	5525	Kápolnásnyéki Budapest-Székesfehérvár vasút és 7 sz. főút feletti híd	20,00	5	93,60	1 143	1976
8117	3+333	5527	M7 feletti közúti híd	23,20	4	75,20	660	1967
8152	6+254	5605	M7 feletti közúti híd	22,30	4	78,70	684	1976
8155	0+130	5613	Kecskédi Általér-híd	36,00	1	38,00	380	1965
8203	0+217	5615	Sárkeresztesi Móri-víz-híd	22,10	1	23,20	267	1980
8204	5+400	5618	Fehérvárcsúrgói Új-vízfolyás-híd	22,10	1	23,20	274	1980
8406	12+255	5792	Egyházaskesző előtti Marcal-híd	20,00	3	44,00	447	1980

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
8408	9+855	5796	Marcaltó előtti Marcal-híd	28,50	3	75,60	711	1966
8408	12+790	5798	Marcaltó utáni Rába-híd	70,10	3	120,10	1 083	1949
8408	13+126	5799	Szanyi Rába-árterí-híd	30,50	4	115,20	1 082	1967
8412	1+427	5806	Várkesző előtti Rába-híd	24,10	3	79,80	387	1960
8417	9+1426	5819	Rábacsécsényi Rába-híd	25,00	9	181,00	1 157	1947
8417	26+2248	5821	Györsövényházi Rábca-híd	33,20	1	34,60	308	1972
8417	34+737	6156	M1 feletti közúti híd	23,30	2	48,60	612	1995
8419	4+3082	5825	Mórichidai Marcal-híd	20,90	3	36,30	323	1967
8419	8+188	5826	Árpási Rába-híd	30,15	6	140,68	1 252	1971
8421	5+169	5829	Rábászentmiklósi Marcal-híd	30,00	1	32,20	270	1962
8426	3+2587	5834	Vági Rába-híd	59,90	1	62,00	435	1949
8441	2+153	5846	Sótónyi Csescsér-patak-híd	24,00	1	25,70	159	1983
8441	4+077	5849	Ilkervári Rába-műcsatorna-híd	32,50	1	33,40	294	1974
8441	4+692	5850	Ilkervári Rába-híd	26,40	3	66,10	688	1973
8452	13+897	5870	Ostffyasszonyfai Rába-híd	61,50	5	140,10	1 448	1966
8501	2+599	6154	M1 feletti közúti híd	21,30	2	44,60	454	1995
8504	3+1064	6155	M1 feletti közúti híd	24,40	2	51,20	588	1995
8505	1+1546	6157	M1 feletti közúti híd	24,30	2	51,00	494	1995
8511	19+930	5876	Bodonhelyi Rába-híd	28,00	3	74,40	380	1969
8528	3+565	6122	Támokréti Rábca-híd	20,00	3	36,00	282	1955
8611	23+908	5913	Rábakecöl utáni Rába-híd	26,50	4	98,00	742	1949
8627	0+039	2425	Fertőszentmiklósi Ikva-patak-híd	20,00	1	21,20	324	1985
8631	1+168	5969	Nagygeresdi Répce-híd	26,80	1	40,00	336	1965
8708	7+961	6016	Pinkamindszenti Pinka-híd	26,00	1	28,00	340	2004
8719	0+045	2470	Köszegi Gyöngyös-patak-híd	23,00	1	24,80	312	1960
10523	0+230	9134	M1 feletti közúti híd	24,40	2	49,80	508	1995
10528	0+1203	9135	M1 feletti közúti híd	24,30	2	51,00	520	1995
10536	0+710	9138	M15 feletti közúti híd	23,30	2	47,60	486	1998
11326	0+000	8095	Esztergomi "Mária-Valéria" Duna-híd	119,00	6	514,00	6 375	2001
11326	1+534	8099	Esztergomi "Árok utcai" Kis-Duna-híd	45,50	1	48,00	581	2002
12111	0+683	7050	Letkési Ipoly-ág-híd	59,90	1	61,70	420	1952
12111	0+850	8092	Letkési Ipoly-határhíd	46,00	2	94,00	640	1952
24102	0+1640	8060	Nagygombosi Zagyva-híd	20,00	3	52,40	436	1981
24105	0+074	7197	Tar előtti Zagyva-híd	20,80	1	21,40	178	1948
24128	0+327	7227	Tamaszentmárai Tama-patak-híd	21,00	1	22,70	232	1980
24132	9+524	7238	Feldebrői Tama-patak-híd	22,00	1	23,00	235	1977
24141	0+1545	7253	M3 feletti közúti híd	26,30	2	55,20	470	1981
24304	0+310	9011	Mátraverebélyi Zagyva-híd	20,30	1	21,70	217	1963
24311	0+210	9013	Aldebrői Tama-patak-híd	20,00	1	21,10	175	1962
25601	0+428	8038	Miskolci 3. sz. út feletti híd	26,60	3	58,10	698	1979
30413	0+660	9082	M3 feletti közúti híd	20,40	4	61,20	581	1978
30421	0+430	9083	M3 feletti közúti híd	23,80	2	50,40	554	1980
30436	0+817	9095	M3 feletti közúti híd	28,30	2	59,40	510	1983
30526	0+1040	9153	M3 feletti közúti híd	20,60	4	71,00	649	2002
30527	0+459	9154	M3 feletti közúti híd	20,60	4	71,00	1 078	2002
30535	0+455	9155	M3 feletti közúti híd	21,70	4	73,80	748	2002
30818	0+143	9187	M3 feletti közúti híd	26,45	2	55,50	868	2006

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
32126	1+883	8101	Óballai 4 sz. út feletti híd	21,90	2	46,60	396	2003
32134	6+710	7362	Jászdózsai Tarna-híd	22,00	3	58,00	654	1979
33101	0+1127	1793	Füzesabonyi vasút feletti híd	24,00	3	66,10	740	1987
33101	5+735	6194	M3 feletti közúti híd	26,30	2	53,20	513	2002
33102	2+618	6195	M3 feletti közúti híd	24,30	2	50,20	484	2002
33803	0+1855	1794	Füzesabonyi Laskó-patak-híd	20,90	1	35,40	329	1958
34111	4+703	7371	Mihályhalmi Hortobágy-híd	30,00	1	31,60	262	1988
35401	0+2346	8109	33 sz. főút feletti közúti híd	31,90	4	101,08	1 128	2006
35402	0+2120	8110	33 sz. főút feletti közúti híd	31,90	4	101,08	1 027	2006
41114	0+044/1	2620/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-ártéri-híd	20,70	2	44,80	292	1996
41114	0+044/2	2620/2	Záhonyi bal pálya Tisza-ártéri-híd	20,70	2	44,80	292	1996
41114	0+224/1	2621/1	Záhonyi jobb pálya Tisza-határhíd	65,00	3	193,40	1 151	1996
41114	0+224/2	2621/2	Záhonyi bal pálya Tisza-határhíd	65,00	3	193,40	1 151	1996
42146	0+154	7444	Gyulavári Fehér-Körös-híd	43,50	2	91,50	915	1912
49138	1+796	7464	Tiborszállási Kraszna-híd	26,80	3	49,80	409	1984
50419	0+628	9099	M5 feletti közúti híd	24,90	2	51,30	590	1988
50606	0+862	9102	M0 feletti közúti híd	24,70	4	69,80	698	1990
51101	2+404	8069	M0 feletti közúti híd	21,60	4	69,20	704	1989
51104	0+461	7469	Szigethalomi "Taksony vezér" Kis-Duna-híd	50,00	1	52,50	677	1998
51147	2+466	7480	Dávodi Ferenc-csatorna-híd	30,00	1	31,80	331	1980
53101	1+073	8090	M5 feletti közúti híd (M5 31.híd)	21,30	2	45,00	450	1997
54102	1+699	8091	Alsómonostori M5 feletti híd (M5 42.híd)	21,30	2	51,20	512	1997
56603	0+120	6206	Szekszárdi vasút feletti híd felhajtó ág	23,20	5	70,61	521	2003
56604	0+055	6207	Szekszárdi vasút feletti híd lehajtó ág	20,20	6	80,54	594	2003
58127	0+1575	7551	Kémes utáni Fekete-víz-híd	22,30	3	35,00	293	1968
60405	0+1417	9173	Százhalombattai M6 csomóponti híd (M6 07.híd)	31,00	2	63,11	671	2006
60422	0+548	9174	Ráckeresztúri M6 feletti csomóponti híd (M6 10.híd)	31,00	2	58,36	620	2006
60443	0+1049	9175	Pusztaszabolcs-Dunaújváros vasút feletti híd (M6 39.híd)	25,00	3	55,46	589	2006
63123	1+082	7583	Sióagárdi Sió-híd	34,50	1	35,50	252	1894
63317	0+246	9049	Regölyi Kapos-híd	20,00	1	21,10	110	1962
65101	2+737	8112	Balatonendrédi M7 feletti csp. híd	20,96	4	72,72	881	2007
65106	0+591	7595	Kaposkeresztúri Kapos-híd	25,80	1	27,00	235	1959
66141	0+648	7689	Kaposvár "Cseri-úti" Kapos-híd	25,80	1	28,10	377	1960
68157	1+028	9185	M7 feletti közúti híd	22,25	2	46,50	564	2006
70401	0+913	9131	M7 Auchan áruház út feletti híd	34,90	1	40,00	440	1998
70543	0+373	9162	Letenyei M70 feletti csomóponti híd	26,30	2	55,40	424	2004
70544	0+370	9161	Letenyei M70 feletti csomóponti híd	26,30	2	55,40	424	2004
70553	0+696	9163	Tornyiszentmiklósi M70 feletti csomóponti híd	24,30	2	51,00	518	2004
70840	0+231	2807	Nagykanizsai M7 feletti csomóponti híd	24,30	2	50,60	890	2007
73203	0+344	7815	Tüskeszentpéteri Zala-ártéri-híd	20,10	3	52,90	433	1966
73203	0+617	7816	Tüskeszentpéteri Zala-híd	20,10	3	52,90	433	1966
73205	0+720	7817	Pakodi-dűlti Zala-híd	25,00	5	94,50	776	1964
73221	0+940	7827	Kemendollári Zala-híd	28,00	3	78,10	641	1965
74126	1+069	5272	Gáborjánházi Kebele-patak-híd	20,40	1	21,30	175	1960

