

Beszámoló a 2014. évi Hidász Napokról

A 4. Hidász Napokat 2014. november 26 és 27-én rendeztük meg az előző évben már bevált helyszínen, Visegrádon.

A konferencia számokban: 32 előadás; 38 előadó, ebből 4 külföldi; 287 regisztrált vendég, ebből 265 jött el.



A konferenciát **Szabó Zoltán**, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) főigazgatója nyitotta meg. Előadásában a TEN-T hálózatról és a finanszírozási lehetőségekről beszélt.

Az első nap délelőttjén a már hagyományossá vált **helyzetjelentést** hallgathatták meg a résztvevők.

Kardos Gábor (NIF Zrt.) a jelenleg futó és előkészítés alatt álló projekteket mutatta be, például az M4 Abony-Fegyvernek szakaszát és a Miskolc elkerülőt.

Hesz Gábor (Magyar Közút NZrt.) összefoglalót adott a fenntartási keretből elkészült kisebb hidakról, és a Közop keretein belül megújult nyolc nagyobb hídról. (Például győri Baross Gábor híd, rátóti vasút feletti híd, tassi Kiskunsági-főcsatorna-híd.)

Budapest közúti és gyalogos hídjainak 2014. évi felújításairól **Hodik Zoltán** (BKK Közút Zrt.) tartott fényképes előadást. Felvázolta a fővárosi hídfelújítási tervet is, melynek legnagyobb eleme a Lánchíd.

Virág István (MÁV Zrt.) az eddig elért eredményeiket és terveiket ismertette. Legnagyobb volumenű tervezési és kivitelezési feladatuk a jövőben a Déli Összekötő vasúti Duna-híd átépítése.

A délután első felében **külföldre** kalandoztunk.

Sitku László (KKK) a magyar tervezők külföldi munkáit ismertette. Magyar tervek szerint épültek hidak Aradon, Németországban, és még épülhetnek Azerbajdzsánban, Türkmenisztánban és Kongóban.



1. kép: Az azerbajdzsáni híd látványtervei

Az elmúlt év sajtótermését **Tóth Tibor** (Sztrádaline Kft.) ismertette, kiemelve a mérnöki szerkezetek évfordulóit: 20 éves a Csalagút, 120 éves a Tower bridge, 125 éves a párizsi Eiffel torony és 50 éves a budapesti Erzsébet híd.

Lorászkó Balázs a balkáni útja során készített fényképeket vetítette le, kiemelve Bosznia hídállományát. Eloszlatta azt a tévhitet, hogy az országban csak romok és pusztulás várja az odalátogatókat. Bosznia hídjai anyag, típus és méret szerint is változatos szerkezetek. Az ország különlegessége, hogy a keskeny nyomtávú vasúthálózat felszámolása miatt gyakoriak az eredetileg kisvasúti, most közúti vagy gyalogos-kerékpáros forgalmat lebonyolító hidak.



2. kép: Ribici, közúti Neretva-öböl-híd és Visegrad, közúti Drina-híd

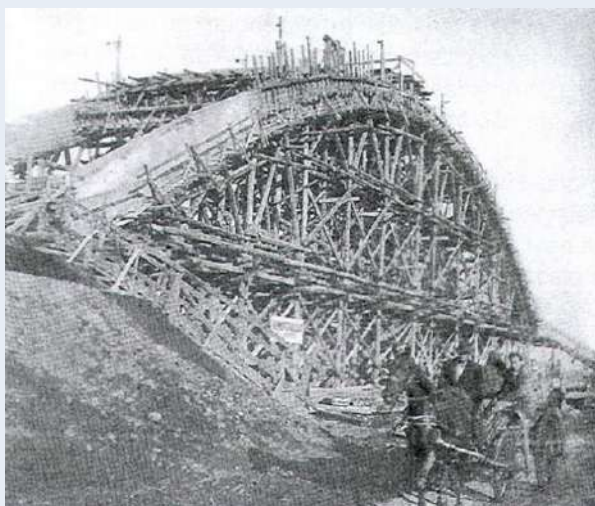
A tavalyi évben Szlovákia hídállományát bemutató **Peter Paulík** (Szlovák Műszaki Egyetem) idén az ország legöregebb vasbeton hídjának rekonstrukciójáról beszélt. A Monier-rendszerű boltozat felújítását először úgy tervezték, hogy elbontják, és építenek helyette egy gerenda hidat. Mikor azonban megtudták, hogy milyen „kincs” birtokában vannak, elvetették a bontást: a régi vasbeton lemezzel együtt dolgozó új szerkezetet építettek.

