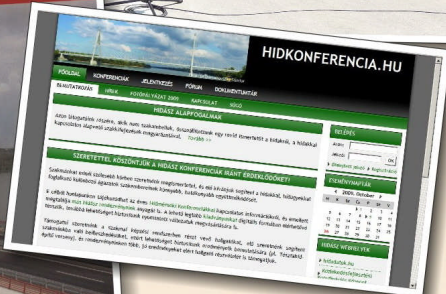
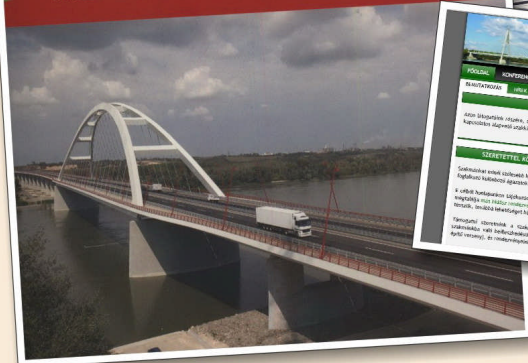




Összefoglaló a magyar közúti hídgazdálkodásról 2004–2010



HÍDJAINK A római örökségtől a mai órlásokig



Lánchíd füzetek 16.

Összefoglaló a magyar közúti hídgazdálkodásról 2004-2010

IMPRESSZUM

Írta és szerkesztette:

Hajós Bence

Nyelvi lektor:

Szemerey Ádám

A teljes kötet színes illusztrációkkal letölthető PDF formátumban:

www.elsolanchid.hu

ISSN 1787-257X

A Lánchíd füzetek szakmai kiadványsorozat helyet kíván biztosítani a hidász szakma tematikus és alkalmi kiadványaihoz. Sorozatszerkesztő Hajós Bence. Eddig megjelent korábbi kötetek megismerhetőek és letölthetőek a www.elsolanchid.hu címen.

A megjelent Lánchíd füzetek megrendelhetőek a kiadó címén.

A címlapon a Széchenyi lánchíd építését megelőzően készített metszet szerepel, amelyet Széchenyi István készíttetett az országos küldöttség számára, valamint levélpapírra fejlécnek saját célra és a Lánchíd Részvénytársaság részére.

Kézirat lezárva 2010. augusztus 25-én.

Felelős kiadó:

Első Lánchíd Bt.

4235 Biri, Vörös Hadsereg út 103.

Készült a Start Rehabilitációs Vállalat és Intézményei

Nyírségi Nyomda Üzemében – 2010 – xxxx

Felelős vezető: Balogh Zoltán vezérigazgató

Tartalom

IMPRESSZUM.....	2
TARTALOM	3
BEVEZETŐ.....	4
NÉHÁNY SZÓ A HÍDOSZTÁLY FELADATAIRÓL	5
<i>HÍDGAZDÁLKODÁS (PONTIS).....</i>	<i>8</i>
<i>MŰSZAKI SZABÁLYOZÁS, ALKALMAZÁSI ENGEDÉLYEK, MINŐSÉGVIZSGÁLAT.....</i>	<i>8</i>
<i>TERVEZTETÉSEK, ORSZÁGOS HÍDTERVTÁR.....</i>	<i>8</i>
<i>NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK</i>	<i>9</i>
<i>KÉPZÉS, OKTATÁS.....</i>	<i>9</i>
<i>HIDAK ELNEVEZÉSE</i>	<i>9</i>
<i>HIDÁSZ KITÜNTETÉSEINK.....</i>	<i>10</i>
HÍDJAINK A SZÁMOK TÜKRÉBEN 2004–2010	11
ÚJ HÍDÉPÍTÉSEK 2004–2010.....	18
<i>ÚJ HIDAK A GYORSFORGALMI UTAKON</i>	<i>18</i>
<i>ÚJ HIDAK A KÖZUTAKON.....</i>	<i>19</i>
<i>IPOLY-HIDAK ÚJJÁÉPÍTÉSE.....</i>	<i>19</i>
<i>FELSZERKEZETCSERÉK, ÚJ ACÉLHIDAK.....</i>	<i>20</i>
<i>FELSZERKEZETCSERÉK, ÚJ VASBETON MŰTÁRGYAK.....</i>	<i>21</i>
HÍDREKONSTRUKCIÓK 2004–2010	21
<i>ACÉLSZERKEZETŰ MUNKÁK (PÁLYASZERKEZET CSERÉK).....</i>	<i>21</i>
<i>HÍDREHABILITÁCIÓK, SZIGETELÉSCSERÉK, KORROZIÓVÉDELEM</i>	<i>22</i>
HÍDJAINK A DIGITÁLIS VILÁGHÁLÓN	23
HIDÁSZ SZAKIRODALOM.....	24
KONFERENCIÁK ÉS TANULMÁNYUTAK	25
<i>HÍDMÉRNÖKI KONFERENCIÁK.....</i>	<i>26</i>
<i>HÍDMŰHELY SZIMPÓZIUMOK.....</i>	<i>26</i>
<i>HÍDMÉRNÖKI ÉRTEKEZLETEK.....</i>	<i>27</i>
<i>HIDÁSZMÉRNÖKI TANULMÁNYUTAK.....</i>	<i>28</i>
RÉSZLETES HIDÁSZ ESEMÉNYNAPTÁR	29

Bevezető

Az elmúlt hat esztendő hídász összefoglalóját tartja a kezében a Tisztelt Olvasó, amely a 2004 óta megjelent Lánchíd füzetek sorozat 1-15. kötetének felhasználásával készült. A szakmai kiadvány sorozat célkitűzése, hogy részletes áttekintést adjon és egy-egy témában hasznos adatokkal, tanulmányokkal segítse a hídázmérnökök munkáját, egyúttal bepillantást engedve e szerteágazó tevékenységbe.

A magyar közúti hídgazdálkodás összefogója és irányítója több mint egy évszázada a „Hídosztály”, azaz a minisztériumi Hídosztály, illetve az elmúlt évtizedekben annak közvetlen utódszervezetei, a Közúti Igazgatóság, az Útgazdálkodási Koordinációs Igazgatóság (UKIG), az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. (ÁKMI) és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) keretein belül.

A Hídosztály vezetője, személyében mindig jelentősen befolyásolta, alakította tehetségéhez és lehetőségéhez mérten az adott időszak híd szakági tevékenységeit: a szabályozástól a fejlesztésen és tervezésen át az építésig. A Hídosztály korábbi vezetőinek mind megtalálható a névjegye, keze nyoma a hazai hídállományon, illetve annak fejlődésén.

Az elmúlt évtizedek főhidászai időrendben:

• Czekelius Aurél	1890-1905
• Szántó Albert	1905-1918
• Gállik István	1919-1926
• Novák Ferenc	1926-1931
• Barna Szögyény Bertalan	1932-1934
• dr. Álgay Hubert Pál	1935-1936
• Barsy Károly (2 sz. Hídosztály)	1935-1940
• Tantó Pál	1937-1945
• dr. Széchy Károly	1945-1950
• Ullrich Zoltán	1950-1954
• dr. Haviár Győző	1954-1957
• Körmendy Lajos	1957-1962
• Apáthy Árpád	1962-1973
• dr. Träger Herbert	1973-1988

- | | |
|-----------------|-----------|
| • dr. Tóth Ernő | 1988-1998 |
| • Rigler István | 1999-2003 |
| • Sitku László | 2004-2010 |

A 2004 óta évente megjelenő Hidász Almanach részletes beszámolókat, összefoglalásokat, táblázatokat és fényképeket is tartalmaz a most összefoglalandó időszakról, így további részletesebb adatok iránt érdeklődőknek ez a forrásmunka rendelkezésre áll. Hasznos lehet azonban a hosszabb időszakra vonatkozó áttekintés is, kiemelve a legjellemzőbb eredményeket a nem kevésbé fontos mindennapi munkából.

Ezen összefoglaló kiadvány megírását indokolta az is, hogy ebben az évben elmarad a Hídmérnöki konferencia, s változások várhatók a hídügyek irányításában is. A legutóbbi, hat éves időszak eredményeinek, gondjainak és örömeinek összegzése segítse az eligazodást, és a hídász munka folytatását és tökéletesítését.

Néhány szó a Hídosztály feladatairól

A Hídosztály küldetése a hazai közúti hídgazdálkodással kapcsolatos feladatok összefogása, irányítása, vezetése. A munka természetesen felöleli a hidakkal kapcsolatos összes részterületet a szabályozástól a kutatáson, fejlesztésen, tervezésen, vizsgálaton át az építésig. A nyilvántartástól a szakirodalmi kiadványokon, szimpóziumokon és konferenciákon át a nemzetközi kapcsolatokig. Országos hídprogramok lebonyolítása (hídmosás, hídvizsgálat), országos hídtervtár kezelése, határhidakkal kapcsolatos feladatok, rendkívüli helyzetek koordinálása – csak a legfontosabbakat említve, nem utolsó sorban pedig, minden hídász vonatkozású témában, előkészítés a minisztériumi döntésekhez.