Út- szám	Szelvény [km]	Törzs- szám	Híd neve	Max. nyílás [m]	Nyílás száma [db]	Szerk. hossz [m]	Felület [m ²]	Építés éve
74139	0+355	7860	Keménfai Zala-híd	21,70	2	51,30	421	1967
74141	0+372	7861	Zalacsébi Zala-híd	25,20	3	80,30	659	1966
74168	1+304	7869	Körmendi 2. Rába-híd	27,82	3	84,61	567	1906
74186	1+612	7881	Horvátnádaljai Pinka-híd	24,90	1	26,50	176	1909
74328	0+369	7879	Szentgotthárdi Lapincs-híd	20,00	3	43,00	405	1962
75151	1+074	2747	M70 feletti közúti híd	23,20	2	49,20	498	2004
75151	1+895	7904	Kerkaszentkirályi Kerka-híd	20,00	9	107,00	704	1975
80401	74+1350	9183	M8-M6 csomópont feletti jobb oldali gyűjtő- elosztó híd	28,00	3	79,37	946	2006
80402	0+450	9184	M8-M6 csomópont feletti jobb oldali gyűjtő- elosztó híd	28,00	3	79,55	949	2006
81109	0+037	6174	M7 Tesco körhíd 1. rész	20,00	12	154,50	2 224	2000
83114	1+217	7961	Csehbányai Budapest-Szombathely vill. vasútvonal feletti híd	20,00	3	49,20	462	1983
84150	1+617	2389	Sárvári 2. Rába-ártéri-híd	20,10	1	21,40	251	1961
84150	1+841	2390	Sárvári 2. Rába-híd	62,00	1	65,30	731	1948
85101	0+1472	8088	M1 feletti közúti híd	22,30	2	47,00	480	1995
90401	0+742	9105	M0-M1 csp. M1 feletti közúti híd (2.)	22,50	4	92,80	1 318	1994
90413	0+199	9115	M0-M1 csp. M1 feletti közúti híd	20,60	4	85,00	1 164	1994
90418	0+263	9117	M0-M7 csp. 8103 j. feletti közúti híd (4.)	24,50	3	65,40	968	1994
90418	0+704	9118	M0-M7 csp. M7 feletti közúti híd (2.)	24,30	4	89,50	1 271	1994
90426	0+821	9123	M0-M7 csp. M7 feletti közúti híd	24,20	4	99,90	1 019	1994
90457	0+200	9168	M0-M5 csp. M5 feletti közúti híd	22,40	4	89,34	1 084	2005
90477	0+452	9172	M0-4 sz. főút csp. M0 feletti közúti híd	20,44	6	89,32	904	2005
90605	0+322	9156	M9 bogviszlói csp. M9 feletti közúti híd	23,20	2	49,00	592	2003
96231	0+092	9140	Budapest utáni 2/B-2/A csp. ág vasút feletti híd (Bp.-Veresegyház vv.)	25,40	3	73,80	635	1999
96265	0+1194	9167	M0 4 sz. főút csp. M0 feletti híd	20,81	6	93,98	952	2005
96266	0+733	9164	M0 4 sz. főút csp. M0 feletti híd	20,54	6	93,97	951	2005

HÍDÁLLOMÁNY

MÁV Zrt. 10 m össznyílás fölötti hídjai

Forrás: Magyar Államvasutak Zrt. központi hídtervtára (Vezérigazgatóság), 2007. év végi állapot.

A közzétett 10 m össznyílás fölötti hidak száma 510, ezek együttes nyílásmérete 21,4 km. Ebből a 20 m össznyílás fölötti műtárgyak száma 235, ezek együttes nyílásmérete pedig 17,7 km.



Komáromi vasúti Duna-híd építés alatt
(dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
001 Budapest Keleti - Hegyeshalom					
001	26+52	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	2
001	27+12	Bp, Hungária krt. feletti híd	15,30	1964	2
001	38+80	Bp, Kőbányai út feletti híd	29,80	1988	2
001	45+51	Bp, Fertő út feletti híd	12,60	1997	2
001	55+01	Bp, Üllői út feletti híd	27,53	1981	6
001	72+57	Bp, Mester utca feletti híd	14,50	1926	8
001	76+17	Bp, Gubacsi út feletti híd	23,04	1950	2
001	79+23	Bp, Soroksári út feletti híd	43,52	1950	2
001	82+94	Bp, Déli Összekötő Duna-híd	466,15	1949	6
001	91+59	Bp, Nádorkerti út feletti híd	36,00	1995	2
001	96+23	Bp, Budafoki út feletti híd	31,40	1948	2
001	98+08	Bp, Szerémi út feletti híd	36,00	1995	2
001	102+35	Bp, Fehérvári út feletti híd	36,00	1948	2
001	110+93	Bp, Bartók Béla út feletti híd	65,34	1949	2
001	139+80	Bp, Csákvár út feletti híd	31,30	1983	3
001	143+62	Bp, Péterhegyi út feletti híd	11,55	1984	2
001	175+27	Budaörs, Kamaraerdei út feletti híd	14,40	1898	4
001	222+84	Budaörs, M7 autópálya feletti híd	39,70	1965	2
001	229+13	Hosszúrétí árok és út feletti híd	23,70	1995	2
001	241+65	Törökbálint, M0 autópálya feletti híd	38,09	1993	2
001	242+38	Törökbálint, Technopark aluljáró	13,79	1993	2
001	310+57	Biatorbágy, Pátyi út feletti híd	18,07	1976	2
001	359+63	Herceghalmi Benta-patak-híd	24,00	1976	2
001	391+85	Etyeki Kígyós-patak-híd	13,00	1976	2
001	397+41	Etyek-Háromrőzsamajori út feletti híd	11,00	1976	2
001	448+60	Bicskei Szent László-patak-híd	10,50	1978	2
001	506+00	Újbarok, 811 sz. út feletti híd	12,00	1979	2
001	595+89	Szárliget, 8101 sz. út feletti híd	11,70	1980	2
001	650+39	Tatabánya, 100 sz. főút feletti híd	19,13	1989	2
001	661+83	Tatabánya, Tatai út feletti híd	14,43	1979	2
001	673+25	Tatabánya, Mátyás kir. út feletti híd	12,80	1996	2
001	717+03	Tatabánya, Rákóczi út feletti híd	24,00	1989	2
001	812+20	Tata, Cseke-patak-híd	47,30	1995	1
001	843+42	Szomódi Által-ér-híd	14,00	1973	2
001	884+81	Almásfüzitői Naszály-patak-híd	16,43	1982	2