Nagy László (Dopravoprojekt) előadásával még maradtunk északi szomszédunknál. Az autópálya építés miatt a Ruttká (Vrútky) és Vágkelecsény közötti, Vág feletti gyaloghídat el kellett bontani, és a közelben újat építeni. A második szerkezet két pilonos ferdekábeles híd lett. (A pillérek azért lettek „V” alakúak, mert a két falu neve és az áthidalt folyó is V-vel kezdődik.)

A gyalogos hidak mindenhol egyre fontosabbá válnak. **Pál Gábor** (Speciálterv Kft.) hazai és külföldi példákat mutatott be, külön kiemelve a közelmúltban átadott vagy építés alatt álló szerkezeteket: Körmend vasút feletti hídját, a bajai Türr István-átvágás feletti hidat és a hatvani kalandpark hídját.

A délután második felében a **múltba** tekintettünk vissza.

Dr. Tráger Herbert (KKK) 60 évvel ezelőtt a Keleti-főcsatorna hídjainak építésénél dolgozott műszaki ellenőrként. Az alsópályás vasbeton ívhidak építését személyes élményekkel fűszerezte. A magas állványzat sokak számára ijesztő volt, akadt, aki megkérdezte, hogyan fognak a lovakkal felmenni.



3. kép: A beállványozott híd és az ijedt lovas kocsis

A 2014. november 21-én 50 éves Erzsébet hídról **Dr. Domanovszky Sándor** emlékezett meg, aki a híd kivitelezésénél építésvezetőként dolgozott. Sok fényképpel illusztrált előadásában mesélt a régi kapuzat bontásáról, az új pilon gyártásáról és összeillesztéséről, a kábelek behúzásáról és a merevítőtartó elemek beemeléséről.

A napot a **hidász díjak** átadásával zártuk. Az Év Hidásza elismerésben **Orosz Károly** (A-HÍD Építő Zrt.) részesült. Az év tervezője Feketeházy János-díjat **Horváth Adrián** (Főmterv Zrt.), az év hídkezelője Apáthy Árpád-díjat **Telekiné Királyföldi Antónia** (NKH) érdemelte ki. A kivitelezői Massányi Károly-díjat posztumusz **Berkó Dezső** kapta. (Az Év hidászát a korábbi díjazottak döntik el, a másik három elismerésről a helyszínen lehetett szavazni.)



4. kép: A díjazottak: Orosz Károly, Horváth Adrián, Telekiné Királyföldi Antónia; és a díjátadók: Kolozsi Gyula, Thoroczkay Zsolt, Szabó Zoltán, Sitku László

A második napon a résztvevők két szekcióban, az Esettanulmányokban és a Technológia tárgykörben hallgathattak előadásokat.

Az **Esettanulmányok** első blokkjában a **vasúti** hidaknak jutott szerep.

Szekeres Zsolt (Közgép Zrt.) a berettyóújfalui Berettyó-hídról tartott előadást. A hidat két vágányzár alatt építették át. Az első alatt leemelték a régi szerkezetet, megépítették az új pillért, majd visszaemelték a hidat; a második alatt elbontották a régi hidat, és betolták az újat.

A hídbetolás bravúrja a szolnoki vasúti Tisza-híd, aminek részleteit **Zámbó László** és **Mihály Tamás** (Közgép Zrt.) ismertették. Az új hidat betolták a régi mellé, a régiről oldalra kitolták, majd az újat betolták a helyére.



5. kép: A szolnoki híd tolás közben

A második blokkban **fővárosi** hidak kerültek terítékre.

A Kerepesi úti „százlábú” híd újjáépítéséről **Süle F. Attila** (Főmterv Zrt.) tervező, **Sereg Tamás** (Közgép Zrt.) kivitelező szemszögből tartott előadást.

A rossz állapotú vasbeton gerenda-híd helyére már félpályán megépült az új acél ívhíd, teljes befejezése 2015-ben várható.



6. kép: Acél ívhíd a „százlábú” híd helyén

A Sibrik Miklós úti, leromlott állapotú felüljáró is megújul. A régi szerkezet bontásáról, az új építéséről, és a vágányzári nehézségekről tervezői előadást **Bertalan Csaba** (Főmterv Zrt.), kivitelezői előadást **Miklós Levente** (Strabag) tartott.