Jelen rövid fejezetnek nem célja mindezek részletes ismertetése, csupán egy-egy rész önkényes kiemelésével e szerteágazó munka felvillantása.

A Hídosztály munkájában igen hangsúlyos a hidakat kezelő **hidász-mérnökökkel való napi kapcsolat** (Magyar Közút Nonprofit Zrt., Állami Autópályakezelő Zrt., koncessziós autópályakezelők). A különféle állami szervezetek felépítése és egymással való viszonya azonban épp eléggé összetett, mégis hosszú évek óta – nem kevés összeütközést és bonyodalmat okozva – a Hídosztály a szakmaiságot a szervezetek fölé

helyezve igen tevékenyen követte és segítette a hidász szakma munkáját a végeken is, ha a szükség úgy hozta, személyesen a helyszínen is.

A sok átalakítás, átszervezés közben, időnként nem a leglátványosabb, apró lépésekkel, de sikerült fejlődni a különféle állami szervezetek közötti érintkezésben, egyeztetésben, együttműködésben. Ebben óriási feladatot jelentett és jelent mai is a **Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt**-vel (NIF) való szoros együttműködés, mivel az építésiengedélyköteles hídépítéseket a törvényhozók a NIF érdekkörébe tették, a szervezetet engedélyesként kijelölve. Így a NIF belépésével eggyel több szereplőssé vált minden engedélyköteles beavatkozás, jelentősen hosszabbítva minden egyes ügymenetet, az előkészítéstől a döntésig.

Az elmúlt időszakot áttekintve megállapítható, hogy a szakmai belső együttműködés eredménye az is, hogy míg régebben több alkalommal a hidak (elsősorban a kommunikáció hiánya miatt) kimaradtak az útfelújításokból, újabban sikerült azok felújítását, erősítését a csatlakozó úttal együtt sikerült elvégezni (11,5 tonnás megerősítés, Regionális Operatív Program mellékút felújításai, stb.).

A Hídosztály kapcsolatot tart a közutak mellett **más hídkezelőkkel** is. Legjelentősebb ezek közül a hatalmas hídállományt gondozó **Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.** (FKF) és a **MÁV Zrt.**, mint a legtöbb vasúti híd gazdája. Az együttműködés fontos, hiszen sok a kapcsolódás a szabályozás, tervezés területén is, de néhány esetben közös kezelésű hidakkal is foglalkozni kell. Ezek közül legjelentősebb a vasúti és közúti forgalmat is szolgáló bajai Türr István Duna-híd felújítása, amelynek III. üteme 2009-ben befejeződött.

A Hídosztály Sitku László kezdeményezésére elindította az **egységes hídnyilvántartási rendszert** (www.hidatok.hu), hogy néhány településtől eltekintve, a jellemzően mostohagyerekként kezelt önkormányzati hídállományról is legyenek részletes és megbízható adatok, majd az adatok ismeretében pedig tervek, programok. Ennek részeként elkészült az ehhez szükséges adatbázis rendszer és annak feltöltése is, óriási mérnöki munkával, az önkormányzati hidak terepi felmérése, feltérképezése. Szomorú tapasztalat, hogy nem bizonyult ritkaságnak, miszerint meglévő, akár 50 m nyílású hídról a tulajdonos és kezelő önkormányzatnak még csak tudomása sincs!

A Hídosztályra kiemelt feladat hárul különleges, váratlan helyzetekben. Ilyen „vis maior” **azonnali helyszíni döntés**re volt szükség a remetei Fekete-Körös-híd **pályalemezének átszakadásakor**, ami a híd átépítéséhez vezetett. Gyors döntést igényeltek a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd főtartójának mintavétele során **keletkezett repedést** követő teendők, hogy a forgalom mielőbb megindulhasson, vagy legutóbb a **2010. évi tavaszi árvízben** megrongálódott hidak helyreállításának esetében. (Több, mint **400 hídon keletkezett kár**, több mint 2 milliárd forint értékben – felmérések még folyamatban.)

A Hídosztály koordináló feladata nem egyszerű, így természetesen nem voltak csendesek a mindennapok. Sok esetben éles összetűzések és viták is voltak az egymásnak ellentmondó álláspontok és érdekek miatt. Legtöbb esetben mégis megtaláltuk a helyes irányt, a folytatást, igyekezve teljesíteni mindenben a hidak valós érdekeit.

A Hídosztály gyors alapritmust adott az országos hídügyek irányításában. A hat év alatti háromszori irodaköltözés sem törte meg a lendületet. Sítku László a Hídosztály vezetőjeként élére állt minden kezdeményezésnek, ami a hidakat és a hidászokat szolgálta és e nagy közös munkába bevont mindenkit, aki nem menekült el a feladat elől. Így bizony figyelni kellett egy-egy új ötlet felvetésénél az azzal járó következményekre, mert a felvetés számos esetben a teljes támogatás mellett határidőt is kapott: „Hajrá, legyen, holnapra kérem!”

A Hídosztály vezetőjét segítő **mérnök munkatársak** 2004-2010 között: dr. Träger Herbert, dr. Tóth Ernő, Rigler István (2005-ig), Halász Lajos, Kara Katalin, Rasztik Róbert (2005-2009), Magyar László (2005-2007), Vass István (2009-).

A személyi változások a Hídosztályon mellett a megyei közutaknál dolgozó hidászokat sem kerülte el. 2004 óta a 19 megyéből **csak 8 megyében nem volt változás**, noha nagyon fontos lenne a szakmai állandóság. Egy megye hídállagának megismeréséhez is több év szükséges, így képzelenség kellően gondos gazdaként kezelni a hidakat, ha ilyen gyakori a személyi változás.

A Hídosztály tevékenységének nagyobb egységeiről az alábbiakban külön fejezetekben számolunk be.

Hídgazdálkodás (PONTIS)

Az ország hídállományával való jó sáfárkodás alapja a hídgazdálkodás. E munkát segíti a PONTIS hídgazdálkodási rendszer, amellyel modellezhető a teljes állomány aktuális helyzete is, de a felújítások elmaradása esetén a halmozódó hátrány is.

A jelenlegi ütemben végzett javítások rövid időn belül súlyos következményekhez vezethetnek. Az éves ráfordítás messze elmarad a szinttartás mértékétől. Az akut károsodások miatt a beavatkozások előre tervezett rend helyett ma már egyre inkább tűzoltó jelleggel történnek. Ez azt a kedvezőtlen látszatot adja, mintha a hidász mérnökök nem ismernék a hídjaik bajait, és csak túl későn észlelnék a halmozott károkat.

Műszaki szabályozás, alkalmazási engedélyek, minőségvizsgálat

A Hídosztály tevékenyen részt vesz a műszaki szabályozás aktuális munkáiban, az Ütügyi Műszaki Előírások készítésében és korszerűsítésében. Szükséges lenne a korábban jól működő Hídszabályzat Bizottság visszaállítása.

Az egyes termékek alkalmazási engedélyeinek kiadásánál valamennyi hídépítési ügyben a Hídosztály ad szakvéleményt ezzel is segítve az új megoldások és anyagok terjedését. A beavatkozások minőségének vizsgálata egy hatalmas terület – sok nehézséggel, ezzel külön is szükséges lenne foglalkozni.

Terveztetések, országos hídtervtár

A beavatkozások tervezésének első lépése a beavatkozási sorrend után a részletes diszpozíció elfogadása. Az elkészített tervek zsűrizése jó alkalom az egységes szemlélet érvényesítésére, a gazdasági, műemléki és egyéb szempontok érvényesítésére is.

A Hídosztály kezeli az országos tervtárat is. Korszerű tárolási körülmények mellett teljesen katalogizált rendszerben könnyen hozzáférhetőek a hidak megvalósulási tervei és vizsgálati dokumentumai.

Nemzetközi kapcsolatok

Rendszerezsek a találkozók az osztrák, szlovák, horvát és ukrán hidászokkal. A határhidakkal kapcsolatos szakértői feladatok mellett a Hídosztály közreműködik a szakminisztérium nemzetközi kapcsolataiban is.

A Hídmérnöki konferenciára meghívott külföldi előadók és a külföldre szervezett hidász-mérnöki tanulmányutak a kapcsolatépítés fontos eszközei. A Hídosztály tagja nemzetközi szervezeteknek (IABSE, *fib*).

Képzés, oktatás

A középfokú szakmai képzést segítik a megjelent Hídépítés c. tankönyv mellett a szakközépiskolákba szervezett alkalmi előadások, fényképkiallítások. A konferenciákra megjelent kiadványokból ingyen részesültek az oktatási intézmények és a könyvtárak.

A felsőfokú szakmai képzéshez munkája során több ponton kapcsolódik a Hídosztály. Fontos, hogy a Műegyetem hídépítés iránt érdeklődő hallgatói gyakornoki idejüket több alkalommal a Hídosztályon töltötték. Az elmúlt években a Hídmérnöki konferencián külön keret alapján, térítésmentesen részt vehettek hallgatók is.

Az egyetemi képzéshez kapcsolódik a magyar mérnökhallgatók körében népszerű térszahi-építő versenyek támogatása is.