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
001	1111+12		12,82	1995	1
001	1124+66	Ácsi Concó-patak-híd	15,27	1989	2
001	1256+03	Nagyszentjánosi Cuhai-Bakony-ér-híd	24,60	1996	2
001	1408+82	Győr, Tihanyi Árpád út feletti híd	19,78	2006	5
001	1426+00	Győri Rába-híd	179,03	1965	2
001	1479+57	Abdai Rábca-híd	42,66	1958	2
002 Szárliget elág. - Tatabánya elág.					
002	6+80	Felsőgallai Csákány-patak-híd	22,00	1900	4
002	16+59	Felsőgalla, 100 sz. főút feletti híd	13,10	1961	6
004 Almásfüzitő - Esztergom					
004	102+26	Neszmélyi Tekerési-patak-híd	12,00	1950	1
004	123+04	Süttöi Bikol-patak-híd	12,00	1952	1
004	321+37	Táti Únyi-patak-híd	12,00	1953	1
006 Komárom - országhatár					
006	27+00	Komáromi Barátság Duna-híd	410,06	1954	1
011 Kőbánya-felső - Angyalföld elág.					
011	6+89	Bp, Fehér út feletti híd	16,50	1963	2
011	23+82	Bp, Keresztúri út feletti híd	21,50	1992	2
011	30+00	Bp, Méhes utca feletti híd	14,00	1992	2
011	34+23	Bp, Kerepesi út feletti híd	35,60	1957	2
011	83+80	Bp, Erzsébet királyné út feletti híd	22,80	1992	2
013 Bp.-Angyalföldi elág. - Bp.-Angyalföld					
013	94+55	Bp, Marcheggi híd	29,00	1974	1
018 Budafok-Háros - Budafok-Dunapart					
018	6+51	Budafok, Déli vasút feletti híd	18,80	1963	1
018	6+94	Bp, Gyár utca feletti híd	24,50	1993	1
019 Bp. Duna-parti elág. - Soroksári úti rendező					
019	5+15	Bp, Kvassay út feletti híd	14,37	1956	2
021 Kőbánya-felső - Ferencváros					
021	15+74	Bp, Kőbányai út feletti híd	29,80	1987	2
021	22+43	Bp, Fertő út feletti híd	12,60	1997	2
021	31+97	Bp, Üllői út feletti híd	29,20	1981	6
023 Ferencváros "C" elág. - Kőbánya-Kispest					
023	1+38	Bp, Fertő utca feletti híd	22,73	1928	2
023	5+48	Bp, Bihari út feletti híd	24,94	1928	2
023	11+64	Bp, Száva utca feletti híd	24,52	1928	2

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván-tartott híd [db]
023	15+28	Bp, Kőér utca feletti híd	27,11	1928	2
024 Ferencváros - Duna-part HÉV					
024	6+25	Bp, Gubacsi út feletti híd	23,00	1955	1
		Bp, Kvassay út feletti híd			
026 Józsefváros - Ferencváros					
026	14+11	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	1
026	14+68	Bp, Könyves Kálmán krt. feletti híd	15,00	1964	1
026	37+78	Bp, Kőbányai út feletti híd	29,80	1989	1
026	45+51	Bp, Fertő utca feletti híd	12,60	1997	1
026	55+01	Bp, Üllői út feletti híd	34,03	1981	3
027 Józsefváros - Kőbánya-felső					
027	14+12	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	1
027	14+13	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	1
027	14+68	Bp, Könyves Kálmán krt. feletti híd	15,30	1964	1
027	14+69	Bp, Könyves Kálmán krt. feletti híd	15,30	1964	1
027	19+70	Ferencváros-Keleti pu. keresztezés	25,40	1962	1
029 Bp. Nyugati pu. - Északi fűtőház					
029	10+11	Bp, Tahi út feletti híd	15,17	1911	2
030 Soroksári úti rendező - Csepel elosztó					
030	15+96	Bp, Gubacsi Duna-ág-híd	180,20	1922	3
051 Széchenyi-hegy - Húvösvölgy (keskeny nyomközű)					
051	65+25	Bp, Budakeszi út feletti híd	12,65	1948	1
051	108+07	Bp, Nagykovácsi út feletti híd	19,20	1950	1
101 Bp. Nyugati - Szob					
101	1+22	Bp. Nyugati pu. peronaluljáró	10,00	1979	4
101	14+84	Bp, Dózsa György út feletti híd	31,00	1951	11
101	83+29	Bp, Főti út feletti híd	12,50	1910	10
101	167+86	Dunakeszi, út feletti híd	17,60	1969	3
101	168+09	Dunakeszi-Gyártelep peronaluljáró	17,08	1969	3
101	181+92	Göd, út feletti híd	13,60	1968	2
101	361+29	Vác, Felső-Gombás-patak-híd	11,20	1970	3
101	364+33	Vác DCM út feletti híd	19,00	1951	3
101	423+44	Verőce, Kossuth út feletti híd	10,00	1971	2
101	424+98	Verőce, Rákóczi út feletti híd	11,50	1971	2
101	437+67	Kismaros, Gimpli-patak-híd	11,14	1971	2
101	442+88	Kismaros, út és kisvasút feletti híd	16,00	1971	2

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
101	464+86	Moson-p. és kóspallagi út feletti híd	15,54	1971	2
101	506+46	Nagymaros, Kossuth út feletti híd	10,00	1972	2
101	509+26	Nagymaros, Szobi út feletti híd	10,00	1965	2
101	580+70	Zebegényi völgyhíd	52,84	1993	2
101	594+50	Zebegény, 12 sz. főút feletti híd	24,16	1975	2
101	615+69	Szob, I. viadukt	32,30	1932	2
101	620+36	Szob, II. viadukt	10,00	1972	2
101	636+11	Szobi Ipoly-híd	146,00	1948	1
104 Bp. Angyalföld - Esztergom-Kertváros					
104	15+53	Bp, Váci út feletti híd	35,75	1955	1
104	15+78	Bp, Öböl híd	175,73	1955	1
104	20+27	Bp, Újpesti Duna-híd	623,92	1955	1
104	26+90	Bp, budai parti nyílás és út feletti híd	20,30	1955	1
104	37+73	Bp, Szentendrei út feletti híd	14,95	1984	2
104	38+07	Bp, Szentendrei HÉV feletti híd	11,00	1976	2
104	173+34	Pilisvörösvár, út feletti híd	24,00	1896	1
109 Vác - Drégelypalánk					
109	27+26	Vác, Felső-Gombás-patak-híd	11,20	1970	1
109	30+29	Vác, DCM út feletti híd	19,00	1951	1
109	471+71	Drégelypalánki Hévíz-patak-híd	13,00	1909	1
110 Drégelypalánk - Balassagyarmat					
110	461+13	Ipolyvecei Derék-patak-híd	10,00	1964	1
110	509+82	Dejtári Lókos-patak-híd	15,60	1982	1
111 Diósjenő - Romhány					
111	106+06	Bánki Jenői-patak-híd	10,50	1909	1
111	107+39	Bánki Lókos-patak-híd	14,10	1985	1
112 Galgamácsa - Ipolytarnóc					
112	91+88	Püspökhátvani Galga-híd	16,70	1950	2
112	636+28	Patvarci Fekete-víz-híd	10,00	1953	1
112	755+13	Szécsényi Szentlélek-patak-híd	10,00	1963	1
112	792+57	Szécsényi Ménes-patak-híd	15,86	1948	1
112	953+34	Litkei Dobroda-patak-híd	15,00	1958	1
113 Galgamácsa - Vác					
113	140+41	Váckisújfalu, 2105 sz. út feletti híd	10,68	1982	1
113	204+66	Váchartán, Püspökszilágyi út f. híd	10,00	1951	2

