

Hidász Napok

Sopron, 2012. szeptember 18-19.

Ebben az évben a Nemzeti Közlekedési Napokon hidász szekció nem volt, helyette önálló Hidász Napokon vehetett részt mintegy 150 érdeklődő.



A konferencia résztvevői

Megnyitó előadásában **Feller Tibor** (főosztályvezető, KKK) átfogó tájékoztatást adott.

Az országos közúthálózat forgalmi terhelést tekintve elmondható, hogy a járműforgalom 75%-a zajlik az állami tulajdonú országos közúthálózaton, ezen belül a forgalom mintegy 70%-át a gyorsforgalmi és főúthálózat elemei bonyolítják le. A hidak csaknem 80%-a a fő- és mellékúthálózaton található.

Az országos közúthálózaton mintegy 7500 híd található, összhosszúságuk eléri a 190 km-t, a teljes hídfelület 2,4 millió m²-t tesz ki.

A gyorsforgalmi utakon található hidak száma – köszönhetően az utóbbi évek viszonylag nagy léptékű gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének – 20 év alatt csaknem megnégyszereződött (jelenleg mintegy 1550 db híd található a gyorsforgalmi úthálózaton). A hídfelületet tekintve még ennél is markánsabb a növekedés, 2 évtized alatt kilencszeresére nőtt a gyorsforgalmi úthálózaton a hídállomány felülete (1,3 millió m²).

Ez az országos összesített hídfelület több mint 50%-át adja. Kiemelt feladat, hogy fel kell készülni ennek a hídállománynak a 10-20 év múlva esedékes felújítására, a nagy felületű beavatkozásra.

Ezzel szemben a többségében a háború utáni időszakban újjáépített – gyorsforgalmi utak nélküli hálózaton lévő – hídállomány folyamatosan öregszik, ma az átlagéletkor 57 év. Ezek a hidak műszaki paramétereikben (szélesség, teherbírás) már nem felelnek meg a mai kihívásoknak, felújításukra azonban nincs átfogó, folyamatos hídkorszerűsítési program. Sok közöttük a súlykorlátozott híd, amely több helyütt helyi feszültségekhez is vezet egy-egy településen.

Az országos közúthálózat bruttó értéke meghaladja a 7.000 Mrd Ft-ot, amelyből a hídállomány 7-10%-ban részesedik. Ez a szám is mutatja a hidak jelentőségét, gazdasági értékét.

A hídkorszerűsítés kérdésköre a kidolgozás alatt álló Nemzeti Közlekedési Stratégiának is része, a készülő anyagban a hidak és a hídállománnyal kapcsolatos adatok, problémák, teendők külön megemlítve szerepelnek.

A jövőképet tekintve újra kell definiálni a fenntartás, karbantartás, felújítás és fejlesztés forrásait, fejleszteni kell az Egységes Hídnyilvántartási Rendszert, ki kell dolgozni egy hídkorszerűsítési programot. A feladatok súlypontját a meglévő hídállomány fenntartására kell helyezni és fel kell készülni az elmaradt hídfelújítások halmozódó igény szintjére.

Apáthy Árpád születésének 100 éves évfordulójáról emlékezett meg **dr. Tóth Ernő** és **dr. Träger Herbert** (KKK).

1912. április 29-én, Segesváron született, a trianoni béke diktatúra után édesapja kénytelen volt Budapestre költözni, így méltán tisztelt elődünk itt érettségizett, majd 1935-ben mérnöki oklevelet szerzett. Egerben az Államépítészeti Hivatalnál helyezkedett el, a ranglétrán 1949-ben már a hivatalfőnöki posztig jutott. 1952-ben a KPM hídosztályára hívták meg, itt 1955-ben osztályvezető-helyettes, majd 1962-73 között a Hídosztály vezetője lett; 1973-tól saját kérésére nyugdíjas lett, ám élete végéig (1995) nem maradt el a szakmától.



