

Beszámoló a 47. Hídmérnöki Konferenciáról

A hídsz konferencia páratlan alkalom a hídsz szakma részére, hiszen ekkor együtt van beruházó, kezelő, tervező, építő, oktató, szakértő, szabványalkotó, egyszóval a szakma teljes keresztmetszete. A színvonalas előadásokon keresztül tájékozódhatunk a legújabb technológiákról és a folyamatban lévő nagyobb munkákról. A beszámolókbán olykor még a nehézségek és problémák is előkerülnek, amelyekből jellemzően a legtöbbet lehet okulni.



Az idei országos hídmérnöki konferenciát rekordlétszámmal rendezték meg 2006. május 24-26. között Siófokon. A hídsz szakmai rendezvénynek évről évre másik megye a házigazdája, így a tavalyi Somogy megye után most Fejér megye látta vendégül a jelenteket. A 459 regisztrált résztvevő miatt nem volt lehetőség arra, hogy a konferencia a megyeszékhelyen, Székesfehérváron legyen. A rendezők választása a tavalyi konferencia színhelyére, a kedvező adottságú Siófokra esett.

A 47. hídmérnöki konferencia elnökségét és résztvevőit először **Molnár István**, a Magyar Közút Kht. Fejér Megyei Területi Igazgatóságának területi igazgatója, volt hídmérnök köszöntötte, majd **Szabó Tibor**, az egy évvel ezelőtti konferenciát rendező Somogy Megyei Területi Igazgatóság vezetője a hagyományokhoz híven átadta utódjának, Molnár Istvánnak a konferencia két kellékét, a pásztorbotot és a csengőt, használatra és egy évi megőrzésre. Molnár István megköszönte a konferencia levezetéséhez szükséges relikviákat.

Az első hídmérnöki konferenciát 1962-ben rendezték, és azóta eleinte évente két, majd évente egyszeri alkalommal lett megrendezve. Érdekesség, hogy Fejér megye idén rendezhetett először konferenciát. 30 előadás, közöttük 5 külföldi előadójú volt a gazdag programban.

Dr. Kálmán András országgyűlési képviselő, Dunaújváros polgármestere köszöntötte a jelenteket és méltatta az épülő dunaújvárosi Duna-híd szerepét városa és az egész ország közlekedésének javításában. Ismertette Dunaújváros tervét, hogy az épülő híd karakteres formája folyamatosan a város jelképévé váljon.

Megnyitó előadásában **Molnár István** röviden bemutatta Fejér megyét. A 110 ezer lakosú Székesfehérvár közlekedéshálózati szerepe különleges az országban, Budapesten kívül egyedül itt található két egyszámjegyű főút csomópontja. A római korban a közlekedési csomópont és település a kicsit nyugatabbra levő, részben feltárt Gorsium volt, de a megye három legfontosabb útja, a 6, 7. és 8. számú főutak mind római eredetű nyomvonalat követnek. Rövid történelmi áttekintés után hallhattunk a megye aktuális útfejlesztési munkáiról is.

Kerékgyártó Attila (UKIG) A magyar közutak helyzete címmel tartott bevezető előadást. A hazai 181 ezer km közúthálózathoz 30 635 km van állami kezelésben, ebből 765 km a gyorsforgalmi úthálózat része. A hálózat 83 százaléka önkormányzati

kezelésben van és sajnos ezzel a jelentős hányaddal igen keveset foglalkozunk, igaz az állami közutakat terheli a forgalom 70 százaléka. Kerékgyártó Attila előadásában néhány jellemző mutató alapján adott gyors körképet a közúthálózatról. A hálózat, így a hidak bruttó-nettó értékaránya folyamatosan romlik, ami tükrözi a folyamatos általános állapotromlást. A nyomvályús szakaszok növekednek, a teherbírási és burkolatállapot mutatók is évről évre romló tendenciájúak. A hidak hasznos felülete az autópálya- és főútfejlesztés révén nő, de a hidak 42 százaléka korszerűsítésre szorul, ez 2749 hidat érint. Előadása végén tájékoztatást adott a minisztérium szakmai háttérintézményeinek jelenlegi szervezeti rendszeréről, amelyet meglehetősen összetetté tesz a sokféle finanszírozási mód (költségvetési, útpénztár, hitel, kötvény, EU források).