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
114 Nógrádszakál - országhatár					
114	14+00	Ipoly-ártéri-híd I.	17,00	1950	1
114	17+76	Ipoly-ártéri-híd II.	21,00	1950	1
115 Hatvan - Somoskőújfalu					
115	702+69	Hatvani Bér-patak-híd	15,23	1961	2
115	834+14	Zagyvaszántói Szuha-patak-híd	15,00	1961	1
115	856+57	Jobbágyi Zagyva-híd	30,00	1963	1
115	963+71	Pásztói Kövicses-patak-híd	11,70	1958	2
115	1102+50	Bátöny-patak-híd	12,00	1962	2
115	1131+44	Kisterenyei Zagyva-híd	19,10	1964	1
115	1200+71	Vizlási Tarján-patak-híd	14,57	1963	1
115	1264+25	Salgótarján, Litkei út feletti híd	21,00	1970	2
115	1267+59	Salgótarján, Főtéri peronaluljáró	15,00	1970	2
116 Kisterenye - Kál-Kápolna					
116	8+26	Kisterenyei Kazár-patak-híd	10,00	1966	1
116	68+89	Nemti Zagyva-híd	10,88	1931	1
116	254+67	Recski patak híd	15,60	1966	1
116	521+75	Kompolti Tarna-híd	30,00	1934	1
117 Mátramindszent - Homokterenye					
117	38+51	Mátraterenyei Barna-patak-híd	10,00	1953	1
118 Vámosgyörk - Gyöngyös					
118	6+85	Vámosgyörki Rédei-Nagy-patak-híd	10,00	1948	1
118	12+45	Vámosgyörki Gyöngyös-patak-híd	10,00	1949	1
118	66+89	M3-as autópálya feletti híd	16,00	1984	2
118	115+65	Gyöngyös, 30 sz. főút feletti híd	19,00	1969	2
119 Nagyút - Visonta Kombinát					
119	80+57	Detki Markazi-patak-híd	25,00	1964	1
120 Füzesabony - Eger					
120	153+04	Egri Eger-patak-híd	13,70	1976	1
121 Eger - Putnok					
121	12+02	Egri Eger-patak-híd	19,77	1969	1
121	123+88	Szarvaskői Eger-patak-híd	12,00	1955	1
121	141+40	Szarvaskői Eger-patak-híd	17,82	1956	1
121	166+14	Mónosbéli Eger-patak-híd	21,18	1966	1
121	173+16	Mónosbéli Ferde híd	10,30	1957	1
121	212+43	Bélapátfalva,	12,00	1949	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
121	600+96	Királd, 2523 sz. ök. út feletti híd	13,19	1986	1
121	687+46	Putnoki Sajó-ártéri-híd	48,00	1993	1
121	690+54	Putnoki Sajó-híd	49,61	1965	1
125 Miskolc rendező - Miskolc mészkőbánya					
125	31+49	30 sz. főút feletti híd	49,46	1970	1
125	41+00	Miskolc, Tapolcai út feletti híd	12,34	1973	1
126 Miskolc rendező pu. - Miskolc Gömöri pu.					
126	4+98	Miskolc, Bajcsi-Zs. út feletti híd	21,50	1953	0
126	6+61	Miskolci Szinva-patak-híd	15,00	1967	0
128 Miskolc Tiszai - Sajószentpéter					
128	2+73	Miskolc, peronaluljáró	21,94	2006	1
128	9+75	Miskolc, Bajcsi-Zs. út feletti híd	21,50	1953	2
128	43+11	Miskolc, Repülőtéri út feletti híd	23,35	2006	2
128	312+05	Vadnai Sajó-híd	50,00	1952	1
128	464+85	Bánrévei Sajó-határhíd	15,00	1954	1
129 Bánréve - Ózd					
129	24+88	Bánrévei Sajó-ártéri-híd	18,00	1955	1
129	25+83	Bánrévei Sajó-híd	62,00	1987	1
129	28+72	Bánrévei Sajó-ártéri-híd	14,00	1955	1
129	95+88	Ózdi Hangony-patak-híd	10,00	1952	3
132 Hídvégardó - Sajóecseg					
132	389+41	Szendrőládi Bódva-híd	30,00	1928	1
132	560+06	Sajóecsegi Sajó-híd	97,30	1960	1
134 Kazincbarcika - Rudabánya					
134	6+07	Berentei Sajó-híd	60,00	1954	1
134	20+03	Kazincbarcikai Sajó-ártéri-híd	68,20	1978	1
134	46+48	Szuhakállói Szuha-patak-híd	18,00	1958	1
135 Kazincbarcika - Szuhakálló elág.					
135	14+92	Kazincbarcikai Sajó-híd	30,65	1962	1
136 Felsőzsolca - Hidasnémeti					
136	149+93	Szikszói Vadász-patak-híd	12,14	1959	1
136	457+90	Garadnai Báronyos-híd	12,00	1958	1
137 Szerencs - Hidasnémeti					
137	3+81	Szerencsi Szerencs-patak-híd	19,70	1998	1
137	185+02	Abaújszántói Szerencs-patak-híd	21,16	1963	0
137	492+61	Hidasnémeti Hernád-ártéri-híd	10,50	1910	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
137	495+67	Hidasnémeti Hernád-híd	85,37	1966	1
201 Bp. Keleti pu. - Szerencs					
201	26+60	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	1
201	26+71	Bp, Hungária krt. feletti híd	14,25	1999	1
201	26+86	Bp, Könyves Kálmán krt. feletti híd	15,30	1964	1
201	26+97	Bp, Könyves Kálmán krt. feletti híd	15,30	1964	1
201	31+86	Bp, vasút feletti híd	25,40	1962	1
201	37+42	Bp, Pongrácz út feletti híd	56,15	1950	5
201	52+43	Bp, Fehér út feletti híd	15,00	1963	3
201	62+87	Bp, Külső körvasút híd	34,90	1974	2
201	121+64	Bp, Rákospatak-híd	11,50	1988	3
201	489+95	Aszód Galga-patak-híd	15,00	1949	2
201	677+22	Hatvani Heréd-patak-híd	20,00	1951	2
201	680+99	Hatvani Zagyva-híd	26,00	1951	2
201	878+74	Vámosgyörki Rédei-Nagy-patak-híd	10,00	1948	2
201	884+25	Vámosgyörki Gyöngyös-patak-híd	10,00	1948	2
201	1028+50	Ludasi Bene-patak-híd	11,00	1961	2
201	1117+88	Káli Tarna-híd	25,00	1958	1
201	1118+73	Káli Tarna-ártéri-híd	18,00	1949	2
201	1237+74	Füzesabonyi Laskó-patak-híd	15,50	1952	32
201	1248+90	Füzesabony peronaluljáró	11,00	1987	7
201	1305+17	Szihalmi Rima-patak-híd	12,00	1948	2
201	1385+58	Mezőkövesdi Hór-patak-híd	10,00	1960	2
201	1479+20	Mezőnyárádi Kácsi-patak-híd	12,00	1960	2
201	1857+99	Felsőszolcai Sajó-híd	90,03	1959	2
201	1949+72	Hernádnémeti Hernád-híd	109,36	1960	2
202 Szerencs - Sátoraljaújhely					
202	3+81	Szerencsi Szerencs-patak-híd	10,00	1949	2
202	242+74	Vámosújfalusi Tolcsva-patak-híd	16,40	1951	2
202	374+65	Sáropataki volt kisvasúti felüljáró	30,65	1927	1
202	457+73	Sátoraljaújhely, utca feletti híd	13,76	2006	4
202	462+77	Sátoraljaújhelyi Ronyva-patak-híd	28,50	1951	2
203 Sátoraljaújhely - országhatár					
203	4+80	Sátoraljaújhelyi Ronyva-patak-híd	25,18	1971	1
207 Hatvan - Újszász					
207	38+40	Boldogi Zagyva-híd	40,00	1953	1
207	243+87	Jászberényi Zagyva-híd	40,00	1965	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
209 Újszász - Vámosgyörk					
209	29+38	Újszászi Tápió-híd	15,00	1985	1
209	30+00	Újszászi Tápió-ártéri-híd	10,00	1985	1
209	44+50	Szászbereki Zagyva-híd	66,72	1954	1
209	447+92	Jászdózsai Tarna-híd	39,80	1979	1
210 Kál-Kápolna - Kisújszállás					
210	877+94	Kiskörei Jászsági-főcsatorna-híd	31,96	1970	1
210	917+00	Kiskörei vasúti-közüti Tisza-híd	589,55	1975	1
210	952+62	Abádszalóki Nagykunsági-főcsat.-híd	51,60	1971	1
212 Tócsövölgy - Füzesabony					
212	200+42	Balmazújvárosi Keleti-főcsatorna-híd	50,70	1956	1
212	382+85	Hortobágyi Hortobágy-csatorna-híd	19,20	1941	1
212	694+78	Tiszafüredi Tisza-ártéri-híd	94,00	1981	1
212	712+60	Tiszafüredi Tisza-híd	269,80	1947	1
212	745+49	Poroszlói Szomorka-patak-híd	79,20	1981	1
212	756+02	Poroszlói Eger-patak-híd	284,70	1980	1
215 Polgár - Görögyszállás					
215	264+14	Tiszalöki Keleti-főcsatorna-híd	60,12	1957	1
221 Mezőzombor - Nyíregyháza					
221	182+32	Tokaj, Tarcali út feletti híd	12,10	1982	1
221	185+15	Tokaji Tisza-híd	210,64	1949	1
221	192+29	Rakamazi Tisza-ártéri Ladik híd	79,00	1949	1
221	199+09	Rakamazi Tisza-ártéri Hosszú híd	192,98	1949	1
221	207+40	Rakamazi Tisza-ártéri Görbe híd	38,90	1949	1
221	210+63	Rakamazi Tisza-ártéri Aranyos-híd	98,60	1949	1
301 Bp. Nyugati - Nyíregyháza					
301	1+22	Bp. Nyugati pu. peronaluljáró	10,00	1979	0
301	14+84	Bp, Dózsa György út feletti híd	29,80	1951	0
301	40+36	Bp, Thököly út feletti híd	32,76	1960	2
301	47+30	Bp, Egressy út feletti híd	29,38	1948	2
301	52+34	Bp, Mogyoródi út feletti híd	33,80	1948	2
301	56+85	Bp, Kerepesi út feletti híd	35,76	1941	2
301	79+46	Bp, Kőbányai út feletti híd	53,50	1941	2
301	379+42	Monor, Kistói út feletti híd	17,20	2005	2
301	1026+26	Szolnok, Pozsonyi út feletti híd	12,00	1967	4
301	1031+33	Szolnoki Zagyva-híd	61,60	1947	2

