

Beszámoló a 2017-es Hidász Napokról

Ebben az évben 2017. június 7. és 9. között rendeztük meg a Hidász Napokat Siófokon, a Hotel Azúrban.

Annyi változás történt a korábbi konferenciákhoz képest, hogy a már összeszokott szervezői csapat nem a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, hanem a Hidászokért Egyesület színeiben dolgozott.



A konferencia résztvevői több, természetesen hidakról szóló kiadványt is kaptak: a megyei hídtörténet sorozat záró kötetét, a „Hidak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében” című könyvet; dr. Domanovszky Sándor írását „A Ferencz József/Szabadság híd 120 éves” című kiadványt és a „Mosoni-Duna-híd építése” című tájékoztató anyagot.

Sitku László elnök megnyitója után először a kerékpáros hidak kerültek az előtérbe. A „**Hidak nélkül nem lehet kerékpározni**” szekció nyitó előadásában **Lázár Mihály** (Magyar Közút NZrt.) a kezelésükbe kerülő kerékpárutak hídjairól és az előttük álló feladatokról beszélt. 125 híd került újonnan hozzájuk, közülük több is sürgősen felújításra szorul.

Nem minden napi esemény, hogy egy új híd épüljön a fővárosban. A vizes világbajnokságra a Duna Aréna szomszédságában egy osztott pályás gyalogos-kerékpáros híd készül a Rákos-patak felett, melyről **Forgács Dávid** (BKK Zrt.) mesélt. A perforált gerincű kétfőtartós gerenda híd - egyik - különlegessége, hogy magas vízállás esetén felemelhető.



1. ábra: Az új Rákos-patak-híd látványterve

A Tisza-tavi kerékpárút gyenge láncszeme a 33. sz. főút Poroszló - Tiszafüred közötti szakasza. Az oda tervezett négy hídról **Borzai Tibor** (Speciálterv Kft.) tartott előadást. A közúti Eger-patak-híd és a Szomorka-patak-híd mellé külön alépítménnyel acél ívhidakat álmodtak meg. A tiszafüredi Tisza-híd esetében a kerékpáros híd a közúti híd alépítményével osztozna. A projekthez tartozik még a Holt-Tisza zsilip műtárgy, ahova egy felnyitható hidat terveztek.



2. ábra: A Szomoroka-patak-híd és a Tisza-híd látványterve

A Sátoraljaújhelyre kidolgozott kalandparki híd apropóján **Pálóssy Miklós** és **dr. Szabó Gergely** (Pont-TERV Zrt.) a kötélhidak nemzetközi példáiról és statikai specialitásairól adtak ismertetést.

Dr. Koller Ida két londoni híd, a Millenniumi gyalogos híd és a Hungerford vasúti híd melletti Golden Jubilee gyalogos hidak építésének tanulságairól beszélt.



3. ábra: A Millenniumi híd és a Jubilee hidak

A második szekcióban megismerkedhettünk pár **lengyel hídépítési** projekttel. **Urbański Mariusz** és **Ślęzak Artur** a Banimex cég acélhíd építési projektjeit mutatta be. **Hangodi Ádám** (ViaCon Hungary Kft.) előregyártott vasbeton elemekből épült lengyel hidakat mutatott be, köztük egy autópálya feletti, háromnyílású vadátjárót.



4. ábra: Odera-híd bontása és újjáépítése



5. ábra: Visztula-híd rekonstrukciója

A „**Magyar hidászok alkotásai külföldön**” blokk kezdetén **Szabó Zoltán** (MCE Nyíregyháza Kft.) két afrikai hídépítési feladatról beszélt: a ghánai Adomi híd felújításáról és az etiópiai Awash-Weldia vasútvonal völgyhídjának építéséről.



6. ábra: Ghánai és etiópiai hidak

Deák László (MCE Nyíregyháza Kft.) a hamburgi nyitható kikötői híd gyártásába, építésébe avatta be a hallgatóságot.



7. ábra: Hamburgi Rethelbrücke

Dr. Szatmári István két szlovák autópálya völgyhíd építését mutatta be. A D3 autópályán az öszvér szerkezetű hidak betolással épültek.