Sitku László, az UKIG Híd önálló osztály főmérnöke köszöntötte a konferencia rekord létszámú résztvevőit. Tevékenységének „ars poetica”-ját a hidász mérnökök összetartásával-összefogásával, a fiatal utánpótlás támogatásával és a hídépítéshez szükséges lehető legnagyobb forrás-előteremtéssel hirdette meg.

A megnyitó előadások után két megemlékezéssel búcsúztunk elhunyt kollégáktól. Dr. Tóth Ernő dr. Gáll Imréről (1909-2006) emlékezett meg, dr. Träger Herbert pedig Dobó István (1924-2006) életútját mutatta be röviden.

Dr. Gáll Imre rubindiplomás mérnök, 75 éves pályafutása alatt fővárosi közlekedési ügyekkel, hidak újjáépítésével, metró- és úttervezéssel foglalkozott. Saját kutatásai alapján megírta „Régi magyar hidak” c. könyvét (1970), majd „A budapesti Duna-hidak” c. könyvét (1984 és 2005), mindkét műve alapvető fontosságú.

Dobó István 1950 és 1958 között a közúti hidak újjáépítésében és új hidak építésében tevékenykedett. Ezután a vízügy területén működött, olyan sikeresen, hogy a Vízügyi Tervező Iroda igazgatóhelyettes főmérnökeként ment nyugdíjba.

A délutáni szakmai előadásoknak dr. Träger Herbert volt a levezető elnöke. **Ladislav Nagy** (Dopravoprojekt) Pozsony ötödik állandó Duna-hídjáról, a 2005. szeptember 5-én átadott Apolló hídról tartott magyar nyelvű előadást. Az első három állandó Duna-híd után (Lánchíd, Összekötő vasúti híd, Margit híd) elsőként Pozsonyban épült állandó összeköttetés 1890-ben, amelyet néhány éven belül követett a komáromi és az esztergomi híd megépítése (1892 és 1895). Az építés sorrendjében említést érdemel a hidak elnevezése: 1890-ben a pozsonyi hidat Ferenc Józsefről, két évvel később a komáromi feleségéről Erzsébetről, majd 1895-ben az esztergomi pedig leányáról, Mária Valériáról nevezték el. Pozsony újabbkori fejlődésével közel egyenletes időközökben épültek meg az új átkelők: 1972-ben a ferdekábeles, 303 m támaszközü Új híd; 1983-ban az emeletes Kikötői híd; 1992-ben a feszített vasbeton Lafranconi híd 174 m nyílással.

Az Apolló híd döntéselőkészítő anyaga 1998-ban elkészült, ezt követte az engedélyezési terv és a megvalósítás. A kétlépcsős versenyeztetés során négy szempontot vizsgáltak: ár (65%), szerelés módja (25%), építési idő és környezeti hatás (5-5%). A nyertes szlovák-osztrák konzorcium 2253,4 millió szlovák koronáért 28 hónap alatt készítette el a 231 m támaszközü kosárfül alakú ívhidat a csatlakozó hidakkal és utakkal együtt.



Apolló híd beúsztatás közben

Ivan Mamužič (Eurogardi Group) az újvidéki ferdekábeles híd pusztulásáról és újjáépítéséről számolt be magyar nyelven. Az egykor Ganz MÁVAG által gyártott híd 1999. április 3-án a NATO lebombázta. A súlyosan sérült híd az eredeti tervek alapján építették újjá. A 9700 tonnás szerkezetből 4500 tonnát újra kellett gyártani és további 500 tonna többlet-merevítést is beépítettek. Az újjáépítés rendkívül egyszerű eszközökkel történt mindent az olcsóságnak alávetve, így a teljes híd kézi hegesztéssel illesztették szemben az eredeti építéskor már alkalmazott automata eljárással.