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
301	1048+79	Szolnok, Besenyszögi út feletti híd	12,00	1966	2
301	1079+52	Szolnoki Tisza-híd	291,35	1947	2
301	1501+07	Kisújszállási Kakat-ér-híd	11,40	1961	2
301	1705+26	Püspökladányi Hortobágy-csat.-híd	40,00	1969	2
301	1980+73	Hajdúszoboszlói Keleti-főcsat.-híd	44,66	1958	2
302 Nyíregyháza - Záhony					
302	167+53	Kemecsei Kállai-főfolyás-híd	20,92	1949	2
302	669+07	Záhony, Alma út feletti híd	20,22	1959	1
302	673+09	Záhonyi Tisza-határhíd	250,50	1947	1
305 Szolnok "A" elág. - Szolnok "E" elág.					
305	9+40	Mozdonylejáró vg. Téglagyári út felett	14,00	1968	1
305	15+18	Ceglédi kijáró vg. a 120 sz. fővonal felett	11,10	1966	1
305	18+69	Újszász bejáró a 120 sz. fővonal felett	11,10	1966	1
305	19+24	Ceglédi bejáró vg. és a 145 sz. vonal a 100 sz. fővonal felett	10,50	1965	1
305	27+03	Ceglédi bejáró vg. és a 145 sz. vonal a 32 sz. főút felett	18,00	1965	2
305	31+94	Ceglédi bejáró vg. a 120 sz. fővonal felett	11,10	1967	1
305	35+03	145 sz. vonal összekötő vg. 120 sz. fővonal felett	11,10	1966	1
305	39+82	Szolnok, Nagysándor J. u. feletti híd	14,00	1966	13
306 Szolnok "B" elág. - Szolnok-rendező					
306	10+47	Ceglédi kijáró vg. a 32 sz. főút felett	25,50	1967	1
314 Püspökladány - Biharkeresztes					
314	1301+65	Sápi Keleti-főcsatorna-híd	45,10	1959	1
314	1373+30	Berettyóújfalui Kálló-főcsatorna-híd	12,00	1961	1
314	1415+52	Berettyóújfalui Berettyó-híd	90,20	1946	1
315 Püspökladány - Szeghalom					
315	109+06	Hosszúhátai Hamvas-főcsatorna-híd	10,70	1964	1
316 Dévaványa - Gyoma					
316	461+00	Gyomai Hármas-Körös-híd	199,02	1991	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván-tartott híd [db]
317 Dévaványa - Kótpusztá					
317	226+11	Szeghalmi Berettyó-híd	75,58	1890	1
317	276+17	Vésztői Sebes-Körös-híd	151,40	1990	1
319 Vésztő - Kőtegyán					
319	58+11	Vésztői Holt-Sebes-Körös-híd	11,00	1982	1
319	171+60	Sarkadkeresztúri Köles-ér-híd	11,00	1982	1
322 Sáránd - Nagykereki					
322	286+38	Pocsaj-esztári Berettyó-híd	75,00	1910	1
328 Csenger - Mátészalka					
328	458+77	Kocsordi Kraszna-híd	49,00	1947	1
329 Kocsord-alsó - Fehérgyarmat					
329	63+66	Tunyogmatolcsi Szamos-híd	176,00	1986	1
334 Nyíregyháza átrakó - Balsa Tisza-part (keskeny nyomközű)					
334	68+90	Nyháza-Sóstói 100 sz. főv. feletti híd	33,17	2002	1
334	92+40	Nyírszőlősi Érpatak-híd	10,00	1972	1
334	172+68	Nagyantyai Lónyay-főcsatorna-híd	19,55	1958	1
334	336+61	Gávai Lónyay-főcsatorna-híd	41,76	1957	1
337 Ágerdőmajor - Záhony					
347	179+24	Tiborszállási Kraszna-híd	50,34	1957	1
401 Rákos - Újszász					
401	229+63	Mendei Tápió-híd	10,00	1960	2
401	557+32	Farmosi Hajta-patak-híd	12,00	1957	2
401	646+57	Tápiógyörgyei Tápió-híd	20,00	1959	2
402 Szajol - Lökősháza					
402	311+53	Mezőtúri Hortobágy-Berettyó-híd	29,00	1947	1
402	471+48	Gyomai Körös-híd	199,02	1963	1
403 Tiszatenyő - Kunszentmárton					
403	332+00	Kunszentmártoni Körös-híd	223,20	1990	1
406 Mezőtúr - Szarvas					
406	139+00	Szarvasi Körös-híd	230,80	1940	1
412 Szolnok - Kiskunfélegyháza					
412	99+44	Tószegi Gerje-Perje-csatorna-híd	11,25	1956	1
413 Kiskunfélegyháza - Csongrád					
413	127+88	Gátéri Csukás-éri-csatorna-híd	10,40	1979	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván-tartott híd [db]
414 Szentes - Csongrád					
414	455+38	Szentesi Kurca-híd	12,00	1966	1
414	490+92	Csongrádi Tisza-híd	505,45	1986	1
415 Kecskemét - Kunszentmárton elág.					
415	302+41	Tiszaugi Tisza-híd	313,70	1929	0
415	304+80	Tiszaugi Tisza-ártéri-híd	30,00	1929	0
418 Kötégán - Szeged Rókus					
418	660+89	Gyulai Fekete-Körös-híd	107,16	1907	1
418	710+54	Gyulai Fehér-Körös-híd	107,69	1900	1
418	1668+73	Algyői Tisza-híd	464,00	1961	1
421 Battonya - Szőreg					
421	894+06	Makói Maros-ártéri-híd	112,40	1925	1
421	897+22	Makói Maros-híd	113,79	1925	1
421	899+25	Kiszsombori Maros-ártéri-híd	59,20	1925	1
501 Cegléd - Szeged					
501	329+77	Kecskemét, Szolnoki út feletti híd	10,20	1941	19
501	730+85	Petőfiszállási Dong-éri-csatorna-híd	10,00	1963	2
601 Bp. Ferencváros - Kelebia					
601	2+60	Bp, Mester utca feletti híd	14,50	1926	0
601	6+20	Bp, Gubacsi út feletti híd	23,00	1949	2
601	8+74	Bp, Soroksári út feletti híd	36,00	1949	2
601	174+15	Taksonyi Duna-Tisza-csatorna-híd	19,00	1997	1
605 Solt - Dunaföldvár a hidak megvannak de a vonal megszűnt					
605	254+22	Solti Duna-ág-híd	82,60	1951	1
605	274+79		36,10	1951	1
605	277+76	Dunaföldvár, 5111 sz. ök. út feletti híd	16,34	1951	1
605	299+83	Dunaföldvár, 6 sz. főút feletti híd	13,50	1951	1
607 Kiskőrös - Kalocsa					
607	154+56	Duna-völgyi-főcsatorna-híd	12,79	1932	1
607	248+47	Karasica-főcsatorna-híd	25,50	1900	1
608 Dombóvár - Bátaszék					
608	12+64	Dombóvári Kapos-híd	26,10	1977	1
608	29+09	Dombóvári Baranya-csatorna-híd	31,20	1975	1
608	424+75	Cikói Völgysegy-patak-híd	10,50	1972	1
608	555+04	Mórággyi híd	10,72	1971	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
609 Bácsalmás - Bátaszék					
609	773+20	Baja, Budapesti út feletti híd	12,00	1999	1
609	774+49	Baja, Szegedi út feletti híd	18,11	2002	1
609	786+60	Baja, Dózsa Gy. út feletti híd	13,16	1999	1
609	789+11	Bajai Türr István Duna-híd	568,22	1950	1
609	803+64	Simon-Duna-ártéri-híd	32,00	1949	1
609	821+48	Fás-Duna-ártéri-híd	48,64	1949	1
609	841+36	Sugó-Duna-ártéri-híd	82,20	1949	1
609	852+34	Pörbölyi Duna-ártéri-híd	166,20	1908	1
609	923+29	Szekszárd-bátai-főcsatorna-híd	18,00	1908	1
609	945+62	Bátaszéki Lajvér-patak-híd	12,00	1967	1
611 Pécs - Bátaszék					
611	21+78	Pécs, Basamalom út feletti híd	10,00	1911	1
611	29+51	Pécs, Eszéki vasútvonal áthidalása	12,00	1930	1
611	52+22	Pécs, Kokszt utca feletti híd	27,78	1996	1
611	95+04	Pécs-Vasas, 6 sz. főút feletti híd	24,20	1955	1
611	230+28	Pécsvárad, 6 sz. főút feletti híd	12,00	1955	1
612 Rétság - Szekszárd					
612	13+24	Sáregresi Alap-cecei-vízfolyás-híd	10,32	1959	1
612	520+89	Szekszárdi Sió-híd	50,56	2000	1
613 Szekszárd - Bátaszék					
613	168+92	Sárpilisi Lajvér-patak-híd	21,70	1983	1
617 Pusztaszabolcs - Paks					
617	254+68	Dunaújvárosi 6 sz. főút feletti híd	22,00	1951	1
617	272+50	Dunaújváros, Dózsa Gy. út feletti híd	18,78	1951	3
617	434+92	Előszállási Nagykarcsonyi-vízf.-híd	17,30	1976	1
617	554+35	Dunaföldvár, 6 sz. főút feletti híd	17,86	1955	1
619 Dunaújváros - Dunaújváros Kikötő					
619	14+84	Papírgyári út feletti híd	22,00	1961	1
623 Dombóvár-alsó - Dombóvár elág.					
623	6+48	Dombóvári Kapos-híd	36,80	1972	1
625 Godisa - Komló					
625	17+43	Godisai Baranya-csatorna-híd	12,62	1896	1
626 Mohács - Villány					
626	232+60	Villányi Karasica-patak-híd	15,00	1962	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
627 Pécsújhegy - Pécsbánya-rendező					
627	10+53	Pécs, Szabolcsi-patak-híd	11,03	1987	1
628 Pécsbánya-rendező - Pécsbányatelep					
628	18+56	Pécs, Bátaszéki vasút feletti híd	17,25	1978	1
628	39+61	Pécs, Fehérhegyi út feletti híd	11,36	1961	1
701 Bp. Kelenföld - Szentlőrinc					
701	13+12	Bp, Csákvár út feletti híd	32,50	1983	1
701	85+57	Bp, Növényi út feletti híd	10,00	1989	2
701	149+52	Érd, Balatoni út feletti híd	13,80	1935	2
701	179+07	Érd, Déli vasút feletti híd	20,14	2001	1
701	179+20	Érd, Déli vasút feletti híd	13,55	1908	1
701	182+69	Érdi 70 sz. főút feletti híd	13,92	1954	2
701	361+23	Ercsi Szent László-patak-híd	10,00	1983	2
701	389+53	Ercsi Váli-víz-híd	15,00	1986	2
701	891+35	Sáregresi Sárvíz-Nádor-csatorna-híd	52,60	1954	1
701	979+58	Simontornyai Sió-híd	81,53	2000	1
701	1039+72	Tolnanémedi I.sz. Kapos-híd	42,20	1952	1
701	1102+23	Pinchelyi II.sz. Kapos-híd	39,30	1950	1
701	1552+74	Dombóvári Méhész-patak-híd	10,72	1970	1
701	1571+42	Dombóvári III.sz. Kapos-híd	46,00	1957	1
701	1604+42	Dombóvári Kapos-híd	26,22	1963	1