Apáthy Árpád

Kiemelkedő alkotásai voltak a kishidak korszerűsítése (1955-től), hídmérnöki konferenciák szervezése (1962-től) hídnyilvántartás számítógépes rendszer (1964) Hídszabályzat korszerűsítése (1967), folyami hidak építésének irányítása.

A megemlékezést az életéről, munkásságáról készített tabló, eredeti dokumentumok és személyes élmények felelevenítése tette gazdaggá, bensőségessé.

Az Útügyi Világszövetség (AIPCR) hídsz munkabizottság négy éves munkájáról **Karkus János** (Via-Pontis Kft) számolt be. Érdekes, tanulságos volt ez az előadás a híddiagnosztikáról, jól mutatva, hogy milyen sokféle eszköz, módszer áll rendelkezésre, s azt is, hogy változatos a gyakorlat.

Kolozsi Gyula (a MAUT műtárgybizottság vezetője, Via-Pontis Kft) Változások a jogszabályokban és a műszaki szabályozás terén című előadása Rendkívül fontos, aktuális volt, hiszen sok változás van a szabályozásban, minden hídsz számára szükséges a tájékozottság. Az előadás a figyelemfelhívásra kiváló volt, ajánlom az itt olvasható előadási anyagon túl is a tájékozódást.

Az „1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről” változása során megmaradt a NIF Zrt kiemelt, nevesített szerepe és jogköre. Módosult a műszaki szabályozás hatálybaléptetése, ezen túl a miniszter rendeletben szabályozza a létesítésre, kezelésre vonatkozó műszaki előírásokat, szabályokat. Néhány kisebb változás történt a közterület felügyelet ellenőrzési jogosultságában.

2012. május 19-én megváltozott az építésengedélyezés és használatbavétel szabályait rögzítő jogszabály (közismert régi nevén a 15/2000 KöViM rendelet), melynek az új

száma: 93/2012. (V. 10.) Kormányrendelet az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről.

Az új jogszabály pontosít a fogalom meghatározások vonatkozásában (bekerült a határhíd fogalma is) némiképpen szigorít az engedélyköteles munkák definícióján (engedélyköteles ezen túl nem csak a teherbírás-, hanem a geometria változásával tervezett beavatkozás is); illetve jelentősen változott az engedélyezési dokumentáció tervrészleteinek felsorolása.

Fentiekén túl az engedélyezési eljárás résztvevői is változnak (kötelező nyilatkozatok), melyet az engedélykérelem összeállítása során figyelembe kell venni.

Az előadás röviden érintette a közbeszerzési törvény (kbt.) legújabb változatát. A kbt. jelenlegi változtatásairól csak néhány fontosabb részletet említett az előadás. Az új törvény rövidebb és korszerűbb (mindössze 183 szakasz); logikusabb felépítésű és átláthatóbb; az uniós normáknak való folyamatos megfelelési kötelezettség mellett nem kazuisztikus, (részletek elhagyása); ugyanakkor hátrány a gyakori változtatás (évente többször módosul); a szabályok fellazulása; és az a tény, hogy a törvény most első alkalommal elsősorban diszpozitív és nem kogens.

A vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd építéséről **Sereg Tamás** (Közgép Zrt.) beszélt. Az előadásban a híd történetét, a most folyó új híd építését remek képek és kommentárok alapján ismerhették meg a hallgatók.

Kozári György (Közgép Zrt.) A Szajol-Püspökladány vasúti vonalszakasz műtárgyépítései című előadásában a változatos, tizenhat helyen végzett munkáról adott információt.

A marcaltői Rába-híd felújítását **Bogó Viktor** (Közgép Zrt.) ismertette. A szegedi Tisza-híd (1883) anyagából 62 éve épített szép alkotás a most elvégzett pályaszerkezet- és vonórúd cserével értékesebb, hosszú ideig használható műtárgy lett. A vasbeton pályaszerkezet anyagvizsgálatát tanúságos lett volna elvégezni.