Az újvidéki ferdekábeles híd

Peter Gerster (Gerster Engineering Consulting) „Ultrahang-kezeléses eljárás hegesztett acélszerkezetek élettartamának növelésére” címmel tartott előadást. A rendkívül újszerű technológia segítségével a fáradási teherbírást lehet jelentősen javítani a varratok utókezelésével. A kis, egyszerű eszközzel a hegesztéssel közel azonos sebességgel gazdaságosan kezelhetőek a kritikus varratszakaszok. A kísérletek szerint a kezelés után a fáradási repedések a hegesztési varratoktól távolabb alakulnak ki. A tengerentúlon már széles körben alkalmazott módszer európai elterjedése folyamatban van. A német nyelvű előadást dr. Domanovszky Sándor fordította.

Dr. Domanovszky Sándor (DunaÚJ-HÍD Konzorcium) „A dunaújvárosi Duna-híd mederhídjának egyes szerkezeteinél alkalmazott S460M/ML acélokkal szerzett tapasztalatok” címmel számolt be. A termomechanikusan hengerelt 460-as acélt az ívszerkezet legfontosabb részein alkalmazták, így különös jelentőséggel a végkereszttartóknál. Az új anyag sokrétű kedvező tulajdonságai mellett kiemelte, hogy a szerkezetet nem is lehetne hagyományos alapanyagból elkészíteni. A végkereszttartó sűrűn merevített rekeszeit normalizált acélanyag esetén 150 fokra kellett volna előmelegíteni, amire a termomechanikusan hengerelt anyag miatt nem volt szükség.

Kávészünet után **Skoumal Gábor** (M6 Autópálya Építési Kkt.) az újszerű finanszírozású M6 autópálya építéséről számolt be. A külföldi kivitelező 2004 októberében kötött szerződést, majd hamarosan kiderült, hogy a cölöpözés kivételével valamennyi munkát hazai alvállalkozók végzik. (A németországi gyakorlat alapján kalkulált híd-négyzetméter árak a hazai gyakorlatnál 30 százalékkal olcsóbbak a lényegesen magasabb gépesítettség és munkabér ellenére, így igen nehezen haladt a magyar alvállalkozói kör kiépítése.) 61 műtárgy közül 31 felüljáró, 23 aluljáró, illetve 7 hullámosított acéllemez szerkezet, mindösszesen 60 000 négyzetméterrel és 34 km vert cölöppel. A határidő tartása érdekében számos áttervezést hajtottak végre elsősorban az alapozások terén. Különlegesség a dániai import vert cölöp alkalmazása. A dániai cölöpgyár 12 alkalmazottal évente 1,5 millió folyóméter cölöpöt készít. A vert cölöpökhöz két nagyteljesítményű, hidraulikus cölöpverőt használtak.

Pozsonyi Iván (Pont-TERV Rt.) ismertette az esztergomi új Duna-híd pályázat díjazott munkáit. Az észak-déli korridor Budapestet a Zsámbéki medencén keresztül elkerülő alternatív nyomvonalára tervezett esztergomi Duna-híd tanulmánytervére 2005-ben Esztergom város és az UKIG közösen meghívásos egyszerű pályázatot írt ki. A beérkezett munkák közül a zsűri öt pályaművet díjazott, illetve vett meg. Az első díjas munka (Pont-TERV Rt) négyféle alsópályás ívhíd tartalmaz (átlós szimpla ív-vezetés, kosárfül alakú ív, pillangó formájú ív, szimpla ív). A második díjazott terv (Uvaterv Rt) különleges ellipszis pilonos ferdekábeles híd. A harmadik díjas (CÉH Rt) munka 640 méter középnyílású ferdekábeles híd. A negyedik (Főmterv Rt) egy öszvér emeletes szerkezet, feszített vasbeton alsó és felső övekkel, amelyeket acélcső rácsozás köt össze. Felső szinten az autópálya keresztmetszet, alul pedig a kerékpáros és gyalogos forgalom kapna helyet. Az ötödik (Pont-TERV Rt) egykábelsíkú függesztett-feszített, szekrénykeresztmetszetű vasbeton híd, hullámosított acéllemez övekkel.



