

Beszámoló a 2013. évi Hidász Napokról

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) szervezésében 2013. szeptember 25-26-án Visegrádon volt a hidásmérnökök éves, országos konferenciája. A találkozónak a Thermal Hotel Visegrád adott helyszínt. A tanácskozásra 245 résztvevő regisztrált, és a két napon 27 előadás hangzott el.

A konferencia házigazdája és a megnyitó levezető elnöke Sitku László volt. A konferenciát a szakminisztérium nevében **Holnapy László** főosztályvezető-helyettes nyitotta meg, köszöntőjében kiemelve családi kötődését a hidak világához.

Az első előadást **Sitku László**, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Hídosztályának vezetője tartotta. Beszédében a hídállományra vonatkozó statisztikai adatok mellett ismertette a négy éve útjára indított és évről-évre több felhasználót vonzó internetes adatbázis, a www.hidadatok.hu adatforgalmát.

A Magyar Közút NZrt. képviselőjében **Hesz Gábor** Hídosztály vezető kenderzetlenül beszélt az egyes finanszírozási források hidász lehetőségeiről, illetve azok esetlegességeiről. Kiemelte, hogy a legtöbb hídfelújítás esetében a beavatkozás az érintett út felújításától függ, semmint a híd állapotától. Egyedüli kivétel ez alól a KÖZOP keretében induló hídcsomag, amelynek közbeszerzési ajánlattétele pont frissen jelent meg 8 híd kivitelezésére és 50 híd tervezésére. A Magyar Közút hidászai összeállították – mintegy segélykiáltásként – azon kritikus állapotú hidak jegyzékét, amelyek karbantartás keretén belül már nem kezelhetőek, s jellemzően az egyes programokba sem illeszthetőek.

A Magyar Közút a MAÚT-tal és a Magyar Mérnöki Kamarával közös id. dr. Gáspár László technológiai képzésében ötödik szakmai modulként 2013 tavaszán indult az önálló hidász modul. Az ötnapos továbbképzés válogatott témákból 13 előadást tartalmaz. A tananyagot a résztvevők egy 500 oldalas jegyzet formájában is megkapják.



1. kép: Konferencia résztvevői

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. hidász feladatairól **Csikós Csaba** tartott összefoglalót. Előadásában többször visszatért a tönkrement dilatációk javításának feladataira. Forgalmbiztonsági beruházás részeként folytatják a régebbi autópálya szakaszokon még hiányzó pillérvédő szegélyek építését és nagyobb visszatartási fokozatú korlátok

építését. 2013. november 1-jével az autópályák hidüzemeltetési feladatai is beolvadnak a Magyar Közútba.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásainak hidász vonatkozásairól **Kardos Gábor** igazgató beszélt. Kivitelezés alatt álló legnagyobb munka az M4 Abony – Fegyvernek közötti szakasza, ezen belül a 2x84 m támaszközü acél szekrénytartós Zagyva-híd, 40 + 7x48 + 40 m támaszközü ösvér szerkezetű Tisza-ártéri-híd és a 96 + 120 + 148 + 120 + 96 + 96 + 80 m támaszközü acél szekrénytartós Tisza-híd. Az M0 új Deák Ferenc Duna-hídjának (Hárosi) átadása után előkészítés alatt van a régi pálya teljes felújítása, a háromnyílású mederhíd felszerkezetének cseréjével. Kivitelezésre vár a 86 sz. főút Zalalövő elkerülő szakaszára tervezett 601 m hosszú acél szekrénytartós Zala-híd és a 161 m hosszú azonos szerkezetű Zalapataki-patak-híd. Különleges egyedi szerkezet lesz Hatvan városában a vasút fölé tervezett ívvel merevített acélszerkezetű műtárgy a 3 sz. főúton. Az új komáromi Duna-hídról külön előadás is volt. Nagy híd építését tervezik Győr keleti elkerülőjén a Mosoni-Duna fölött is, az új vásárosnaményi Tisza-hídhoz igen hasonló felszerkezettel.

Tóth Tibor a nemzetközi hidász sajtóból állított össze statisztikát, bemutatva néhány érdekességet Szlovákiától Amerikán át Kínáig.

Dr. Peter Paulík meghívott előadó, a Szlovák Műszaki Egyetem oktatója északi szomszédunk változatos, 23 000 darabos hídállományát mutatta be képekben. Időrendben bemutatott hidak közül érdemes kiemelni az 1891-ben épült, 16,4 m szabad nyílású Monier rendszerű vasbeton boltozatot. Két világháború közötti vasbeton hídépítés szép példája a pöstyéni Ország híd, a telgárti vasúti völgyhíd, vagy az 55 m nyílású ul'ankai vasúti vasbeton ívhíd. Történelmi érdekesség az 1943-ban, az I. bécsi döntés után magyarok által épített 52 m nyílású vasbeton ívhíd Baráttelkénél: a híd elkészült, de a vasútvonal azóta sem. Az előadásban számos további hidat megismerhettünk napjainkig, illetve a kivitelezés előtt álló pozsonyi új Öreg hidat is. Dr. Peter Paulik szlovák nyelvű, 250 hidat bemutató gazdagon illusztrált könyve 2012-ben jelent meg.



2. kép: A pozsonyi Öreg híd újjáépítésének látványterve

Az új komáromi Duna-híd terveit a tervező konzorcium részéről **Nagy László** és **Mátyássy László** ismertette. A 600 m hosszú, egypilonos, ferdekábeles közúti híd főnyílása 252 m lesz.