A Pentele és Megyeri Duna-hidak üzemeltetési tapasztalatairól **Csikós Csaba** és **Eser Attila** (ÁAK Zrt.) beszéltek. Rendkívül fontos volt és nagy érdeklődést váltott ki ez a két előadás két „óriás” hidunkról. A tapasztalatok jól illusztrált bemutatása: pl. saru csere a Pentele hídnál, a Megyeri hídnál a pilonok figyelemmel kísérése a hajszálrepedések miatt, a hidak minden részéhez való hozzáférés, tisztításuk, a téli útüzemeltetés (sózás), a nagy érdeklődés a Megyeri híd iránt izgalmas, tanúságos. A részletes beszámolók forrásmunkák, követendő példák.



Pentele hídsaru cseréje

Az M0 déli szektor rekonstrukciós tervezése, hidak vizsgálata a betonburkolat terheire (**Horváth András** és **Bertalan Csaba** Főmterv Zrt.; **Bartus Róbert** Unitef 83 Zrt.; **Vakarcs László** és **Teiter Zoltán** Uvaterv Zrt. és **Pusztai Pál** Céh Zrt.): Egyedülálló érdekességű volt mindegyik előadás, ám közülük is kiemelkedett a Hárosi/Deák Ferenc Duna-híd alakhibájának korrigálása ügyében végzett vizsgálat ismertetése. Az alapos ismertetés megnyugtató volt: a híd teherbírása megfelelő s az átadáskor már észlelt alakhibát lehet csökkenteni.

A 26 cm vastag új betonburkolat átvezetése miatt egyes hidaknál erősítésre, esetleg felszerkezet cseréire lenne szükség, annak ellenére, hogy a hidak állapota ma kifejezetten jó.

Nagy hidak monitoring rendszerei (**Sárosi Tamás** és **Péter Attila**, National Instruments, Konstantino Mihajlovič, Saso Atanasovski, Digitexx Data Systems): Aktuális, érdekes új feladat a különösen nagy, új hidak folyamatos megfigyelésének megoldása. Hatalmas hidak (Donghai, Canadai) híd példáján mutatták be a megoldás lehetőségét. Nehéz az értékelés, mert többféle megoldás lehetséges, a hídszerkezetektől függ a célszerű megoldás. Az előadást Karkus János tolmácsolta.

A meglévő hidak vizsgálatáról, monitoringjáról **dr. Seidl Ágoston** beszélt. Az előző előadáshoz csatlakozott a kisebb, már üzemben lévő hidakon végezhető folyamatos vizsgálati megoldások felvázolása, megítélésem, hogy pl. utófeszített hidaknál nagyon fontos lenne ilyen rendszerek kidolgozása és megvalósítása.

Az **Év Hidásza** és az **Apáthy Árpád-díj** átadása a Hidász Napok keretében történt, a díjakat Szabó Zoltán a KKK főigazgatója adta át, a díjazottakat dr. Tóth Ernő méltatta.

Hajós Bence 34 éves, okl. építőmérnök, mérnöktanár, a Magyar Közút Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Igazgatóságának hídmérnöke 2001 óta tevékenykedik a szakmában. Munkásságát korábban Apáthy-díjjal ismerte el a szakma, a Hidász Almanach készítésével és kismagasló hídmérnöki munkájával ez évben az **Év Hidásza** címet érdemelte ki.



Szarka Judit 1958-ban született, mérnöki oklevelét 30 éve szerezte, s azóta a Magyar Közút Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóságán az ország legnagyobb megyei hídállományának hűségese gondozója. Tevékenységéért Apáthy Árpád-díjat kapott.



Bensőséges ünneplés keretében köszöntöttük **dr. Träger Herbert** ny. minisztériumi főtanácsost **85. születésnapja** alkalmából.