Az Esztergomba megálmodott új Duna-híd látványterve

Gilyén Elemér (Pont-TERV Rt) – Zsömböly Sándor bevezetője után - rövid tájékoztatást adott az újjáépítésre váró Ipoly-hidak tervezéséről. A jelenleg hiányzó 47 Ipoly-híd közül 2003-ban ötöt kiemelték, mint elsődlegesen újjáépítendő hidat: Rárósnál, Pösténypusztánál, Hugyagnál, Kóvárnál és Drégelypalánknál. Három híd terveinek elkészítésére a Pont-TERV Rt kapott megbízást. Ráróson egykor többnyílású kőboltozat állt, amely helyett a 20. század elején 62 méter nyílású acél rácsos híd emeltek. A több változat közül kiválasztott új terv a régi kőboltozat hangulatát idéző, háromnyílású korszerű vasbeton ívhíd kőborítással, 20 + 25 + 20 m nyílással. A híd közepén visszaállítják Nepomuki Szent János öntöttvas szobrát. Pösténypusztán egykor egy 36 + 36 m nyílású acél rácsos híd állt. Ehelyett egy négynyílású, folytatólagos öszvérhidat terveztek 16 + 25 + 16 + 16 m nyílással. Hugyagnál a II. világháborúig háromnyílású rácsos acélhíd volt, itt a hidraulikai kötöttségek miatt egy nyílású, 80 m támaszközü alsópályás ívhíd terveztek. Az acél zárt keresztmetszetű ívek keresztmetszet nélküliek.

Kávészünet után **dr. Balázs L. György** (BME) **dr. Kausay Tiborral** közös előadásában az Útügyi Műszaki Előírások átdolgozásáról számolt be, amely az új európai betonszabvány bevezetése miatt szükséges. Az új előírás jelentős hangsúlyt fektet a tartósságra és a teljesítőképességre, valamint a környezeti hatásokról is sok részletet tartalmaz. Változnak a különböző betontulajdonságok osztályai, definíciója, jelölése. Sok, az ÚT 2-3.402-ben és az MSZ EN 206-1:2002-ben szabályozott kérdésben szükséges változtatás, más korróziós osztályok jönnek létre, változnak a szilárdsági, vízzárósági követelmények.

Asztalos István (Sika Hungaria Kft) a dunaújvárosi Duna-híd jobb ártéri hídjának építése kapcsán a betontechnológiai kérdésekről tartott előadást. Kiemelte a szakszerű, jogosult által készített betontechnológiai terv fontosságát. Felhívta a figyelmet a beton adalékanyagának tüzetesebb vizsgálatára, megválasztására.

Borbás Máté (Pannon-Freyssinet Kft) a dunaújvárosi Duna-híd függesztőkábeleinek kapcsán áttekintést adott a kábelek fejlődéstörténetének főbb korszakairól (1988-1994, 1994-2001) a cementes, ill. zsíros injektálásról, az azonos feszítőerő biztosításának módjáról, a kétrétegű burkolócsövekről, az iránytörő nyergekről, a kábelek rezgéscsökkentéséről. Részletesen ismertette az ívhíd várhatóan 2006. júliusában kezdődő feszítésének részleteit és lépéseit. Borbás Máté előadásához:

A konferencia első napjának esti programja Gregor József dalestjével folytatódott, majd a vacsorát megelőzően volt az „Év hidásza” díj átadása. Az Év hidásza díjat idén, tizenharmadik alkalommal, a korábbi díjazottak szavazatai alapján **dr. Balázs Györgynek** adták át.

A díjazottat dr. Tóth Ernő méltatta, elmondva, hogy 56 éve tanít, nevel a BME-n, előbb a II. Hídépítéstani (Mihailich, Palotás mellett), majd az Építőanyagok Tanszéken, ahol 19 évig tanszékvezető volt. Szakirodalmi munkássága 260 cikk és az utóbbi években – nyugalomba vonulása óta – hallatlan lendülettel ontja a szakkönyveket (vasbeton és életrajzi művek). Jáky, Apáczai Csere és Széchenyi díjas. Az MTESZ-ben 54 éve tevékenykedő mérnök a közeljövőben tölti be 80. életévét.