A dolgozó hidász-mérnökök továbbképzése érdekében a Hídosztály és a Műegyetem együttműködésében 2008-ban Euró-Hidász szakmérnöki képzés is indult.

Hidak elnevezése

A hidak egyedi neveivel foglalkozó, 2002. évi hídosztályi tanulmány következményeként szélesebb körű érdeklődést keltett a nagyobb, jelentősebb hídjaink elnevezése. A meglévő hídnevek felmérését követően, ezek megismertetése céljából, több helyen hídnév-táblák készültek.

A kampány eredménye, hogy több híd nevét sikerült ismét visszacsempészni a mindennapi nyelvhasználatba (Útinform, újságcikkek, egyéb beszámolók), illetve az épülő nagyobb hidak esetében nagy nyilvánosság bevonásával történt a névadás.

A legutóbbi hídkeresztelők során választott nevek: Móra Ferenc Tisza-híd (M43 autópálya), Jedlik Ányos Mosoni-Duna-híd (Győr, önkormányzati), Tiszavirág híd (szolnoki gyalogos Tisza-híd).

Hídász kitüntetéseink

A Hídosztály négy hídász szakmai díjat gondoz. Az „**Év hídásza**” díjat 15 évvel ezelőtt alapították. 2007-ben pedig hagyományteremtő céllal három további kitüntetést alapítottak azon szakemberek díjazására, akik egy-egy területen az elmúlt év során kiemelkedőt alkottak, tevékenységük elismerésre méltó.

„Év hídásza” díj

A szakminisztérium által alapított díjat évente a hídmérnöki konferenciához kapcsolódóan ítélik oda a hídüzemeltetés, -fenntartás, -fejlesztés területén kiemelkedő munkát végző hídmérnöknek.

Feketeházy János-díj – Az év hídtervezője

Feketeházy János zseniális tervezője volt a szegedi Tisza-hídnak, a Ferenc József Duna-hídnak, a komáromi Erzsébet Duna-hídnak és számos más nagyszerű műtárgynak. A Feketeházy János-díjjal az év kiemelkedő tervezőjét jutalmazzák.

Massányi Károly-díj – Az év hídkivitelezője

Massányi Károly több nagy folyami hidunk építésével (dunaföldvári Beszédes József Duna-híd), megerősítésével foglalkozott, emellett sokat tervezett, címzetes egyetemi docens volt. A Massányi Károly-díjjal olyan kivitelező kollégát jutalmaznak, aki az elmúlt évben hídépítés vagy -felújítás során kiemelkedő teljesítményt nyújtott.

Apáthy Árpád-díj – Az év szakértő hídgazdásza

Apáthy Árpád minisztériumi hídosztályvezető volt, nevéhez fűződik többek között mintegy ezer kishíd korszerűsítése, a közúti hídnyilvántartás kidolgozása. Az Apáthy Árpád-díjjal olyan kollégát jutalmaznak, aki különösen sokat, kiemelkedőt tett a hidak ügyéért, illetve lebonyolítói tevékenysége, vagy oktatás, kutatás, közigazgatás, munkahelyi mérnöki tevékenység, műszaki ellenőrzés területén folytatott tevékenysége elismerést érdemlő.

Hídjaink a számok tükrében 2004–2010

A jelen, rövid fejezet az országos közutak hídállományát kívánja ismertetni.

Az országos közutak, így a közúti hidak az autópálya-kezelőkhöz, illetve a 19 megye közútjait kezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt-hez tartoznak.

A statisztikai összeállításhoz a 2009. év végi záró állományt és korábbi idősorokat használtuk, amelyek a 2010. évi átadásokat, építéseket természetesen még nem tartalmazzák (pl. M6, M60, M31 autópályák idén átadott szakaszai).

A hat év alatt hatalmasat fejlődött méretében a hazai közúti hídállomány, elsősorban a sok autópálya-építésnek köszönhetően.

Az országos közutakon összesen 7159 közúti híd van 165 km szerkezeti hosszal és 2,02 millió négyzetméter pályafelülettel. A hídállomány gyarapodásának jelzőszámai 2004 óta: **épült 831 híd** (11,6 %), melynek szerkezeti hossza 49,7 km (30 %), felülete pedig 710 ezer m² (35 %).

A fenti számok alapján megállapítható, hogy fajlagosan nagyobb hidak épülnek manapság, mint az országos állomány átlaga. Ennek oka, hogy lényegesen szigorúbbak az áthidalt akadályra vonatkozó előírások (vízügyi, állatvédelmi, stb.), sok a nagy nyílásigényű külön szintű csomóponti műtárgy, illetve több új, óriás híd is épült, amelyek a statisztikát erősen kimozdítják (Köröshegyi völgyhíd, Pentele híd, Megyeri híd).

Az egyes közútkezelők adatait a következő oldalon lévő táblázat tartalmazza.

A hídállomány megoszlása továbbra is a térség, a megye földrajzi viszonyait tükrözi. Így a nagy híd darabszámú megyékben jellemzően kisebb hidakat, míg a kis darabszámú megyében inkább nagy hidakat találunk. 2010-ben az új M6 szakaszainak átadásával belép a kezelői körbe az M6 Tolna Autópálya Koncessziós Zrt. és a Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt.

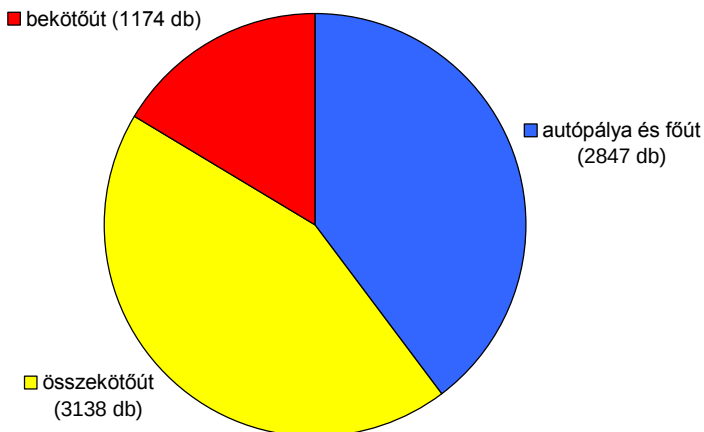
A hídállomány megoszlása a kezelők között

Útkezelő neve		Hidak száma [db]		Nyílások száma [db]		Szerkezeti hossz [m]		Hídfelület [m ²]	
Autópályák	Állami Autópályakezelő Zrt.	1 267	17,7%	3 399	29,5%	71 767	43,6%	998 281	49,4%
	Alföldi Koncessziós Autópálya Zrt. (M5)	111	1,6%	237	2,1%	4 280	2,6%	48 377	2,4%
	M6 Duna Autópálya Koncessziós Zrt.	89	1,2%	210	1,8%	4 417	2,7%	62 288	3,1%
Magyar Közút Nonprofit Zrt. (országos közutak)	Bács–Kiskun	134	1,9%	217	1,9%	3 558	2,2%	42 425	2,1%
	Baranya	449	6,3%	540	4,7%	4 583	2,8%	47 943	2,4%
	Békés	92	1,3%	181	1,6%	3 347	2,0%	35 015	1,7%
	Borsod–Abaúj–Zemplén	761	10,6%	927	8,0%	9 251	5,6%	94 728	4,7%
	Csongrád	77	1,1%	189	1,6%	3 095	1,9%	42 393	2,1%
	Fejér	267	3,7%	334	2,9%	2 824	1,7%	32 184	1,6%
	Győr–Moson–Sopron	261	3,6%	408	3,5%	5 678	3,4%	65 194	3,2%
	Hajdú–Bihar	131	1,8%	240	2,1%	3 781	2,3%	40 158	2,0%
	Heves	358	5,0%	461	4,0%	4 305	2,6%	46 352	2,3%
	Jász–Nagykun–Szolnok	108	1,5%	299	2,6%	5 149	3,1%	57 916	2,9%
	Komárom–Esztergom	204	2,8%	222	1,9%	2 455	1,5%	27 401	1,4%
	Nógrád	354	4,9%	390	3,4%	2 960	1,8%	32 576	1,6%
	Pest	415	5,8%	504	4,4%	4 471	2,7%	49 381	2,4%
	Somogy	334	4,7%	403	3,5%	3 646	2,2%	43 806	2,2%
	Szabolcs–Szatmár–Bereg	182	2,5%	346	3,0%	5 530	3,4%	55 554	2,7%
	Tolna	275	3,8%	360	3,1%	3 556	2,2%	34 560	1,7%
	Vas	405	5,7%	567	4,9%	5 982	3,6%	61 749	3,1%
	Veszprém	447	6,2%	537	4,7%	4 601	2,8%	51 370	2,5%
	Zala	438	6,1%	555	4,8%	5 546	3,4%	52 696	2,6%
Összesen		7 159	100,0%	11 526	100,0%	164 783	100,0%	2 022 347	100,0%

Főutakon 2847 híd (40 %) van az autópályákat is beleértve, de felületük a teljes országos állomány 72 %-a. Összekötő úton 3138, bekötő úton pedig 1174 híd található.