701	1809+10	Kishajmási Baranya-csatorna-híd	11,00	1974	1
701	1904+36	Hetyehelyi 6605 sz. ök. út feletti híd	11,00	1979	1
701	1914+40	Hetyehelyi Bükkösi-víz-híd	12,70	1979	1
701	1923+73	Bükkösi Bükkösi-víz-híd	41,02	1978	1
702 Pécs - Barcs					
702	59+17	Pécs, Megyeri út feletti híd	23,30	1969	1
702	670+21		17,22	1983	1
703 Murakeresztúr - Barcs					
703	45+71	Principális-csatorna-híd	10,00	1957	1
703	307+70	Csurgói Dombó-csatorna-híd	20,00	1949	1
703	588+73	Babócsai Rinya-híd	13,10	1949	1
705 Székesfehérvár - Pusztaszabolcs					
705	122+97	Seregélyesi Kajtori-csatorna-híd	10,00	1958	1
707 Keszőhidegkút-Gyöng - Tamási					
707	10+31	Keszőhidegkúti Kapos-híd	54,20	1956	1
707	101+79	Tamási Koppány-híd	35,03	1992	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
708 Hajmáskér - Dombóvár					
708	125+71	Berhidai Séd-patak-híd	12,00	1991	1
708	126+85	Berhidai 7207 sz. ök. út feletti híd	10,00	1982	1
708	501+36	Mezőkomáromi Sió-híd	37,40	1968	1
708	743+22	Tamási Koppány-híd	24,70	1984	1
708	1049+62	Dombóvári Kiskonda-patak-híd	10,00	1953	1
709 Dombóvár - Gyékényes					
709	225+30	Taszári Orci-patak-híd	11,30	1959	1
709	271+96	Kaposvári Deseda-patak-híd	11,50	1965	2
709	650+35	Ötvöskónyi Segesdi-Rinya-híd	10,58	1974	1
709	957+91	Porrogszentkirályi Rigóc-patak-híd	10,50	1998	1
709	962+35	Gyékényesi Dombó-csatorna-híd	10,50	1998	1
712 Kaposvár - Siófok					
712	32+55	Kaposvári Deseda-patak-híd	13,04	1969	1
712	354+86	Kisbárapáti Koppány-híd	16,00	1987	1
712	785+28	Daránypusztai Koppány-híd	14,95	1962	1
712	946+66	Siójuti Sió-híd	36,35	2000	1
713 Kaposvár - Fonyód					
713	55+52		33,00	2001	1
713	292+50	Osztopáni Pogányvölgyi-patak-híd	12,00	1965	1
713	336+50	Pamuki Pogányvölgyi-patak-híd	12,00	1966	1
717 Szentlőrinc - Sellye					
717	131+38	Sumonyi Okor-csatorna-híd	10,50	1962	1
717	177+96	Okorági Fekete-víz-híd	27,46	1960	1
718 Nagyharsány elág. - Középrigóc					
718	503+67	Kémesi Pécsi-víz-híd	16,00	1966	1
718	551+83	Sámodi Fekete-víz-híd	42,90	1889	1
721 Pécsbánya-rendező - Magyarbóly					
721	207+94	Vokányi Pogány-árok-híd	20,00	1973	1
721	253+29	Palkonyai Pogány-árok-híd	14,60	1972	1
721	363+00	Villányi Pogány-árok-híd	22,18	1927	1
723 Közpointi főmajor - Somogysebestől (keskeny nyomközű)					
723	96+13	Pálmajori Nyugati-övcatorna-híd	22,00	0	1
724 Táskai elágazás - Táskai (keskeny nyomközű)					
724	17+76	Táskai Nyugati-övcatorna-híd	13,10	0	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
801 Bp. Déli pu. - Murakeresztúr oh.					
801	20+46	Bp, Villányi út feletti híd	34,30	1957	2
801	31+26	Bp, Nagyszőlős utca feletti híd	20,00	1948	2
801	34+53	Bp, Hegyeshalmi vonal keresztezés	12,50	1983	2
801	54+26	Bp, Csákvár út feletti híd	32,50	1983	5
801	189+43	Érd, Balatoni út feletti híd	11,00	1936	1
801	231+65	Érd, Sósikúti út feletti híd	11,42	1955	2
801	362+46	Martonvásári Váli-víz-híd	11,38	1861	2
801	676+59	Szfv., Széchenyi út feletti híd	18,60	1952	11
801	765+34	Szabadbattyáni Sárvíz-Nádor-cs.-híd	25,00	1949	3
801	983+20	Lepsényi 70 sz. főút feletti híd	10,17	1999	1
801	1148+45	Siófok, út feletti híd	56,50	1951	1
801	1150+61	Siófoki Sió-híd	30,00	1989	1
801	1717+27	Balatonmáriafürdői Övcsatorna-híd	22,08	1963	1
801	2271+10	Bajcsai Principális-csatorna-híd	23,00	1986	2
801	2356+07	Mura-ártéri-híd	56,00	1967	1
801	2359+60	Mura-híd	167,80	1975	1
803 Szabadbattyán - Tapolca					
803	319+09	B.fűzfő, 71 sz. elkerülő út feletti híd	35,90	2006	1
803	617+34	Balatonarács,	12,00	1964	1
803	660+89	Balatonfüred,	12,00	1968	1
803	1109+20	Nemesgulácsi Eger-patak-híd	11,04	1968	1
804 Boba - Tapolca					
804	133+72	Megyeri Marcal-híd	17,24	1947	1
808 Ukk - Rédics					
808	23+42	Dabronci Marcal-híd	12,00	1968	1
808	148+48	Zalabéri Szajki-patak-híd	10,00	1970	2
808	149+13	Zalabéri Kánya-patak-híd	14,20	1969	2
808	387+84	Zalaegerszegi Zala-ártéri-híd	32,40	1957	1
808	392+12	Zalaegerszegi Zala-híd	62,80	1949	1
808	726+51	Ortaházi Cserta-patak-híd	19,00	1982	1
808	831+68	Lenti Kerka-patak-ártéri-híd	36,00	1980	1
808	833+45	Lenti Kerka-patak-híd	54,40	1981	1
809 Zalalövő - Zalaegerszeg					
809	141+60	Vitenyédi patak híd	10,00	2005	1
809	158+50	Teskándi Zala-híd	47,90	1955	1
809	160+14	Teskándi Zala-ártéri-híd	12,00	1988	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
809	173+51	Teskándi Pálosfai-patak-híd	16,40	1948	1
810 Körment - Bajánsenye					
810	27+24	Körmenti Pinka-ártéri-híd	43,66	1959	1
810	31+67	Körmenti Pinka-híd	45,22	1958	1
810	35+46	Körmenti Rába-híd	79,35	1958	1
810	43+26	Nádasdi volt Csörnöc-híd	22,88	1954	1
810	45+75	Nádasdi Csörnöc-híd	23,13	1953	1
810	289+56	Pankaszi Kisrákosi-patak-híd	11,50	2000	1
810	292+41	Pankasz,	21,75	2000	1
810	316+14	Nagyrákosi völgyhíd	1400,00	2000	1
810	334+90	Nagyrákosi kis völgyhíd	200,00	2000	1
812 Tapolca - Balatonszentgyörgy					
812	55+51	Balatonedericsi Lesence-patak-híd	10,00	1972	1
812	315+15	Balatonszentgyörgyi Zala-híd	42,25	1950	1
813 Sármellék - Balatonszentgyörgy					
813	376+03		13,00	1996	1
813	401+69		14,46	1976	1
901 Székesfehérvár - Ajka					
901	62+24	Sárszentmihályi Gaja-patak-híd	19,70	1952	1
901	63+62	Sárszentmihályi I. Nádor-csatorna-híd	19,70	1994	1
901	110+72	Tarján-patak-híd	12,00	1997	1
901	124+75	Csóri II. Nádor-csatorna-híd	37,10	1997	1
901	389+09	Hajmáskéri Séd-patak-híd	12,00	1986	1
901	450+20	Veszprémi Séd-patak-híd	12,77	1984	4
901	717+60	Városlódi Torna-patak-híd	11,60	1936	1
901	787+05	Ajkai Torna-patak-híd	13,36	1949	1
901	838+42	Ajkai Torna-patak-híd	11,55	1989	1
902 Ajka - Celldömölk					
902	938+49	Devecseri Csigere-patak-híd	10,00	1976	1
902	1116+36	Bobai Marcal-híd	22,00	1952	1
904 Győr - Celldömölk - Szombathely - Szentgotthárd					
904	53+52	Győri Nagy-Pándza-patak-híd	14,35	1929	1
904	176+94	Győrszemerei Bakony-ér-híd	15,00	1965	1
904	384+65	Vaszari Gerence-patak-híd	12,00	1967	1
904	543+25	Mihályházi Nagy-Bitva-patak-híd	10,34	1962	1
904	647+61	Mersevát Marcal-ártéri-híd	10,50	1932	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván-tartott híd [db]
904	649+31	Mersevát I. Marcal-híd	21,90	1931	1
904	653+65	Mersevát Marcal-ártéri-híd	10,35	1961	1
904	660+42	Mersevát II. Marcal-híd	20,90	1937	1
904	868+67	Celldömölki Cinca-patak-híd	14,00	1979	1
904	881+45	Sárvári Rába-ártéri-híd	30,00	1987	1
904	886+09	Sárvári Rába-híd	118,72	1993	1
904	1080+11	Vépi Kozár-Borzó-patak-híd	12,00	1981	1
Innentől a vonal a GYSEV-hez tartozik					
904	1188+88	Szombathelyi Gyöngyös-patak-híd	10,50	1978	1
904	1220+58	Szombathelyi Perint-híd	30,00	1953	1
904	1461+84	Horvátnádajai Pinka-ártéri-híd	34,40	1951	1
904	1465+00	Horvátnádajai Pinka-patak-híd	26,96	1950	1
904	1578+58	Rönöki Lahn-patak-híd	19,70	1959	1
904	1579+05	Rönöki Lahn-patak-ártéri-híd	15,00	1986	1
904	1682+72	Szentgotthárdi Lapincs-híd	40,18	1950	1
905 Bicske - Székesfehérvár					
905	95+65	Sósi-ér-híd	10,00	1955	1
905	139+34	Vértesacsai-vízfolyás-híd	10,00	1955	1
905	160+53	Vértesacsai-vízfolyás-híd	10,00	1956	1
906 Székesfehérvár - Komárom					
906	24+56	Székesfehérvári Gaja-patak-híd	34,30	1999	1
906	145+88	Mohai Gaja-patak-híd	18,00	1981	1
906	533+64	Ászári Concó-patak-híd	11,00	1975	1
906	676+04	Nagyigmándi Concó-patak-híd	13,40	1965	1
910 Tatabánya - Pápa					
910	10+65	Tatabányai Által-ér-híd	34,88	1964	1
910	68+61	Környei Által-ér-híd	39,65	1959	1
910	119+69	Kecskédi Által-ér-híd	13,00	1964	1
910	473+45	Bakonybánkai Cuhai-Bakony-ér-híd	10,90	1949	1
910	788+43	Csótói Gerence-patak-híd	10,55	1902	1
911 Pápa - Csorna					
911	118+58	Marcaltői Marcal-hídprovizórium	20,00	1956	1
911	126+12	Marcaltői övárook-híd	15,80	1953	1
911	144+46	Marcaltői Rába-ártéri-híd	10,00	1980	1
911	145+39	Marcaltői Rába-híd	90,00	1958	1
911	146+80	Rábaszentandrás Rába-ártéri-híd	31,66	1957	1