A csütörtök délelőtti szakmai előadásokat dr. Tóth Ernő vezette le. Az első előadásban **Bánóczki Tamás** (Dunaferr Acélszerkezeti Kft) a tűzihorganyzott közúti acélszerkezetekről, azon belül pedig elsősorban a hídkorlátokról, azok leerősítésének célszerű módjáról beszélt. Az új előírásoknak megfelelő, különböző visszatartási-fokozatú korlátrendszerokről ütközési kísérleteket tekinthettünk meg. Ez rendkívül fontos, mert számítással nem lehet igazolni a korlátok megfelelőségét.

Pertti Annala (Tikkurila Kft) a cinkporos és mastic hídfestékekről tartott előadást. A festékektől elvárt élettartam új bevonat esetén 30 év, ami különös figyelmet igényel a festék tervezése és kivitelezése során is. Az előadó ismertette a szabványos követelmény-rendszert. Az angol nyelvű előadást Gáspár Imre tolmácsolta.

Zvonimir Marić (Eszéki Egyetem) magyar nyelvű előadásában a Split – Dubrovnik autópálya szakasz hídépítéséről tudósított. Az 1500 km hosszúra tervezett horvát autópálya hálózathoz mára 1000 km elkészült. Az ismertett szakasz fajlagos építési költsége 6 millió Euró/km volt. A bemutatott szakaszon több jelentős műtárgy is épült. A Pervani viadukt a kőröshegyi völgyhídhöz hasonló elrendezésű, 68 m legnagyobb magassággal és 137 m támaszközzel, a Cetina folyó fölé emelt vasbeton ívhíd támaszköze pedig 155 m. Előadása végén bemutatta a Pelješac félszigethez tervezett 2500 m hosszú

híd terv-változatait, amelyek közül a politika nyomására várhatóan a legolcsóbb és egyben legegyszerűbb változat fog megépülni.

Pál Gábor (Speciálterv Kft) a hét éves Speciálterv mérnöki iroda három híd- tervezési munkáját ismertette. A Salgótarjánban megépített kosárfül alakú gyalogos ívhíd a dunaújvárosi épülő Duna-híd egyik „legkisebb” testvére. A háromnyílású remetei Fekete-Körös-híd teljes pályaszerkezet-cseréje és megerősítése különleges munka volt, amellyel egy régi hidat meg lehetett menteni. A budapesti Balatoni út új alsópályás ívhídja a helyszínrajzi kötöttségek miatt ferde alaprajzú szerkezet, keresztkötések nélkül.



Salgótarjáni gyalogos híd és a Balatoni úti közúti híd

A kávészünet utáni előadások mind a dunaújvárosi Duna-híddal foglalkoztak. **Fornay Csaba** (Pont-TERV Rt) az összetett vonalvezetésű ártéri szerkezetekről beszélt. Esztétikai okokból az ártéri szakaszok a mintegy négy méterrel szélesebb modernírláshoz 60-70 méter hosszú átmenettel csatlakoznak. A jobbparti hídág szakaszos előretolással, vendéghíd segítségével készül, míg a balparti hídrészt közel végleges helyén, állványon szerelik. A öt gyártási elemből összeállított keresztmetszeti egységek hossza jellemzően 17 méter, tömegük 90-120 tonna. **Gilyén Elemér** a modernírlás ívszerkezetének szereléséhez készített állványrendszert ismertette, amelyhez az ESB provizórium elemeit használták fel.

Horváth Adrián (Főmterv Rt) a balparti szerelőtéren épülő mederhídról tartott előadást, különös tekintettel a beúsztatás lépéseire. A teljes beállványozással épülő nyírlást először a kábelek megfeszítésével az állványról támaszaira emelik. Ezt követheti a szerkezet bárkákra helyezése, majd a beúsztatás a végleges helyére. A terv szerinti magasságra a szerkezetet csak a beúsztatás után fogják megemelni, a mederpillérek folyamatos aláépítése mellett.