Hidak megoszlása útkategória szerint [db]

(összesen 7159 db)



Az elmúlt hat évben javult a súlykorlátozott hidak helyzete az erre irányuló **statikai felülvizsgálati program**nak és kishíd-megerősítési munkáknak köszönhetően. 2004 óta a 32 tonnás korlátozott hidak száma 17-tel, a 20 tonnás vagy kisebb teherbírású hidak száma 26-tal csökkent. Említésre érdemes – bár ez nem jelent kitáblázott korlátozást –, hogy a 40 tonna üzemi teherbírású hidak száma is csökkent ebben az időszakban 37-tel.

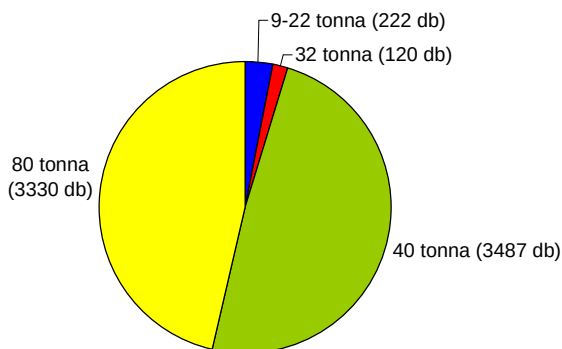
Jelenleg súlykorlátozás összesen 342 hídon (4,8 %) van kitáblázva, ebből 120 hídon 32 tonnás súlykorlátozás, 222 hídon pedig 20 tonnás és ennél szigorúbb korlátozás van érvényben.

Hídállapot miatt a főutakon összesen 11 hídon van össztömegkorlátozás: 20 tonnás korlátozás van a 8 sz. főúton a rátóti vasút fölötti hídon, a 23 sz. főúton a pétérvásárai Tarna-hídon, a 24 sz. főúton két helyen, a parádi Tarna-, és a recski Csevice-patak-hidakon, a 25 sz. főúton a sajópüspöki Sajó-hídon. Szigorúbb, 16 tonnás korlátozás van a 27 sz. főúton a szendrői Verbéna-patak-hídon. 20 tonnás a korlátozás az átépítésre váró vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-hídon a 41 sz.

főúton, és részben forgalomszervezési okból a 82 sz. főúton a győri Baross Gábor hídon. 32 tonnás a korlátozás a 24 sz. főúton a parádsasvári Koszorú-patak-hídon és a 75 sz. főúton a lenti Kerka- és Kerka-ártéri hidakon. (A csak forgalomszervezési okból bevezetett korlátozásokat nem vettük itt figyelembe.)

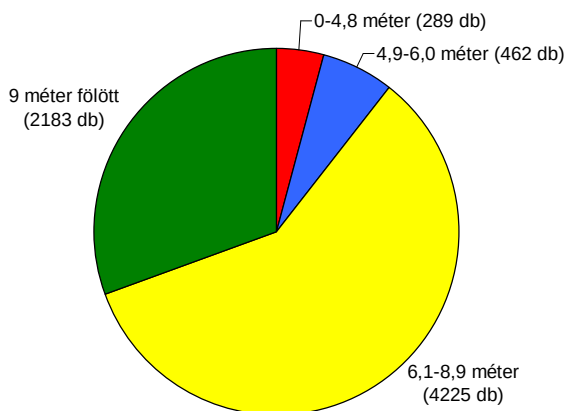
Hidak teherbírása [db]

(összesen 7159 db)



Útpálya szélessége [db]

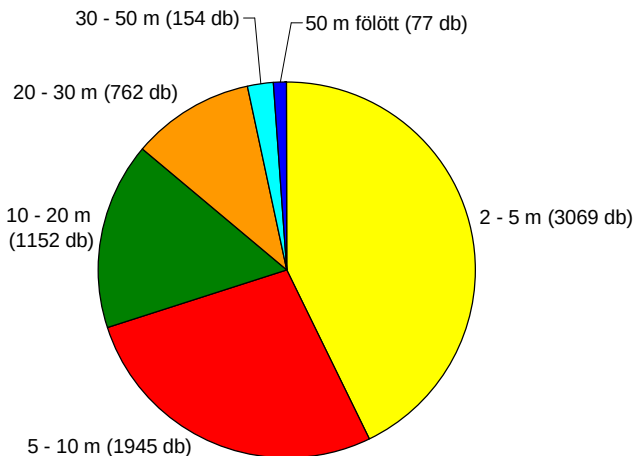
(összesen 7159 db)



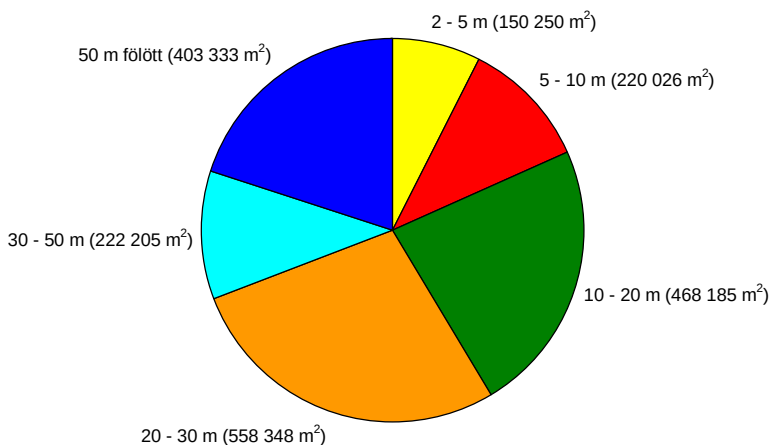
A hidak útpályáinak szélességét tekintve viszonylag kedvező képet látunk.

A hidak legnagyobb nyílás szerinti statisztikai rendezése a szokásos eredményt adja. Kevés nagynyílású híd adja a hídfelület jelentős százalékát. Az egyes tartományok értékpárjait az alábbi két diagram szemlélteti.

Hidak legnagyobb nyílásméret szerinti megoszlása [db]
(összesen 7159 db)

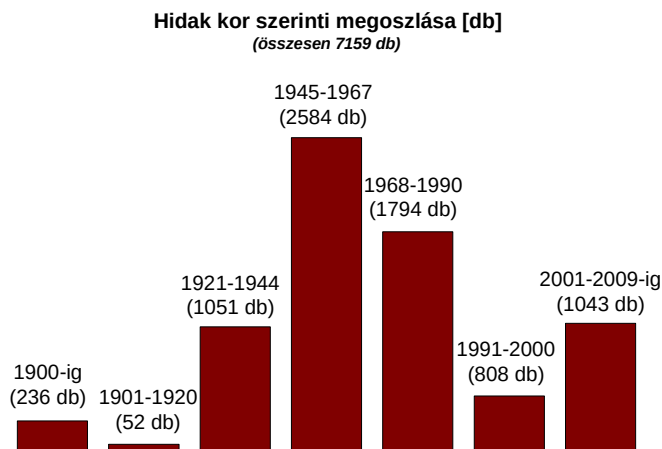


Hidak felületének legnagyobb nyílás szerinti megoszlása [m²]
(összesen 2 022 347 m²)



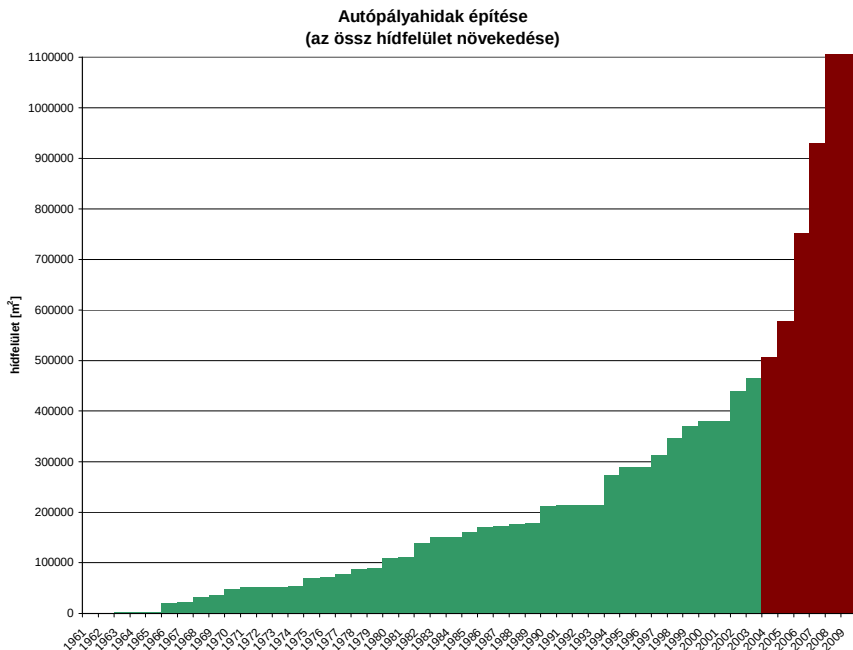
A hidak kor szerinti megoszlása a háború pusztításának nyomát és az utóbbi évek autópálya-építéseit mutatja. Fel kell készülni az elmaradt hídfelújítások halmozódó igény szintjére, melyet tovább fog nehezíteni a most megépített rengeteg híd 10-20 év múlva szükséges felújítása.