8. ábra: Szlovák völgyhidak építés közben

Zárásként **Dr. Szabó Gergely** (Pont-TERV Zrt.) egy nagyváradi közúti-kerékpáros híd tanulmánytervét ismertette. A meglévő gyalogos Körös-híd állapota leromlott, ezért szükséges lenne egy új átkelő építése. A tervezők acél ívhídat javasoltak.



9. ábra: Nagyváradi Körös-híd látványterve

Az első nap estéjén kikapcsolódásként Felméri Péter humorista műsorát hallgathatták meg a konferencia résztvevői.

A második nap délelőtti előadások a „**Kötött pályás hidakkal**” foglalkoztak.

Bondár Tibor (mageba) Vasúti és közúti hidak monitoring rendszere külföldön címmel az „okos hidak” tartozékairól beszélt.

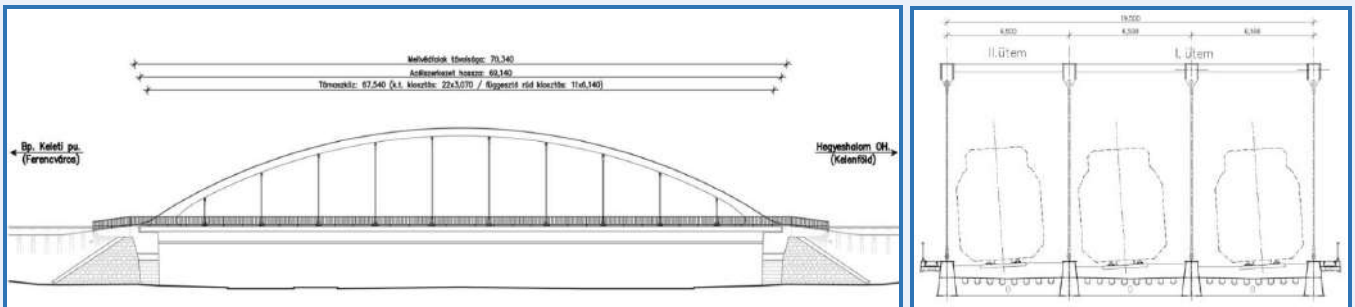
A második előadásban is maradtunk a monitoring rendszereknél. **Erdei Balázs** (MÁV KfV Kft.) öt hazai vasúti híd (Nagyrákosi völgyhíd, Északi Összekötő Duna-híd, Várpalota B2 és B4 jelű hidak és Déli Összekötő Duna-híd) mérési eredményeit ismertette.

Szebényi Gergő (MÁV Zrt.) a szeghalmi Berettyó-híd részleges átépítéséről tartott előadást. A hídon a hídfacsere közben az ártéri nyílások felső övén repedéseket, töréseket vettek észre. A híd átépítésére több lehetőséget megvizsgáltak, végül két provizórikus hídszerkezetet építettek be.



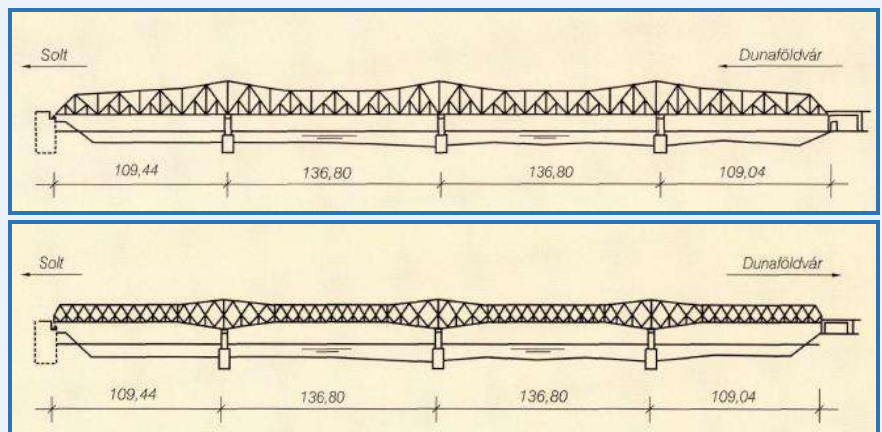
10. ábra: A Berettyó-híd átépítés közben és már forgalomba helyezve