3. kép: Az új komáromi Duna-híd látványterve

Halmos Balázs a Linz – Prága közötti összekötés részeként épülő S10 autópályát Feldaist völgyhídjának építéséről tudósított. A 145 m szabad nyílású vasbeton felsőpályás ívhíd teljes hossza 250 m. Az építéstechnológia leglátványosabb eleme az ívtartó betonozásához épített Cruciani állvány, melyet közel függőleges állapotban szereltek össze két részletben, majd a fél íveket egymásnak eresztették.

Takács László az esztergomi vasútvonal középső szakaszának felújításában szereplő műtárgyépítési és felújítási feladatokról tartott összefoglalót.

Dr. Jakab Gábor a hazai híd monitoring rendszerek címmel tartott előadásban a szolnoki Tiszavirág hídra telepített és kiválóan működő rendszer mellett bemutatta az új Deák Ferenc Duna-híd (Háros, jobb pálya) monitoring rendszerét, ahol egyéb adatok mellett minden sarumozgást is permanens mérnek.

Pál Gábor a kisari Tisza-híd átépítésének terveit mutatta be. Vízügyi beruházásként, az árvízvédelmet szolgáló beavatkozás célja a tivadari szűkület nagyvízi keresztmetszetének növelése. Részletes tanulmányterv és számos változat után az engedélyes tervként kidolgozott új híd három kéttámaszú, alsópályás acél ívhíd sorozata, egyenként 112 m támaszközzel.



4. kép: Az új kisari Tisza-híd látványterve

A szerdai nap záró előadásaként **dr. Domanovszky Sándor** tartott fényképes előadást a Tisza-hidak történetéről. A legmagyarabb folyó acélhídjainak tükrében élvezetes időutazást kaptunk az 1858-ban átadott szegedi kétvágányú vasúti hídtól a 2013-ban átadott vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-hídig.

Szerda este volt a hagyományos hidász díjátadó. Az 1994-ben alapított Év hidásza kitüntetését Czap Attila, a Magyar Közút NZrt. Vas megyei hidász mérnöke kapta. Az év hídtervezője Feketeházy János-díjban Pál Gábor a Speciálterv Kft. ügyvezetője, az év híd kivitelezője Massányi Károly-díjban Bárdos Gyula a Bitujoint Kft. ügyvezetője és az év hídkezelője Apáthy Árpád-díjban Beloberk László az Állami Autópálya Kezelő Zrt. hídosztály vezetője részesült.



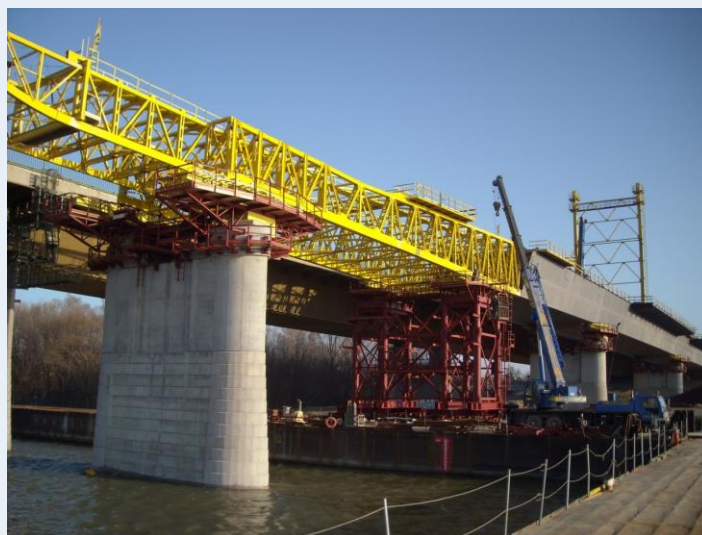
5. kép: Pál Gábor, Bárdos Gyula és Beloberk László a díjak átvételekor

A csütörtöki nap első előadója **Haraszi László** volt, aki az Icopal termékekről tartott előadást, többek között a nagytekerces (45 m) Icopal bitumenes hídszigetelő lemezről.

Dr. Dalmy Dénes a talajtámfalak előnyeiről és a hazai károsodások okairól beszélt. **Tóth Gergő** ehhez kapcsolódóan az első hazai, igazi talajtámfal hídfővel megépített – igaz ideiglenes – hídszerkezetet ismertette, amely Pilisvörösváron épült 2012-ben.

Hajós Bence a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei hídgazdálkodás tíz esztendejéből válogatott érdekességeket, kiemelve a hídfelújítások részben kétséges eredményeit.

Az elmúlt időszak hídepítéseit bemutató blokkban **Bogó Viktor** a marcaltői Rába-híd átépítéséről, **Maller László** a szombathelyi Csaba utcai vasút fölötti híd kivitelezéséről, **Sereg Tamás** a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd cseréjéről, **Horváth Zoltán** a Deák Ferenc (Hárosi) Duna-híd felszerkezetének szereléséről, **Kozári György** pedig a Közgép Zrt. vasúti hídepítéseiről- és felújításairól számolt be.



6. kép: A vásárosnaményi új Tisza-híd építése

Szabó László a Közlekedési Múzeum Út- és hídgyűjteményének eredményeiről számolt be, megemlékezve az elbontott közúti állandó kiállításról és egyéb gyűjteményi anomáliákról.

Dr. Tóth Ernő hét neves hidász előd életútját villantotta fel, felhívva a figyelmet az önéletrajzi kutatások és publikálások fontosságára.

Kolozsi Gyula az útügyi előírások rendszeréről és tervezett felújításáról beszélt, a konferencia záró előadásában pedig **Telekiné Királyföldi Antónia** a hídfelújítások és hídepítések engedélyezési kérdéseiről tartott előadást.



A Hidász Napok előadói