A hídállomány fokozatosan öregszik. A hidak átlagos életkora 2004-ben 45 év volt (1959), ma 44 év. Ez a látszólagos javulás csupán a hatalmas, új nyomvonalon épített hidaknak köszönhető. Ha az állomány bővítését nem vesszük figyelembe, a 2004. évi hídállomány építésének átlaga 1961, azaz 49 év. **A kezelt hídállomány hat év alatt négy évet öregedett!** A tendencián sürgősen változtatni kell!



Az elmúlt évek közútfejlesztését a gyorsforgalmi utak építése jellemezte. Ezt tükrözi a hídállomány összetétele is, melyet a következő, az autópályák felületének növekedését bemutató diagrammal szemléltettünk (lásd a következő oldalon).

Az intenzív gyorsforgalmi úthálózat-bővítés eredményeként ma már darabszám szerint az országos közutakon található hidak 20,5 %-a (1467 db) az autópályákhoz kötődik, de ezek a hidak adják az országos hídfelület, több mint felét, 55 %-át! Legyen ez az ábra egyúttal intő jel is arra, hogy az eddig mostohábban kezelt alsóbbrendű utakon lévő hidakkal milyen sok a teendő.



Végezetül néhány szó az országos közutakon található rekord hidakról. Legnagyobb nyílású híd, egyben országos rekord a 296 m szabad nyílású Pentele Duna-híd vonógerendás ívszerkezetű főnyílása. Gerendahidak kategóriában a gerinclemezes főtartójú, 141 m nyílású szegedi Bertalan Lajos Tisza-híd, illetve a 132,9 m nyílású rácsos főtartójú dunaföldvári Beszédes József Duna-híd a csúcstartó. Vasbetonhidak között a szolnoki Szent István Tisza-híd 116 m nyílása az aranyérmes.

Teljes szerkezetüket tekintve a leghosszabb a 1875 m-es Kőröshegyi völgyhíd az M7 autópályán, melyet a Megyeri híd és a Pentele híd követ. A felületek rangsorában a Megyeri hídé az első, felülete mind a kilenc statikailag önálló hídrészt figyelembe véve 64 ezer m², ami több mint egy megye átlagos közúti hídállománya.

Legtöbb nyílása a kiskörei vasúti-közúti közös üzemeltetésű Tisza-hídnak van. A 39 nyílású híd utáni második helyezett a 27 nyílású Megyeri Duna-híd. A kiskörei Tisza-híd mára az egyetlen közös pályát használó, vegyes forgalmú híd az országos közutakon.

A 253 éves váci Gombás-patak-híd építésének ideje (1757), de bizonyára több boltozat régebbi építésű. A legidősebb acélhíd az 1892-ben épült komáromi Erzsébet Duna-híd, a legöregebb vasbeton szerkezet pedig, 1889-ben épült Solton és felújítva ma is a közlekedést szolgálja.

Új hídépítések 2004–2010

A vizsgált időszakban épült új hidak száma egyfelől öröm, azonban nem feledkezhetünk meg az új műtárgyakkal **megnövekedett feladatokról** sem. A hídállomány mérete, darabszáma, felülete ugrásszerűen nőtt, miközben a kezelői feladatokat végző **hidászok száma** lényegében változatlan maradt. A sok új híd jelentős többlet kezelési feladatot ad, nem is beszélve a 10-20 év múlva tömegesen jelentkező első javítási, felújítási feladatokról.

Új hidak a gyorsforgalmi utakon

A gyorsforgalmi úthálózat részeként épült meg a legtöbb új híd az elmúlt időszakban.

2004-ben átadták az M3 Polgár–Görbeháza, az M30 Emőd–Miskolc, az M7 Becsehely–Letenye és az M70 Letenye–Tornyiszentmiklós közötti szakaszát.

2005-ben adták át az M7 autópálya Balatonszárszó–Ordacsehi közötti szakaszát.

2006-ban átadták az M3 Nyíregyháza déli elkerülő, az M35 Görbeháza–Debrecen és Debrecen elkerülő, az M5 Szeged–Röszke, az M6 Érdi tétfő–Dunaújváros, az M7 Ordacsehi–Balatonkeresztúr és Becsehely–Sormás szakaszát.

2007-ben átadták az M3 Görbeháza–Nyíregyháza, az M7 Zamárdi–Balatonszárszó és Nagykanizsa–Becsehely és az M8 dunaújvárosi Pentele Duna-hídat magába foglaló szakaszát.

2008-ban átadták az M0 Megyeri Duna-híd és keleti szektor, az M7 Balatonkeresztúr–Zalakomár, Zalakomár–Nagykanizsa és Letenye–országhatár és az M70 Tornyiszentmiklós-országhatár szakaszokat.

2009-ben új autópálya-szakaszt nem adtak át.

2010-ben átadták az M31 Gödöllő átkötés, az M6 Dunaújváros–Szekszárd és Szekszárd–Bóly és az M60 Bóly–Pécs szakaszát.

Mint azt a statisztikai elemzésnél említettük, a hídállomány összetételét és mennyiségét jelentősen módosította a jelentős autópálya-építés.

A hat év alatt (2004-2009) a gyorsforgalmi hálózaton **645 híd épült** (autópályás állomány 44%-a). A hazai hídépítés eredményeit méltán fémjelzik az autópályákon megépült óriás hidak: **Kőröshegyi völgyhíd** (M7), dunaújvárosi **Pentele Duna-híd** (M8) és a **Megyeri Duna-híd** (M0). Mindhárom hídról önálló kiadványok készültek.

Új hidak a közutakon

A vizsgált időszakban az autópályákon kívül, az országos közutakon 186 híd épült, ami a gyorsforgalmi utak nélküli állományra (5692 db) vetítve 3,3%. A 186 híd közül 135 híd új nyomvonalon létesült (elkerülő utak, négy-nyomúsítások melléépítése, stb.), **csupán 51 híd volt tényleges átépítés**, amikor egy már meglévő híd helyett épült új szerkezet. Ha ezt a hat éves időszakot és az átépítési tempót a teljes állományra vetítjük (7159), akkor hídjainknak **842 évet (!) kell átlagosan megélniük**, mire átépülnek. Lesz a hidászoknak munkája...

A 2004. év leglátványosabb műtárgya a Sárvár elkerülőn felépített alsópályás ívszerkezetű **sárvári II. Nádasdy Ferenc Rába-híd**. Az acél mederhíd mellett nagyobb vasbeton szerkezet épült az ártér és a keresztezett vasútvonal fölött is.

Az egyéb hídépítések (elkerülők, korrekciók, etc.) közül jelentősebb – méretét tekintve – a **Márkó elkerülő** szakaszon (8 sz. főút, leendő M8) épített 276 m hosszú, 46 m legnagyobb szabad nyílású, öszvérszerkezetű völgyhíd. Helyszínrajzi kötöttségek miatt különlegesek a **salgótarjáni tehermentesítő** út városban épült, egyedi vasbeton műtárgyai.

A 37 sz. főút négy nyomúsítása során új öszvérszerkezetű **Hernád-híd** épült 2007-ben, az éppen tíz évvel korábban megépült társa mellé, azzal azonos nyílás beosztással.

Ipoly-hidak újjáépítése

A háború óta újjáépítésre váró, hiányzó Ipoly-hidak 2001-ben az esztergomi Mária Valéria híd átadása után kerültek a közlekedésfejlesztés lá-

tókörebe. Az Ipoly-hidakat feltérképező **első publikáció 2000-ben** jelent meg, melyet e nemes ügy népszerűsítése érdekében számos további követett. 2002-ben volt az első Ipoly-híd értekezlet a lehetséges újjáépítéstről. A folyamatban óriási féket okozott a határhidak különleges helyzete, az eltérő szlovák-magyar műszaki előírások és alkalmazások kezelése, nem is beszélve a határ okozta politikai tényezőkről, nem kevés nehézségről.

Sitku László felkarolta a szándékot és az Ipoly-hidak újjáépítésének élére állt, képviselve a hídépítés ügyét minden szükséges fórumon. A fáradtságos és hosszú folyamatot itt részleteiben ismertetni nem kívánjuk, de a munka gyümölcse már kibontakozóban: építés alatt van az első két Ipoly-híd **Pösténypusztá** és **Rárópuszta** határában!

Felszerkezetcserek, új acélhidak

A régi híd alépítményeinek felhasználásával teljesen új acél felszerkezet három hídnál épült. Mind a három szerkezet újszerű, esztétikus megjelenésű. A hídcserek terveit a Speciál-Terv Kft. készítette.