Müller Zoltán (Ganz Acélszerkezeti Zrt) az ártéri szerkezetek gyártását mutatta be. A választott középtömeges építési technológia a Clark Ádám darukapacitásához igazodik. A teljes hegesztéssel készülő elemeket sorozatgyártással készítették, hiszen előfordult száz darabos szériaelem is. Nagy kihívást jelent a mérettartás, mert az elemek „nem látják egymást”. A szokásosnál nagyobb mozgatandó hídtömeg a tolási rendszer tervezésében is jelentős feladatot adott. **Köber József** (Közgép Rt) a gyártás során alkalmazott varratokról számolt be.



A dunaújvárosi ártéri híd építése

Papp Sándor (Hídépítő Zrt.) a vasbeton őrfal védelme mellett megépített mederpillérekről tartott előadást. A 44,5 x 13,8 m befoglaló méretű héjelemeket a balparton gyártották, majd úszódaruval emelték végleges helyükre. **Törteli József** (Mahíd 2000 Rt) az ártéri hidak alapozásáról beszélt. A mélyebben fekvő támaszok alapozását hagyományos, Larssen szádfalas körülhatárolás mellett építették meg. **Oberrecht Kálmán** (Meva Rt) a különleges, szilvماغ alakú pillértestek zsalutervezését mutatta be.

Bazsó Gyula (Ganz Acélszerkezeti Zrt.) a medernyílás gyártását és helyszíni szerelését mutatta be, sok képpel illusztrálva. Ismertette az anyagbeszerzési nehézségeket, ezért több országból rendeltek acélt.

A délelőtti befejező előadásában **Kovács Rezső** (Hídépítő Speciál Kft.) a medernyílás beúsztatásának gyakorlati részleteiről beszélt, ugyancsak sok képpel illusztrálva. A tervek szerint ez a művelet – 40 km/óránál kisebb szélben – 2-3 napot fog igénybe venni.

Ebéd után a konferencia résztvevői három csoportban meglátogatták a dunaújvárosi Duna-híd építési területét. Lehetőség volt a balparti szerelőtér megtekintésére, ahol a főnyílás szerelése folyik. A mederpillér héjelemeinek szerelőterén már az M0 északi Duna-híd lényegesen nagyobb befoglaló méretű héjelemének gyártását is megkezdték. Rövid hajóút során vízről is megtekintettük az épülő „óriást”, amelynek hatalmas méretét a vetítettképes előadások csak részben tudták visszaadni. A jobbparti hídfő mellett kialakított látogatóközpontban felfrissülés mellett a kilátópontról jól be lehetett látni az egész szerkezetet hídfőtől hídfőig.

Az esti programot az Alba Regia néptáncgyűttes műsora színesítette.

A péntek délelőtti előadások levezető elnöke Sitku László volt. Reggeli indító előadásában **Herzog Frigyes** (Magyar Doka Kft.) általános cégbemutató után a kőröshegyi völgyhídnál alkalmazott zsalurendszerekről beszélt.

Braunmüller Zoltán (Sytec-Magyarország Kft.) a legújabb hullámosított acéllemez szerkezetekről tartott ismertetőt. A SuperCor névre keresztelt rendszer akár 25,5 méter támaszköz áthidalását is lehetővé teszi. Ehhez a hagyományos hullámlemezekkel szemben egy dupla-hullám keresztmetszetű lemezt alkalmaznak, amelynek hullámmérete 381 x 140 mm, és a hagyományos hullámlemezekhez képest közel kilencszeres a merevsége. Így nagyobb a teherbírása, lényegesen kevesebb illesztést kell alkalmazni, ezért a szerelése is gyorsabb. Összehasonlításként egy 9 m támaszközű szerkezet a hagyományos rendszer szerint keresztmetszetenként 14 gyártási elemből áll össze, míg a bemutatott új rendszer esetén 3 elemből. A Svédországban gyártott lemezeket gyárilag 910 g/m² tűziorganyzással látják el, ami a normál érték másfélszerese. Korrózióvédelme tovább fokozható epoxy bázisú festéssel, illetve bitumenes kenéssel is.

Subert István (Andreas Kft.) a földművek tömörségvizsgálatáról tartott előadást a jelenlévők figyelmébe ajánlva a dinamikus mérési módszert. A közelmúltban változtak a vonatkozó előírások, ami a korábbi gyakorlat felülvizsgálatát teszi szükségessé.