Életútját öt évvel ezelőtt a Lánchíd Füzetekben örökítettük meg, azóta változatlan hűséggel őrködik a hídtervtár felett, lektorálja a Vasbetonépítés c. folyóiratot és a jelen ismertetés írójának munkáit, s ad bölcs tanácsokat minden ügyben. Hatvanhárom éve a közúti hidászat legjobb ismerője, művelője.



A sókorrózió csökkentésének szükségességéről és lehetőségeiről **dr Tóth Ernő** (KKK) tartott előadást. A közúti hidak korrózióját, nagyrészt a téli útüzemeltetésben alkalmazott sószórás (évente 70-100 ezer tonna) okozza.

Hídjaink állapota nyugtalanító: átlagéletkoruk folyamatosan nő (3 év alatt 2 évet), két éven belül a hídállomány 25 %-át fel kellene újítani, a hidak állapotát évi 70-100 ezer t téli só szórása súlyosan és alattomosan – sokáig rejtve marad a hiba – károsítja.



Só okozta károsodások

Néhány példa:

- 1976-ban Sárváron a Rába-híd függesztő oszlopa elszakadt.
- 1979-ben hat Keleti főcsatorna-hídnál a vonókábeleket ki kellett váltani.
- 1981-ben a 6. sz. úton Mözsnél a vasút feletti hidat elbontották. (korrózió miatt)
- 1984-ben az M3 autópályán az új hidak szegélyei egy sózási idényben súlyosan károsodtak.
- 1984-87 között négy vasút feletti hidat bontottak el korróziós károk miatt (Polgárdi, Győr, Dinnyés, Füzesabony).

- 1990-ben az Erzsébet híd előregyártott vb. járdáját át kellett építeni, az Árpád híd, Szabadság híd, két Tisza-híd járdája ugyanarra a sorsra jutott.
- 1992-ben Putnok Sajó-hídja átlukadt, 1997-ben Baja, 1998-ban Dunaföldvár Duna-hídja és több más híd is erre a sorsra jutott.
- 1997-ben Szolnok Tisza-ártéri hídján, Alsóberecki Bodrog hídján a feszítőkábelek szakadása figyelmeztető jel volt az utófeszített hidak üzemeltetői számára.

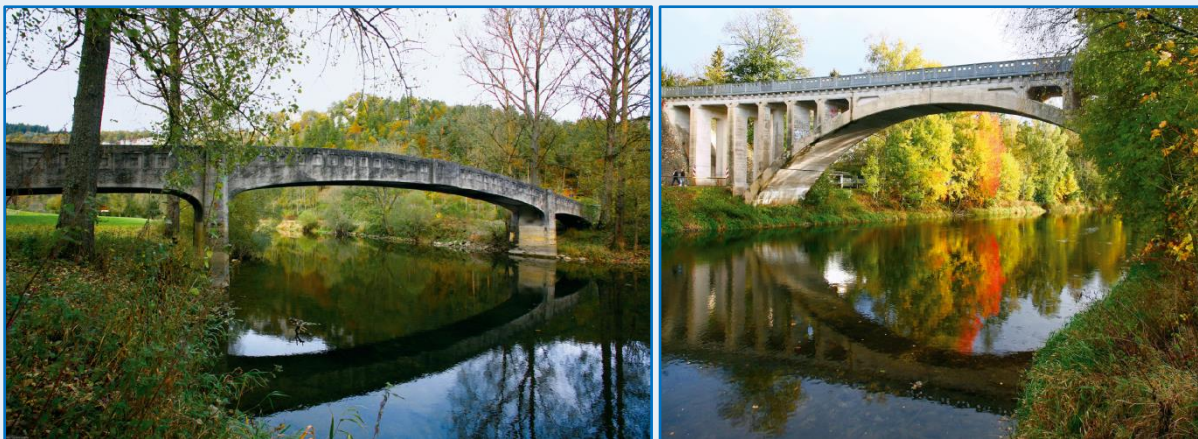
A teljesség igénye nélkül felsorolt néhány jellemző sókorróziós hiba az elmúlt 20-30 évben tett sokirányú intézkedés ellenére jelentkezik, ezért halaszthatatlan a sószórás mérséklése a technikailag szükséges minimumra.