Leghosszabb kálváriát a **halászi Mosoni-Duna-híd** élte át. 1992-ben egy szabálytalanul közlekedő, túlméretes teherautó a felső keresztkötést berántva a hidat leszakította. Az átkelés ideiglenes helyreállítására katonai provizórium készült, melyet kétévi üzemeltetésre szántak. Az újjáépítés csak 2009-ben kezdődhetett meg. A 45 m támaszközü ívszerkezetre az ortotrop pálya „network” rendszerű felfüggesztéssel csatlakozik.

A régi szerkezet állapota teljes átépítéshez vezetett az **endrődi Hármaskörös-híd** esetében. Az eredeti alépítményekre szélesebb és nagyobb teherbírású híd épült. A kétoldali öt-, illetve háromnyílású ártéri vasbeton hidak közötti 50 m-es mederszerkezet alsópályás, acél ívhíd, legyező elrendezésű felfüggesztéssel. Az építés alatt a 46 sz. főút forgalmát pontonhídra terelték.

Az átépítés helyszínrajzi és időbeni kötöttségei miatt különleges a **döbröközi Kapos-híd** átépítése. A szélesebb és nagyobb teherbírású acélhíd oldalsó megjelenése a régi híd formavilágára emlékeztet. A rendkívül rövid hídzár érdekében a régi hidat egy hétvége alatt kicserélték a készre szerelt új hídra.

Felszerkezetcserek, új vasbeton műtárgyak

Régi avult hídszerkezet elbontásával, csak alépítményeinek megtartásával több vasbeton híd átépült. Az átépítés öt éves kálváriája miatt sok gondot okozott a 19,1 m nyílású **győrteleki Vájás-csatorna-híd** kicserélése. A **medinai Sárvíz-híd** esetében a régi acélhíd helyett vasbeton gerendás szerkezet épült.

A **gesztelyi Hernád-híd** ártéri nyílásainak vasbeton szerkezete különleges mozgatható építéstechnológiával 2004-ben épült át (az acél mederszerkezet 1991-ben lett kicserélve).

Méretét tekintve említést érdemel az **ózdai Hangony-patak-híd**, Pest megyéből a **turai Galga-híd** és Vas megyéből a **pinkamindszenti Pinka-híd**.

Hídrekonstrukciók 2004–2010

Acélszerkezetű munkák (pályaszerkezet cserek)

Különleges rekonstrukciós feladat, mikor egy öreg acélhidat a pályaszerkezetének átépítésével erősítünk meg. A korábbi nagyobb hidakon bevált tematika szerint (Záhony, Dunaföldvár, Esztergom, stb.) négy kisebb acélhíd került sorra.

A háromnyílású **remetei Fekete-Körös-híd** 2005-ben készült el. Az azonos felszerkezetű **kajdacsai és sárszentlőrinci Sió-hidak** pályaszerkezet-cserével egybekötött felújítása közös programban sikeresen elkészült 2008-ban.

A **gyulai Fehér-Körös-híd** pályaszerkezetének átépítése és teljes felújítása jelenleg folyamatban van.

Az acél pályaszerkezet átépítések csoportjába tartozott volna a **vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd** is, melynek rekonstrukciója azonban 2009-ben megghiúsult az 1948-ban gyártott hegesztett főtartó kedvezőtlen, rideg-törésre hajlamos viselkedése miatt. A további vizsgálatok és elemzések alapján, jelenleg készül az átépítés kiviteli terve, hogy mihamarabb megépülhessen a veszélyes szerkezet mellé egy korszerű új háromnyílású, acél, szekrény főtartós gerendahíd.

Az acélszerkezeti munkák közé tartozik a **polgári Tisza-híd** szélesítése. A 2006-ban megépített konzolok segítségével átvezethetővé vált a kérekpáros forgalom is.

Hídrehabilitációk, szigeteléscserék, korrózióvédelem

Végezetül szólnunk kell a hidak rehabilitációjáról is, amely a legnagyobb csoport az elvégzett munkák közül. A vizsgált időszakban sok kis híd felújítása elkészült, amelynek oka azok leromlott állapotán kívül az is, hogy a szűkös anyagi forrásból a lehető legtöbb helyen végezzünk beavatkozást. Igaz így a sorban álló felújítások között a 100-200 milliós költségű beavatkozások tovább halogatódtak.

Az alábbiakban felsorolunk néhány nagyobb, érdekesebb felújítási munkát.

A **solti Kis-Duna-híd** teljes felújítása, és a **bajai Türr István vasúti-közüti Duna-híd** felújítása Bács-Kiskun megyében. A **szeghalmi Foki-Sebes-Körös-híd** korrózióvédelme Békés megyében. Az **algyői Tisza-híd** több ütemű rehabilitációjának befejezése Csongrád megyében. A vasbeton szekrény keresztmetszetű **győri Széchenyi István Mosoni-Duna-híd** teljes felújítása. Hajdú-Bihar megyében a **gáborjáni Berettyó-híd**, a **hortobágyi Kilenclyukú híd**, több **Keleti-főcsatorna-híd** felújítása és a **Debrecenben** jelenleg is folyamatban lévő **homokkerti felüljáró** rekonstrukciója.

A **szolnoki Szent István Tisza-híd** többszöri burkolat-javítása, a **jászberényi Akasztói Zagyva-híd** szigeteléscseréje, az **öcsödi Hármaskörös-híd** felújítása saruszabályozással.

A **komáromi vasút feletti híd** és a hozzá csatlakozó **Erzsébet Duna-híd** teljes felújítása. A **ráckevei Árpád Kis-Duna-híd** vonórúdjának kiváltása. A **Donneri felüljáró** dilatáció javítása Kaposváron. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a **záhonyi Tisza-határhidak** felújítása.

Vas megyében a **szentgotthárdi Rába-híd**, a **kámi Koponyás-patak-híd** és az alsópályás vasbeton ívszerkezetű **sárvári és rábahídvégi Rába-hidak** felújítása.

Hídjaink a digitális világhálón

Az internet, mint eszköz az élet megannyi területén megjelent, így ez hidakat sem kerülhetett el. Az elmúlt hat esztendő eredménye, hogy hídjaink bekerültek az internet világába is.

A hídnyilvántartás fejlesztési iránya két területen is az internetre épül. Egyik a hídkezelők munkáját segíti, hogy az országos központi nyilvántartás és az egyes hídkezelők által karbantartott rész-hídállományok adatainak frissítésére ne csak évente egy alkalommal legyen mód és lehetőség. A fejlesztés célja, hogy a korábbi kézi vezérlésű és igen nehézkes adatcsere teljesen automatizált és internet alapú legyen, természetesen megtartva a szakmailag szükséges ellenőrzés és javítás lehetőségét is. Ez a rendszer csak belső hozzáférésű, így a hídállományt kezelő hidász mérnökök kapnak hozzá jogosultságot.

A másik adatbázissal kapcsolatos fejlesztés a hídadatok széles körű (szakmai és szakmán kívüli) megismertetését szolgálja. A hidak nyilvántartása hozzáférhetővé vált a **www.hidadatok.hu** címen. A könnyen áttekinthető és kezelhető honlapon megtalálhatóak az egységes hídnyilvántartási azonosítókkal az országos közutakon és az önkormányzati utakon található hidak is. Hosszú távú terv, hogy ugyanezen rendszerben megjelenjenek a vasúti hidak is. Regisztrált felhasználók (pl. tervezők, kivitelezők, kutatók, stb.) a hidak alapadatain túl betekintést nyerhetnek a részletes adatmezőkbe is, így ellenőrizhető sok más mellett az adott híd tervellátottsága vagy a korábbi beavatkozások is. Jelenleg a honlapnak 180 regisztrált felhasználója van, akik az elmúlt évben átlagosan 14-szer használták az adatbázist.

Sok éves fejlesztés, tervezés és egyeztetés eredménye a hidak kivitelezésének árelemzését és költségvetését szolgáló, belső felhasználású új tételrend (**www.tetelrend.hidadatok.hu**). Az internet alapú egységes tételrend a hidász mérnökök munkájához készült, jelenleg beüzemelési időszakban van, így még sok pontosításra, csiszolásra lesz itt szükség.

2008-ban indult útjára a Hídmérnöki konferencia saját honlapja, a **www.hidkonferencia.hu** oldal. A legutóbbi, jubileumi, 50. konferen-

cia teljes regisztrációja, jelentkezése ezen a honlapon keresztül történt. Az oldalon megtalálhatóak beszámolók, fényképek és egyéb hasznos információk is a magyar hídügyekkel kapcsolatosan. A honlap látogatottsága a konferencia hónapjában kiugró, de átlagosan havi 150 látogató keresi fel. Jelenleg 688 regisztrált tag van.

2009-ben egy nagyobb digitalizálási munka eredményeképpen több mint száz szakmai kiadvány elérhető elektronikus formában is a **www.elsolanchid.hu** címen. A kereshető és eredeti formájában kinyomtatható, illetve kimásolható digitális könyvtárban az újabb kiadványok mellett hozzáférhető számos régebbi kiadású monográfia is, segítve a hidász terület iránt érdeklődőket, kutatókat (hídkonferenciák kiadványai, megyei hídtörténetek, megyei úttörténetek, stb.).