A Ferencváros-Kelenföld vonalszakaszon található, hetven éves korhoz közelítő, Bartók Béla út feletti kétvágányú híd átépítésének tervezéséről **Gyurity Mátyás** (MSc Kft.) beszélt. Az új híd szintén Langer tartós lenne, de a jelenlegi kettő helyett három főtartóval. A híd a távoli jövőben háromvágányúra is bővíthető lenne plusz egy főtartó hozzáépítésével.



11. ábra: Az új Bartók Béla úti híd tervrészletei

Dr. Träger Herbert előadásában a rácsos gerendatartók alakjának változását, fejlődését mutatta be, a példák közt közúti és vasúti hidakat is felvonultatva. A hagyományos alakzatok mellett különleges rácsos tartókat is bemutatott.



12. ábra: A Dunaföldvári Duna-híd régi és mai rácsos tartója

A délelőtti záró előadásában dr. Jancsó Árpád a Jaszenova-Oravica-Anina vasútvonal tíz völgyhídját mutatta be, melyről könyvet is írt. A 10 völgyhídból 6 téglakő anyagú boltozat, 4 híd pedig olyan kialakítású, hogy a szélső nyílások boltozatok, a középső, nagyobb nyílás pedig acélszerkezetű.



13. ábra: Egy viadukt a bánáti hegyi vasútról

Ebéd után két **tudományos** előadás következett. **Teiter Zoltán** (Uvaterv Zrt.) „Öszvér gerendahidak az építéstechnológia tükrében” című doktori kutatását mutatta be, **Harrach Dániel** (Széchenyi István Egyetem) pedig a „Papírcső, az alternatív tartószerkezeti alkotóelem” című TDK dolgozatot, melynek konzulense volt.

A következő két előadás a **közúti hídfeljesztésekről** szólt.

Baranovszky Ádám (Unitef Mérnök Zrt.) a hatnyílású, rácsos tartós gyomai Hármas-Körös-híd alépítményeinek felújításának és dilatáció cseréjének tervezését ismertette, melyet a Magyar Közút megbízásából végeztek el.

Kertesi Tamás (NIF Zrt.) az újonnan megvalósuló jelentősebb hídberuházásokat foglalta össze. Kiemelte az új komáromi Duna-hídat, az M44 Körös-hídját, az M4 Tisza-hídját, Hódmezővásárhely elkerülő útján épülő körhidat és a győri Mosoni-Duna-hídat.



14. ábra: 47. sz. főút Hódmezővásárhely elkerülő szakaszon körforgalmú csomópont és Körös-híd az M44-en

A délután utolsó előadásaként **dr. Domanovszky Sándor** bemutatta az isztambuli harmadik Boszporusz-híd építését.

A második nap a **hidász díjak** átadásával zárult. A Clark Ádám Életműdíjat **Győry Imre** és **Aarne Jutila** kapták. Az Év Hidászai közé **dr. Dalmy Dénes**t választották. A Feketeházy János-díjat **Borzai Tibor**, a Massányi Tibor-díjat **Müller Zoltán** és az Apáthy Árpád-díjat **Budainé Fülöp Márta** vehette át.



1. kép: A díjazottak: Müller Zoltán, Budainé Fülöp Márta, Borzai Tibor, Győry Imre, Aarne Jutila és Dalmy Dénes
(fotó: Gyukics Péter)

A záró napon a reggelt három könnyedebb előadással kezdtük. **Tóth Tibor** (Sztradaline Kft.) Hidak és hidászok a nagyvilágban című előadásában külföldi hidas érdekességeket gyűjtött össze. **Domonkos Csaba** (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum) azt mutatta be, hogy a régi újságcikkekben hogyan találhatunk hídtörténeti információkat. **Dr. Bardóczky Viktor** (Magyar Közút NZrt.) a hidak vagyonkezelésébe avatta be a hallgatóságot.