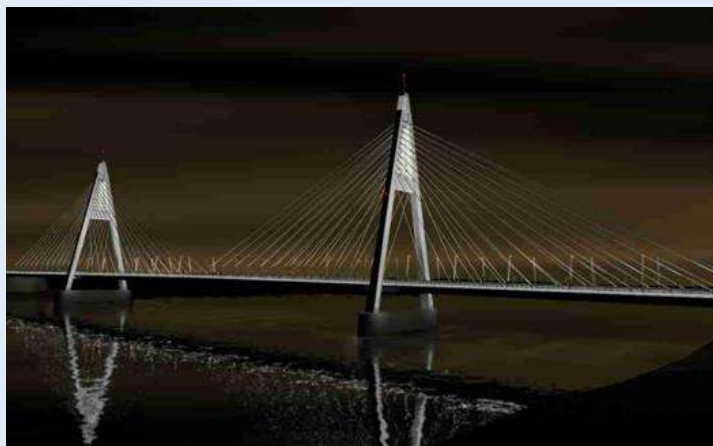
Vértess Mária (Magyar Közút MVO) az Építőipari Műszaki Engedélyek (ÉME) kiadásának menetét és jogi hátterét mutatta be. A közlekedésépítés területén eddig kiadott 352

engedély 48 %-a a híd és műtárgyépítéshez kapcsolódik. Előadásában külön beszélt az acél festékrendszerek és a szigetelések engedélyezéséről. A festékekre kiadott 23 ÉME engedély 57 festékrendszert ír le. Szintén 23 engedély van a hidak szigetelésére az alábbi megoszlás szerint: 1 acél pályalemezre, vasbeton pályalemezre 8 RMA és 10 bitumenes, valamint 4 talajba kerülő szerkezetekre.

Haraszti László (Villas Hungaria Kft) ezt követően a Villas két engedélyezett bitumenes hídszigetelési rendszerét mutatta be, amelyet a környező államokban jelentős felülettel építenek be.

Kávészünet után **Cserpes Imre** (Széchenyi István Egyetem) a mérnökhallgatók részére rendezett tésztahíd-építő versenyről adott étvágygerjesztő beszámolót. A világbajnokságon is igen kiemelkedő teljesítményt nyújtó magyar csapat 1 méter támaszközzű, 318 kg teherbírású tésztahídjával vívta ki az elismerést.

Hunyadi Mátyás (CÉH Rt) az M0 északi Duna-hídjáról szólt néhány szót, amelynek építése megkezdődhetett. A Budapest körüli körgyűrű részeként tervezett, 1862 m összhosszúságú hídsor öt szakaszra osztható (bal parti ártéri híd: 37 + 2x33 + 45 m; Duna-főág: 145 + 300 + 145 m; Szentendrei sziget: 42 + 11x47 m; Szentendrei-Dunaág: 94 + 144 + 94 m; jobb parti ártéri híd: 43 + 3x44 + 43 m). A Váci-Dunaág-híd ferdekábeles, a pilonok vasbeton-, a merevítőtartó acélszerkezet lesz. Az ártéri hidak irányonként önálló, szekrénykeresztmetszetű, feszített vasbeton szerkezetek, a Szentendrei-Dunaág-híd irányonként független acél szekrénytartós gerendahíd lesz.



M0 északi Duna-híd látványterve

Windisch László (Hídépítő Zrt) az új Duna-híd építéséről számolt be. 2006 januárjában szerződéskötéssel elkezdődött a nagy munka: 8,4 km cölöp, 86 000 m³ beton, 19 000 t betonacél, 14 000 t acél, 40 km függesztőpászma beépítése.

Takács László (Hídépítő Zrt) a kőröshegyi völgyhíd építéstechnológiájának megváltoztatását ismertette. Az eredetileg tervezett, segédhíddal szabadon betonozott technológia helyett a szabadon betonozott és szabadon szerelt módszereket ötvözték. Hét szakasz szabad betonozással történő megépítése után a további kilenc szakasz építésénél a zömöket a földön előregyártják, majd felemelést követően egy lényegesen kisebb zsaluzókocsival 1,5 méteres nedves frissbeton-kapcsolattal csatlakoztatják az elemeket egymáshoz. Így az egyes ütemek egymástól függetlenebben végezhetőek, ez nyílásonként 35 nap megtakarítást eredményez. A 650 tonnás előregyártott elemeket feszítéses eljárással, mintegy 25 m/óra sebességgel emelik a végleges helyükre. Előadásában modell segítségével szemléltette az emelés menetét és stabilitási kérdéseit.