Folyamatosan bővül és gazdagodik André László hídtörténeti honlapja is, amely a **www.hidak.hu** címen érhető el. Itt a megyei hídtörténeti kötetek átformázott, tematizált rendszerben kereshetők, olvashatóak.

Hidász szakirodalom

Az elmúlt hat évben rendkívül sokat gazdagodott a magyar hidász szakirodalom. A nyomtatott könyvek mellett hídjaink megjelentek a digitális világban is – régebbi és újabb kiadványok digitalizálásával és ingyenes közzétételével.

Folytatódott dr. Tóth Ernő megyei **hídtörténeti sorozata**: **Zala** (2004), **Somogy** (2005), **Fejér** (2006), **Nógrád** (2007), **Veszprém** (2008), így már csak három megye hiányzik a 19-ből (Vas, Baranya és Szabolcs–Szatmár–Bereg). 2009-ben a jubileumi, 50. hídmérnöki konferencia tiszteletére megyei hídtörténet helyett a hídkonferenciákat feldolgozó emlékkötet és egy külön Duna-hidak kötet készült el.

2004-ben az első **Hidász Almanach**hal útjára indult a jelen munkának is külső formát adó **Lánchíd füzetek** sorozat, benne eddig öt Hidász Almanach, négy egyedi kiadvánnyal, három Hídmérnöki konferencia előadás-gyűjteménnyel és három Hídműhely szimpózium előadás-gyűjteménnyel.

2007-ben megjelent magyar fordításban Bernhard Graf **Hidak** című albuma és annak mintájára a 70 magyar hidat bemutató **Hídjaink – A ró-**

mai örökségtől a mai óriásokig című reprezentatív album, amely később megjelent angol (2008) és német (2009) nyelven is.

2009-ben dr. Träger Herbert szerkesztésében elkészült a szakközépiskolai oktatást szolgáló **Hídépítéstan** című tankönyv.

A hídosztály szakmai és anyagi támogatása mellett még számos további szép munka került ki a nyomdákból. Dr. Domanovszky Sándor szerkesztésében előbb 2004-ben megjelent az **Erzsébet híd centenáriumi** tudományos ülésének előadás-gyűjteménye. 2005-ben ismét megjelent kibővített, gazdagabb formában dr. Gáll Imre **A budapesti Duna-hidak** c. könyve. Majd két gazdagon illusztrált tanulmánykötet jelent meg: 2007-ben a **Pentele Duna-híd** megvalósításáról, 2008-ban pedig a **Megyeri Duna-híd** felszerkezetének megvalósításáról.

Két nagy formátumú hídalbum is elkészült Gyukics Péter fényképeivel: 2005-ben **Hidak Magyarországon**, 2007-ben pedig **Hidak mentén a Tiszán** címmel.

Dr. Balázs György szerkesztésében 2007-ben jelent meg a Budapesten végzett **építőmérnökök életrajz gyűjteményének** első kötete (1943-1951), majd 2008-ban a második (1952-1956) és 2009-ben a harmadik kötet (1957-1961).

A szakmai folyóiratok területén is jelentős változás történt. A hídépítéssel foglalkozó szacikkek a Közúti és Mélyépítési Szemléből kiszorultak, azonban a teljes terjedelmében színesen illusztrált **MAGÉSZ Acélszerkezetek** szaklapban örömmel befogadták a hírász irodalmat, így ma már ebben jelennek meg a jelentősebb tanulmányok az acélhidak területéről. A vasbetonhidakkal foglalkozó szakmai folyóirat pedig a **fib – Vasbetonépítés**.

A felsorolt könyveken túl más kiadványok is megjelentek, melyekről részletes ismertető található a Hírász Almanachokban.

Konferenciák és tanulmányutak

Sitku László főmérnöki munkáját jellemzi a hírászok összefogása. Nagy hangsúlyt fektetett a hírász közösség építésére. Ennek részeként a hírázkezelőknél rendszeresen személyesen érdeklődött az aktuális feladatok-

ról. A konferenciák, szimpóziumok, értekezletek és különösen a tanulmányutak mind-mind hozzájárultak ahhoz, hogy a hidászok összetartó és egymást segítő közösséggé váljanak. Külön megemlítenő, hogy nem kerültek ki a látókörből a nyugdíjba vonult kollégák sem, rendszeres, személyes meghívás útján továbbra is részt vehettek, részt vehetnek a hidász szakmai fórumokon, konferenciákon, év végi értekezleteken. A hidászok összetartásának jeleként (a létrehozott szakmai díjak mellett) a legutóbbi jubileumi konferencián minden résztvevő hidász kitűzött kapott ajándékba.

Hídmérnöki konferenciák

A megelőző időszak hagyományát folytatva és tovább fejlesztve minden évben Hídmérnöki konferencián találkozhattak egymással a hidakkal foglalkozó mérnökök. A vándorkonferencián az aktuális vendéglátó megye gazdagon illusztrált hídtörténeti kötetét dr. Tóth Ernő szerkesztésében minden résztvevő megkapta.

2004-ben Zala megye adott otthont a 45. Hídmérnöki konferenciának, amelyen 350 regisztrált résztvevő volt. 2005-ben 368 fő (Somogy), 2006-ban 464 fő (Fejér), 2007-ben 497 fő (Nógrád), 2008-ban pedig 570 fő (Veszprém) vett részt a legfontosabb hazai hidász rendezvényen.

2009-ben a jubileumi 50. Hídmérnöki konferencián **630 regisztrált résztvevő** volt. Az ünnepi rendezvényen tematikus előadások dolgozták fel a hídépítés egy-egy területét. Rendhagyó módon megyei hídtörténeti kötet helyett a konferenciákat bemutató kiadvány és egy önálló, **Duna-hídjaink** c. könyv jelent meg.

A 46. konferenciától kezdve (2005) a résztvevők kézhez kapták a Hidász Almanachot is, amely mindig a megelőző tárgyév hidász eseményeit, eredményeit, adatait foglalta össze, tanulmányokkal és egyéb hasznos információkkal kiegészítve.

Hídműhely szimpóziumok

A Hídműhely szimpózium egy műhely jellegű szakmai találkozó, amely kisebb résztvevői létszám mellett (kb. 80-100 fő) mindig egy-egy kijelölt téma köré szervezett előadásoknak és hozzászólásoknak, kérdéseknek ad kiváló keretet.

Vastag Sándor kezdeményezésére az **első szimpóziumon** (2004. augusztus 24-25-én) a cigándi Tisza-híd 10. születésnapja adott alkalmat a hazai folyami hídépítés elmúlt és elkövetkező tíz esztendejének áttekintésére. A sikeres rendezvény Sárospatakon és Cigándon volt. A rendezvénynek a „Hídműhely” nevet Dobosi Tivadar adta.

A **2. Hídműhely** Szimpózium 2005. szeptember 28-29-én volt Párkányban és Esztergomban. A konferencia középpontjában a 110 éves Mária Valéria híd állt. A szimpózium része volt a meghívásos, új esztergomi Duna-híd pályázat bemutatása és eredményhirdetése.

A **3. Hídműhely** Szimpózium 2007. április 12-13-án volt Visegrádon „Hidak a magyar-szlovák határon” címmel. A kétnyelvű találkozón számos szlovákiai résztvevő is volt. A szimpózium kiemelt témája volt a megvalósításra várakozó Ipoly-hidak tervei.

A **4. Hídműhely** Szimpózium 2008. május 22-23-án volt a Margitszigeten, „Épülő, szépülő hídjaink Budapesten” címmel. A szimpózium témáját az építés alatt lévő nagy hídjaink adták.

Az **5. Hídműhely** Szimpózium (2009. június 4-5.) az M6–M60 autópályákon épülő nagy műtárgyakat mutatta be Szekszárdon, néhány előadáson és helyszíni szemlén keresztül.

A **6. Hídműhely** szimpóziumot (2010. május 16-17.) a Széchenyi emlékéhez kapcsolódóan rendezték meg Budapesten, Gróf Széchenyi István gondolatai a magyar közlekedésügyről címmel.

Hídmérnöki értekezletek

A Hídosztály és a szakszolgálatban dolgozó hidásmérnökök közötti kapcsolattartás fontos színterei az évente jellemzően két alkalommal megtartott egy- vagy kétnapos értekezletek.

Az előadások, fórumok és kötetlen beszélgetések és konzultációk jó alkalmak az egyeztetésekre is és az új ismeretek elsajátítására is. Az értekezletekről is jellemzően készültek részletes emlékeztetők.

Hidásmérnöki tanulmányutak

Korábbi évek hagyományának folytatásaként több alkalommal volt sikeres tanulmányút, amelyekről minden esetben részletes és gazdagon illusztrált beszámoló készült.

2004. szeptember 1-3. között hidásmérnöki tanulmányút volt **Pozsony**-ba, amelynek különös aktualitást adott az építés alatt álló Apolló Duna-híd megtekintése.