Vonal száma	Szelvény [hm]	Híd neve	Össz nyílás [m]	Építés éve	Nyilván- tartott híd [db]
911	148+77	Rába-ártéri Feneketlen-tó-híd	88,10	1967	1
913 Győrszabadhegy - Veszprém					
913	409+08	Bakonyszentlászlói Cuha-patak-híd	12,84	1988	1
913	416+96	Bakonyszentlászlói Cuha-patak-híd	10,00	1958	1
913	656+37	Gyulafirátóti I. viadukt	20,00	1896	1
913	659+81	Gyulafirátóti II. viadukt	20,00	1896	1
913	728+58	Veszprémi Séd-patak-híd	12,77	1984	1
917 Rajka oh. - Hegyeshalom - Csorna - Porpác					
917	276+69	Répcelaki Répce-csatorna-híd	27,10	1969	1
917	307+15	Hegyfalui Kőrös-patak-híd	21,85	1972	17
917	347+80	Beledi Kis-Rába-híd	12,00	1975	1
917	468+52	Magyarakeresztúri Keszeg-ér-híd	10,80	1975	1
917	677+75	Bősárkányi Rábca-híd	20,00	1965	1
917	688+62	Hanságligeti Herceg-csatorna-híd	26,60	1967	1
917	980+47	Hegyeshalmi Lajta-malomcsat.-híd	18,20	1966	1
917	983+36	Hegyeshalmi Lajta-híd	15,18	1966	1
917	988+10	Hegyeshalmi Lajta-csatorna-híd	24,00	1931	1
920 Sopron - Nagykánizsa					
920	729+00	Büki Répce-mellékág-híd	10,75	1983	1
920	730+97	Büki Répce-híd	17,62	1984	1
A vonal idáig a GYSEV-hez tartozik					
920	953+63	Szombathelyi, Zanati út feletti híd	14,28	1962	4
920	986+75	Szombathelyi Gyöngyös-patak-híd	13,26	1963	1
920	1089+26	Sorkifaludi Sorok-ártéri-híd	30,90	1964	1
920	1092+00	Sorkifaludi Sorok-patak-híd	12,00	1964	1
920	1159+48	Rábahídvégi Rába-híd	99,80	1964	1
920	1172+77	Rábahídvégi Rába-ártéri-híd	50,70	2006	1
920	1174+10	Vasvári Rába-ártéri-híd	40,80	1963	1
920	1181+82	Vasvári Csörnóc-patak-híd	27,00	1952	1
920	1316+17	Győrvár, út feletti híd	10,50	1996	1
920	1474+96	Alibánfai Zala-híd	124,40	1967	1
923 Zalaszentiván elág. - Andrásida elág (Zala-delta)					
923	17+84	Zalaszentiváni Zala-híd	132,00	2003	1