A konferencia záró fórumán felszólalt **Marian Miškovič**, a szlovák közlekedési minisztérium főosztályvezetője. Megköszönte a részvételi lehetőséget a konferencián és méltatta a konstruktív szlovák-magyar együttműködést, amely az elmúlt 5-7 évben a rekonstrukcióról szólt (Vámosszabadi, Esztergom, Komárom), de reméli, hogy a közös munka a hálózat fejlesztésével folytatódik. 2012-re Szlovákia elkészíti azt az észak-déli korridort, amelynek folytatása magyar oldalon Mosonmagyaróvárnál szükséges. Előkészítés alatt van az ország közepén húzódó észak-déli korridor, amelynek alternatív nyomvonalán szükséges egy új esztergomi híd építése. Kiemelte az Ipoly-hidak újjáépítését, amelynek következő lépcsője, a rárósi és pösténypusztai híd építéséhez szükséges szlovák kormánytervezetet most készítik elő.

A fórum részeként az Év hidásza, dr. Balázs György összefoglalta és megköszönte a színvonalas konferenciát. Skoumal Gábor hozzászólásában bátorított az irreális határidők elleni közös szakmai fellépésre.

A konferencia zárásában Molnár István megköszönte a szervezők, a Magyar Közút Fejér Megyei Területi Igazgatóság, az UKIG és a METESZ Fejér megyei szervezete valamennyi munkatársának munkáját és segítségét. Ürmössy Ákos, a Magyar Közút Nógrád megyei területi igazgatója meghívta a jelenlévőket a következő hidász konferenciára, ahol remélhetőleg az újjáépülő Ipoly-hidaké lehet az egyik főszerep. Találkozzunk 2007-ben Nógrádban!

Az előadóterem előterében több kiállítás is helyet kapott. A házigazda közútkezelő kis táblókiállítást készített a megye turisztikai és kulturális kincsiről. Az év elején elhunyt dr. Gáll Imréről és Dobó Istvánról egy-egy plakát-összeállítást tekinthettünk meg. Dr. Gáll Imre emlékezetéhez kapcsolódott dr. Imre Lajos „Régi hídjaink” címmel összeállított kis grafikai kiállítása is. Szabó László a 130 esztendő Margit hídról készített gazdag kiállítási anyagot. Emellett több cég kis kiállítás keretében mutatta be saját tevékenységét, segítve ezáltal a jobb megismerést és kapcsolat-építést.

Az idei hídmérnöki konferenciára a hagyományoknak megfelelően – a sorban tizennegyediként – megjelent dr. Tóth Ernő szerkesztésében a legújabb megyei hídtörténeti kötet a vendéglátó Fejér megyéről, amelyet a szerző különös szeretettel állított össze, hiszen pályafutását e megye hidászaként kezdte. Ebben a kötetben van eddig a legtöbb, kb. 560 rajz és fotó. Másodjára elkészült és szintén kiosztásra került a Közúti hidász almanach 2005 című kötet (szerkesztette Hajós Bence), amely a 2005. esztendő valamennyi hidász eseményét kívánja megörökíteni. Újdonságként egy nagy alakú kivehető tervmelléklet az épülő két óriást, a kőröshegyi és dunaújvárosi hidat ábrázolja. A „Műszaki alkotók – magyar mérnökök” című mérnökportré sorozatban a konferenciára megjelent a dr. Gáll Imre (1909-2006) életútját ismertető 11. kötet.

A vállalkozók érdekes, értékes kiállításai között volt a Hídepítő Zrt-é is, ahol dr. Gáll Imre „A budapesti Duna-hidak” c. nemrég megjelent könyvét lehetett jutányos áron megvásárolni.