Hidak és hidászok a hazai és nemzetközi sajtóban címmel **Tóth Tibor** (Sztrádaline Kft.) tartott előadást.

Pozitív a kicsengésük a látszólag olyan híreknek, amelyek első pillanatban nem szólnak semmilyen különlegességről, de mégis, a „brandjük” a hírnevük miatt szeretik az emberek. Ilyen érdekességnek számított, hogy újból indul a vasúti forgalom a Kwai folyó hídján vagy az, hogy egy olaszországi plakáton egy japán autó hirdetésének az esztergomi Mária Valéria hidat választották a háttérévé.

Az előadás jól összefoglalta, hogy a hidászok egy-egy jól átgondolt és megfogalmazott közleményükkel milyen sokat tehetnek a szakmáért, a szakma pozitív megítéléséért, még ilyen forráshiányos időszakban is, mint a mostani.

A Duna vasbeton hídjainak esztétikájáról **Gyukics Péter** fotóművész beszélt. Hézagpótló volt ez az előadás, hisz a Duna hídjainak (296 db) több mint fele (151 híd) vasbetonból épült. Változatos hídállományt ismerhettek meg a Hidász napok résztvevői Gyukics Péter jóvoltából. Bizonyította, hogy lehet esztétikus, érdekes Duna-hidakat építeni, elsősorban a kis és közepes nyílásúak körében.



Beuron, Hermann-Steg gyalogos híd és Sigmaringen, vasúti iparvágány hídja

Pest megyei Ipoly-hidak tervezését **Vakarcs László** és **Teiter Zoltán** (Uvaterv Zrt.) ismertette. A valamikori 46 Ipoly-híd közül még igen sok újjáépítésre vár, az előadók az Ipolydamásd-Helemba és a Vámosmikola-Ipolypásztó közötti hidak tervezésének érdekes részleteit (vízügyi, útéptési, esztétikai és a határhidak speciális kérdéseit) ismertették.

Hesz Gábor (Magyar Közút NZrt.) Hídügyek című előadásában az országos közúthálózat hídjainak karbantartásáról, felújításáról beszélt, az Uniós forrásokat (ROP, KözOP) is ismertette.

RW Engineering új, POLYFLEX burkolat dilatációja (**Gustav Gallai**, Reisner & Wolff Engineering GmbH: dr Seidl Ágoston tolmácsolásában): Az ismertetett újszerű, kis beépítési magasságú, 80-100 mm mozgástartományú dilatáció alaposan tesztelt (15 éves élettartam), jó állékonyságú, csendes dilatáció ígéretes fejlesztés.

A konferencia zárásaként néhány észrevételt tettek a hallgatók, a Hidász Napok fontosságát hangoztatták.

A levezető elnök a változatos témákat, a színvonalas előadói teljesítményeket értékelte, külön is kiemelve egyes előadásokat, pl. a Pentele és a Megyeri híd üzemeltetési tapasztalatairól, a folyami hidak tervezéséről, kivitelezéséről szólókat, megjegyezve, hogy minden előadás hasznos, értékes volt, s köszöni, hogy a MAGÉSZ módot ad az előadások egy részének megjelentetésére.

Jó volt Apáthy Árpádra emlékezni, dr. Träger Herbertet köszönteni 85. születésnapja alkalmából, s gratulálni az Év hidásza díjat nyert Hajós Bencének és az Apáthy Árpád-díjas Szarka Juditnak. Jó volt találkozni, beszélgetni. Jó volt, hogy Sopronban, a Kőszegi úton az új külön szintű közúti-vasúti csomópontot is megtekinthették az érdeklődők.