A délelőtt második felében ismét a **közúti hídfejlesztések** kerültek előtérbe.

Csikós Csaba (Magyar Közút NZrt.) az elmúlt időszakban elvégzett hídfelújításokról tartott előadást.

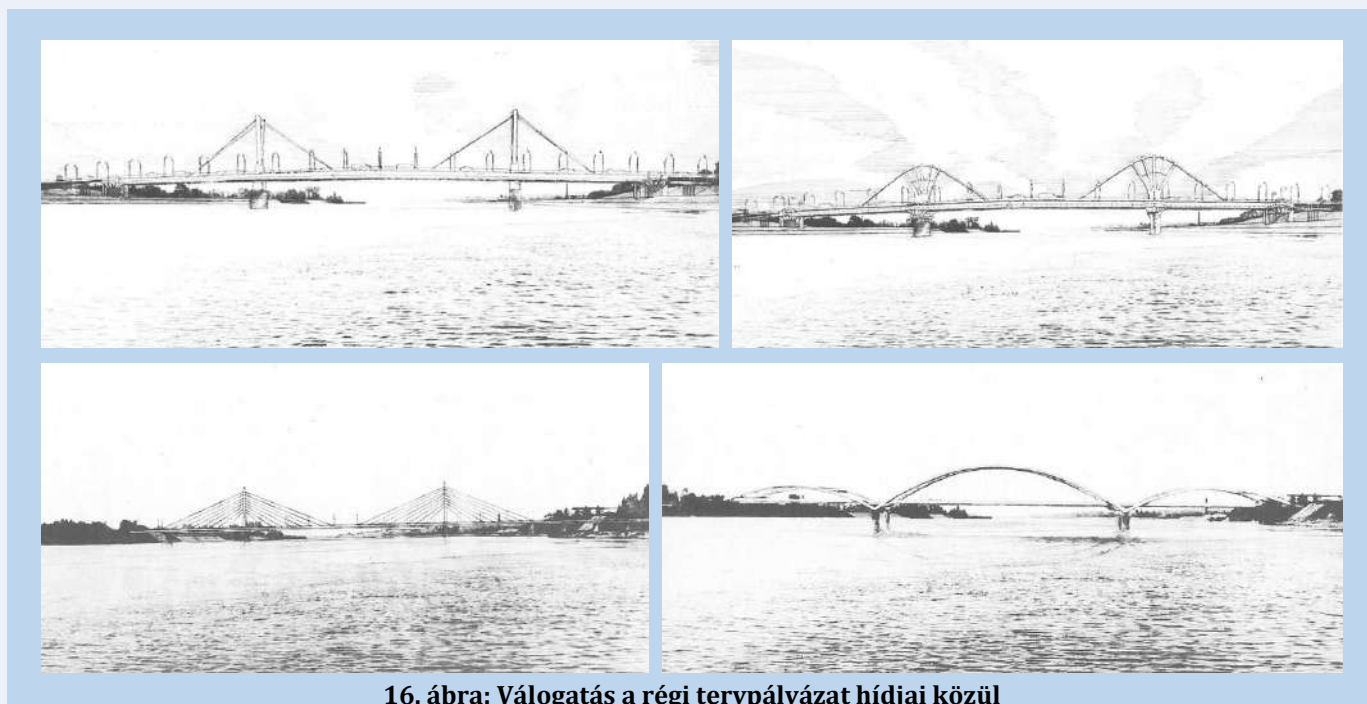
Felújították – többek közt - a Dunaföldvári Dunai utcai híd pályaburkolatát, a medvei Duna-híd pályalemezét, gerendát cseréltek egy M3 feletti hídon és újjáépítették az atkári Rédei-Nagy-patak-hídat.



15. ábra: Új gerenda beépítése az M3 feletti Fót, Sikátorpusztai úti hídon

Hodik Zoltán (Budapest Közút Zrt.) a fővárosi hídfelújításokat ismertette. A kisebb hidak felújítása, átépítése után jövőre a Lánchíd rekonstrukciója következik.