Szolnoki vasúti Zagyva-híd (dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

HIDÁSZ SZAKMAI DÍJAI

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ négy hidász szakmai díjat gondoz. Az „Év hidásza” díj 14 évvel ezelőtt lett megalapítva. 2007-ben hagyományteremtő céllal lett megalapítva három további kitüntetés azon szakemberek díjazására, akik egy-egy területen az elmúlt év során kiemelkedőt alkottak, tevékenységük elismerésre méltó.

„Év hidásza” díj

A szakminisztérium által alapított díjat évente a hídmérnöki konferenciához kapcsolódóan ítélik oda a hídüzemeltetés, -fenntartás, -fejlesztés területén kiemelkedő munkát végző hídmérnöknek.

Kitüntettek: dr. Tóth Ernő (1994), Kolozsi Gyula (1995), Vértess Mária (1996), dr. Träger Herbert (1997), dr. Gáll Imre (1998), Beloberk László (1999), Jójárt János (2000), Szecsei István (2001), Molnár István (2002), Agárdy Gyula és dr. Lublőy László (2003), dr. Domanovszky Sándor (2004), dr. Knebel Jenő (2005), dr. Balázs György (2006), Sitku László (2007).

Feketeházy János-díj

Feketeházy János zseniális tervezője volt a Szegedi Tisza-hídnek, a Ferenc József Duna-hídnek, a Komáromi Duna-hídnek és számos más nagyszerű műtárgynak.

A Feketeházy János-díjjal az év kiemelkedő tervezőjét jutalmazzák.
Kitüntetett: Mátyássy László (2007)

Massányi Károly-díj

Massányi Károly több nagy folyami, folyó feletti hidunk építésével (dunaföldvári Beszédes József Duna-híd), megerősítésével foglalkozott, emellett sokat tervezett, műgyetemi tanár, címzetes egyetemi docens volt. A Massányi Károly-díjjal olyan kivitelező kollégát jutalmaznak, aki az elmúlt évben hídépítés vagy -felújítás során kiemelkedő teljesítményt nyújtott.

Kitüntetett: dr. Domanovszky Sándor (2007)

Apáthy Árpád-díj

Apáthy Árpád minisztériumi hídosztály vezető volt, nevéhez fűződik többek között mintegy ezer kishíd korszerűsítése, a közúti hídnnyilvántartás kidolgozása.

Az Apáthy Árpád-díjjal olyan kollégát jutalmaznak, aki különösen sokat, kiemelkedőt tett a hidak ügyéért, illetve lebonyolítás során való tevékenysége, vagy oktatás, kutatás, közigazgatás, munkahelyi mérnöki tevékenység, műszaki ellenőrzés területén folytatott tevékenysége elismerést érdemlő.

Kitüntetett: dr. Träger Herbert (2007).

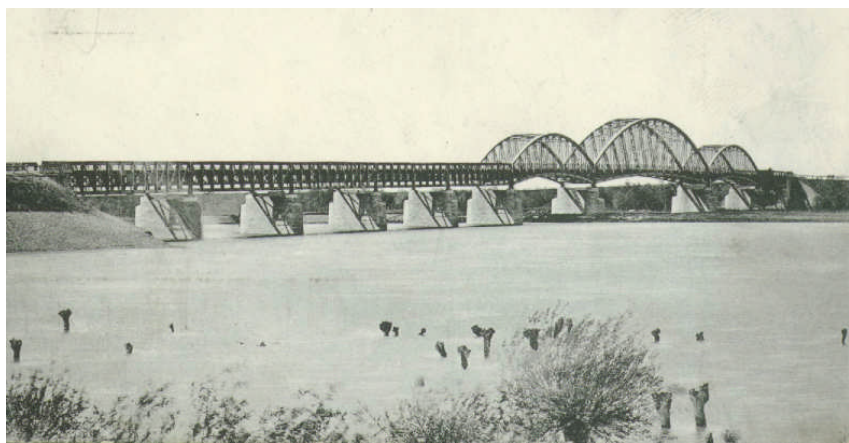
Legyen Ön is önkéntes szerkesztőnk!

Várjuk szíves véleményét, kiegészítését, javaslatát:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper has a slight shadow on its right side, suggesting it's resting on a surface.

Vágja ki ezt a lapot, és küldje meg a kiadó címére.
Első Lánchíd Bt. 4235 Biri, Vörös Hs. 103.
www.elsolanchid.hu





Csongrádi régi Tisza-híd (dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)

Megrendelő lap

MEGRENDELŐ LAP

Megrendelem az alábbi köteteket 1500 Ft/db-os egységáron:

- Lánchíd füzetek 1. Közúti hidász almanach 2004 _____ pld,
Lánchíd füzetek 2. Közúti hidász almanach 2005 _____ pld,
Lánchíd füzetek 3. Zsámboki Gábor: Acélszerkezetű közúti hidak
építése hazánkban 1945-1969 között _____ pld,
Lánchíd füzetek 4. Köszöntés dr. Träger Herbert
80. születésnapja alkalmából _____ pld,
Lánchíd füzetek 5. Közúti hidász almanach 2006 _____ pld,
Lánchíd füzetek 6. Páll Gábor: A budapesti
Duna-hidak története _____ pld,
Lánchíd füzetek 7. 48. Hídmérnöki konferencia
előadásainak gyűjteménye _____ pld,
Lánchíd füzetek 8. Közúti és vasúti hidász almanach 2007 _____ pld,

Számlázási név: _____

Számlázási cím: _____

Postázási cím: _____

Dátum: _____

Aláírás: _____

Vágja ki ezt a lapot, és küldje meg a kiadó címére.

Első Lánchíd Bt. 4235 Biri, Vörös H. 103.

www.elsolanchid.hu





Régi Összekötő Duna-híd (dr. Tóth Ernő gyűjteményéből)