A statikai ismeretek felelevenítéseként is hasznos előadásban **Gál András** (MSc Kft.) a Lánchíd lánccinak viselkedését vizsgálta.

A **közutas** blokkban két nagyobb lélegzetvételű munkát mutattak be.

A győri Baross Gábor híd hibáit hosszú lenne felsorolni, szerencsére Közop finanszírozásból felújításra került. **Nacsa Tamás** (Magyar Közút NZrt.) a híd előéletét, **Kozári György** (Közgép Zrt.) a felújítást ismertette.



7. kép: A Baross híd az állomásról nézve

Hatvan új csomópontja bővelkedik műtárgyakban: egy acél ívhíd és három előregyártott vasbeton elemekből összeállított aluljáró is épül. A végleges helyszínrajz kialakulásának folyamatába **Borzai Tibor** (Speciálterv Kft.), a B3 jelű aluljáró kivitelezésébe **Kolozsi Péter** (A-HÍD Építő Zrt.) avatta be a hallgatóságot.

Az Esettanulmányokat **múltidézéssel** zártuk. Az I. világháború kitörésének 100 éves évfordulója alkalmából **Pisch Zsuzsanna** (KKK) két vasúti és egy közúti provizórium típust ismertetett. **Szászi András** (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény) a magyarországi pusztításokat és újjáépítéseket mutatta be.



8. kép: Vasúti provizóriumok: Kohn és Roth-Waagner híd

A **Technológia** szekcióban sok témában szívhattuk magunkba a tudást.

A szekciót földrengéssel kezdtük. **Max Brüninghold** (Mageba) Svájcból érkezett, és a földrengés ellen védő berendezésekről tartott ismertetést. **Simon József** (BME Hidak és Szerkezetek Tanszék) doktori kutatásának témája a hazai hidak földrengés-érzékenysége. Az autópálya, autóúti és főúti hidak közül típusszerkezeteket választott ki, amelyeket paraméteresen vizsgált. Eredményül azt kapta, hogy a hosszabb hidak kritikus részei a felszerkezet-pillér és hídfő kapcsolat, a pillérek és az alapozás.

Szatmári Gábor (Via-Pontis Kft.) a hídvizsgálatok tapasztalatairól, és a rendszer hibáiról beszélt. Több megfontolandó kérdést vetett fel.

A hídépítés elterjedt eszköze a betolás. **Dr. Szatmári István** (Heed Kft.) 14 év tanulságait foglalta össze konkrét példákon keresztül. (Magyarországon a legfiatalabb betolt öszvérhíd a Miskolc elkerülőn lévő Sajó-híd.) **Fornay Csaba** (Pont-TERV Zrt.) a hídbetolásokkal foglalkozó kutatás-fejlesztési tanulmány eredményeit osztotta meg a résztvevőkkel.



9. kép: A miskolci Sajó-híd betolás közben

A világháborúk folyamán elemekből összeállítható ideiglenes hidakat építettek. Ez a technológia nem felejtődött el, hanem fejlődött. **Carlos Arias** (Mabey Bridge Ltd.) a modern elemekből összeállítható hidakról tartott előadást. Ezek a szerkezetek lehetnek állandó és ideiglenes áthidalások, polgári és katonai hidak, találkozhatunk velük kőolaj-áttöltő mólókon és erőművekben is.

Kolozsi Gyula (Via-Pontis Kft.) a szabályozás rejtjelmeiről, és a megoldás lehetőségeiről tartott részletes előadást.

Németh Ferenc (NEFER Kft.) két példát, a salgótarjáni Móricz Zsigmond út feletti felüljárót és az M0-51 sz. főút csomópont aluljáró hídját mutatta be, **Kovács Tamás** (NEFER Kft.) a külsőkábeles utófesztítés elveit, a megoldás részleteit ismertette.

Acélhidak tervezésénél és kivitelezésénél oda kell figyelni, nehogy olyan hibát vétsünk, ami meggyorsítja a szerkezet korróziós folyamatát. **Buzás Györgyi** (Minden-korr Bt.) ezekre a hibákra hívta fel a figyelmet. (Például kerülni kell a szerkezet kialakításánál a hézagokat, réseket, és az utólagos hegesztéseket.)

A záró előadásban **Dr. Tóth Ernő** (KKK) a magas járművek okozta károsodásokra hívta fel a figyelmet. Ütközések öt acél és két vasbeton híd összedőlését okozták.



10. kép: Az elpusztult halászi híd