A konferencia záró előadásában a Galvani úti Duna-híd került a középpontba. **Horváth Adrián** (Főmterv Zrt.) a híd hálózati szerepéről beszélt, és bemutatta az 1992-es tervpályázat pár pályaművét is.



16. ábra: Válogatás a régi tervpályázat hídjai közül

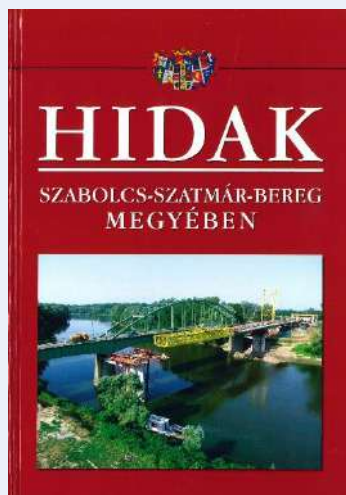
Kovács István (KKBK) és **Karkus János** (Hegymagas Kft.) a jelenlegi tervpályázatról osztott meg információkat.

„A KKBK Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Zrt. meghívásos, előminősítéses nemzetközi építészeti tervpályázatot hirdet a Galvani utca vonalában egy új, kötöttpályás közlekedéssel együtt 2x3 forgalmi sáv szélességben megépítendő Duna-híd tervezésére vonatkozóan.

A tervpályázat célja, hogy az egyes kulcsfontosságú budapesti közlekedési beruházások előkészítésének forrásigényéről szóló 1372/2016. (VII. 20.) Korm. határozatnak megfelelően a tervpályázat győztesével történjen meg az építési engedélyezési tervdokumentáció elkészítésére vonatkozó, úgynevezett hirdetmény közzététele nélküli tárgyalásos közbeszerzési eljárás lefolytatása.”

Kiadványok

Hidak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében



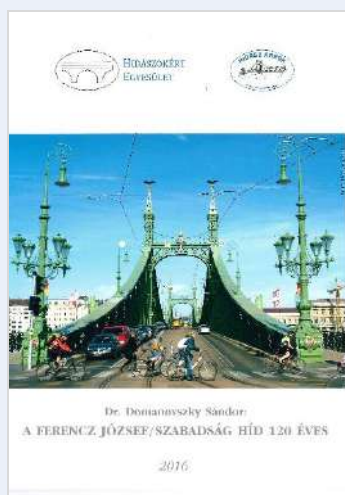
A könyv 288 oldalon mutatja be a megye gazdag hídállományát. Végig veszi a hídépítés fajtáit a fahidaktól a vasbetonhidakig, és részletesen, fényképekkel gazdagon illusztrálva ismerteti a jelentősebb hidakat.

Utóbbiból bőven találunk a megyében: 22 Tisza-híd és ártéri híd, 4 Szamos-híd, 14 Kraszna-híd, 8 Túr-híd és végül 5 Keleti-főcsatorna-híd.

A könyv szerkesztője Hajós Bence, a sorozatszerkesztő Dr. Tóth Ernő.

A teljes hídtörténeti sorozat elérhető a www.hidak.hu honlapon.

A Ferencz József/Szabadság híd 120 éves



Dr. Domanovszky Sándor írásában összefoglalta a 2016-ban 120. születésnapját ünneplő Duna-híd történetét.

A Szabadság-híd különlegességei: az első Duna-hidunk, amely teljesen hazai erőből épült, ennél alkalmaztak először szabad szereléses módszert, és ezt a hidat építették meg a leggyorsabban.

A kiadványban a szerző felkutatott régi képeket, melyek a híd építését mutatják be, saját képeivel pedig a híd 10 évvel ezelőtti felújítását és a napjainkban látható állapotát mutatja be.

Mosoni-Duna-híd építése



A Győrt keletről elkerülő 813. sz. főúton épülő kosárfüles ívhídról ad információkat. A híd mederhídjának nyílása 180 m, így ez lesz az ország hatodik legnagyobb nyílású átkelője.

A mederhíd szerelése a bal parton kialakított szerelőtéren történik, a betoláshoz ideiglenes jármokat építenek.