2005. június 20-24. között a hidásmérnöki szakmai út célpontja **Szerbia és Bosznia-Hercegovina** volt. A délszláv háború során lerombolt, majd – részben magyar segítséggel – újjáépített hidak megtekintése mellett lehetőség nyílt a szerb és bosnyák kollégákkal való kapcsolatfelvételre is

2006. szeptember 4-7. között **Horvátország** volt a hidásmérnöki szakmai út célpontja. Megismerhettük az autópálya-építések nagy műtárgyait, alagútjait és völgyhídjait.

A hidásmérnökök 2008. június 2-7. közötti **erdélyi tanulmányúton** vehettek részt, melynek fő célja a Romániában a közelmúltban megkezdődött autópálya-építések és a hozzá kapcsolódó hídépítések megismérése, valamint a terület híres történelmi hídemlékeinek megtekintése mellett a közelmúlt nagy árvizeiben (2005, Székelyudvarhely és környéke: 40 híd ment tönkre) elpusztult, majd újjáépített hidak megismérése volt.

2009-ben a hidásmérnökök egy csoportja **kínai tanulmányúton** vehetett részt, megismerve korunk acélhíd-építésének óriásait, világrekordjait. Az utazásnak az IABSE munkaértekezlete adott alkalmat. A körutazás 27 jelentős hidat érintett, köztük a világrekord ferdekábeles hidat (Sutong híd, 1088 m), a második legnagyobb függőhidat (Xihoumen híd, 1650 m) és a leghosszabb tengerszoros áthidalást (Hangzhou Bay híd, 35 673 m).

Részletes hidász eseménynaptár

A hazai hídgazdálkodásról készített összefoglalás lezárásaként közreadjuk a 2004-2010 időszak részletes krónikáját, amelyet a Hidász Almanachokban közreadott naptárak segítségével állítottunk össze.

2004

2004. április 21-25. Maderspach Károly emlékkonferencia és tanulmányút, (Temesvár, Ruszkabánya)
2004. május 19. Agócs Zoltán: Híd - mérnöki szerkezet vagy szobor? Mindentudás Egyeteme (BME)
2004. május 25-27. **45. Hídmérnöki konferencia** (Zalaegerszeg)
2004. május 26. A Hídmérnöki Konferencia keretében Dr. Domanovszky Sándor kapta a 11. „Év hidásza” díjat
2004. június 23-26. V. Nemzetközi Duna-hidak konferencia (Újvidék)
2004. augusztus 20. Kovács Zsolt, az UVATERV szakági igazgatója a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkereszt kitüntetésben részesült
2004. augusztus 23-26. XI. Nemzetközi Hegesztési Konferencia (Budapest)
2004. augusztus 24-25. A magyar közúti hídépítés az elmúlt és az elkövetkező tíz évben – konferencia (Sárospatak, Cigánd)
2004. szeptember 1-3. Hidász szakmai kirándulás Pozsony ötödik, épülő Duna-hídjához (Pozsony, Komárom)
2004. szeptember 6. Aláírták az M3 Görbeháza-Nyíregyháza szakasz kiviteli szerződését
2004. szeptember 18-20. Az épülő ötödik pozsonyi Duna-híd beforgatása
2004. szeptember 21. Maderspach Károly emlékülés (Budapest, Közlekedési Múzeum)
2004. október 5. Maderspach Károly szobrának avatása (Budapest, Hadtörténeti Intézet és Múzeum)
2004. november 16. XXIV. Acélszerkezeti Ankét (BME, Oktatói Klub)
2004. november 17. 50 esztendő a tiszalöki, a tiszavasvári és a balmazújvárosi Keleti-főcsatorna-híd – emlékülés (Tiszalök, Városháza)
2004. december 15. Hidász találkozó a KPM Hídosztályán és utódszervezeteiben dolgozottak részére (Budapest, Makadám Klub)
2004. december A KTE 2004. évi kitüntetései (2005 januárjában kerültek átadásra). Örökös tag: Dr. Tóth Ernő
2004. december 31. Országos közutak 2004. évi záró állománya: 6416 db híd, összesen 113 km hosszal és 1 139 779 négyzetméterrel.

2005

2005. január 26-27. 100 éve született Palotás László emlékülés (BME)
2005. május 11. Hidak esztétikája ankét (BME, Díszterem)

2005. május 23-25. Keep concrete attractive – *fib* Symposium (Budapest)
 2005. június 20-24. Dél-szláv hidásmérnöki tanulmányút
 2005. szeptember 21-23. **46. Hidmérnöki konferencia** (Somogy – Siófok) az év hidásza dr. Knebel Jenő
 2005. szeptember 28. Feketeházy János emlékszoja megnyitása (Vágsellye)
 2005. szeptember 28-29. 110 éves az esztergomi Mária Valéria híd – szakmai konferencia (Párkány-Esztergom)
 2005. szeptember 29. 30 éves a kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény időszaki kiállítás megnyitása (Esztergom, Mária Valéria híd őrháza)
 2005. november 23. A budapesti Duna-hidak c. könyv bemutatója
 2005. december 8. Ünnepi ülés dr. Tassi Géza, dr. Orosz Árpád 80. és dr. Szalai Kálmán 75. születésnapja alkalmából (BME Díszterem)

2006

2006. március 21-22. XIII. Építményeink védelme – konferencia (Ráckeve)
 2006. március 30-31. Betontag 2006 (Bécs)
 2006. május 3. XXV. Acélszerkezeti Ankét: 130 esztendő a Margit híd (BME)
 2006. május 19. A beton tartóssága – Magyar Betonszövetség VII. szakmai konferenciája (Budapest)
 2006. május 21-24. Nemzetközi Hídkonferencia (Dubrovnik)
 2006. május 24-26. **47. Hidmérnöki konferencia** (Siófok) az év hidásza dr. Balázs György
 2006. június 26. Dr. Balázs György 80. születésnapja – ünnepi ülés (BME)
 2006. július 5-7. VI. Vasúti Hidász Találkozó (Dobogókő)
 2006. augusztus 26. Dunaújvárosi Duna-híd ívszerkezet záró elemének beemlése
 2006. augusztus 29. Zielinski Szilárd mellszobrának avatása Mátészalkán
 2006. szeptember 2. Hidak Magyarországon fotókiállítás megnyitása (Kiskőrös)
 2006. szeptember 4-7. Hidász tanulmányút Horvátországban
 2006. szeptember 13-15. IABSE Szimpózium (Budapest)
 2006. október 11. Korrózióvédelmi Ankét (MAGÉSZ)
 2006. november 28. X. Fémszerkezeti Konferencia (MAGÉSZ)
 2006. december 5-10. Dunaújvárosi Duna-híd mederszerkezet beúsztatása
 2006. december 6. Korányi Imre szobrának avatása és emlékülés (BME)
 2006. december 11. Palotás László-díj átadása
 2006. december 12-13. Hidmérnöki értekezés (Balatonföldvár)
 2006. december 20. A felújított komáromi Erzsébet Duna-híd átadása
 2006. december 31. Országos közutak 2006. évi záró állománya: 6667 db híd, összesen 125 km hosszal és 1 445 ezer négyzetméterrel.

2007

2007. február 19. Az Újpesti vasúti Duna-híd (és kapcsolódó létesítmények) teljes átépítésének szerződéskötése
 2007. március 8. Hidak Magyarországon – Gyukics Péter fotókiállításának megnyitója (Békéscsaba, március 8–április 6.)
 2007. március 13. Hordógurítás a dunaújvárosi Pentele Duna-hídon

2007. március 20-21. Építményeink védelme 2007. konferencia (Ráckeve, Savoyai Kastély)
2007. április 12-13. III. Hídműhely Szimpózium – Hidak a magyar-szlovák határon, (Visegrád)
2007. április 14. A Szabadság híd teljes felújításának szerződéskötése
2007. május 6. A Kőröshegyi völgyhíd (M7) összezárása, majd 9-én hordógurítás
2007. május 9-10. IX. Acélfeldolgozási és acélépítési konferencia MAGÉSZ – KTE (Dunaújváros)
2007. június 12. Fiatal Mérnökök Ankétja (KTE, BME)
2007. július 16. Ferihegy 1-es terminál vasúti megállóhely és gyalogos felüljáró átadása
2007. július 23. M8 dunaújvárosi Pentele Duna-híd átadása
2007. augusztus 8. M7 Kőröshegyi völgyhíd átadása
2007. augusztus 21. 20 tonna súlykorlátozás bevezetése a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-hídon a pályalemez állapota miatt
2007. szeptember 12-14. The 6th International Conference on Bridges across the Danube 2007. – nemzetközi konferencia Budapest MTA
2007. szeptember 17-18. The 3rd Central European Congress on Concrete Engineering CCC 2007. – nemzetközi konferencia Visegrádon (*fib* MT)
2007. október 8-11. **48. Hídmérnöki Konferencia** (Eger, Salgótarján, M0 Megyeri Duna-híd) az év hidásza Sitku László
2007. október 9-12. Hidak Magyarországon – Gyukics Péter fotókiállítása (BME, Építőmérnöki Szakmai Hét)
2007. október 16. 2007-ben jubiláló vasúti hidak – ankét (Vasúti Hidak Alapítvány, MÁV, Közlekedési Múzeum)
2007. november 5-15. Hidak Magyarországon – Gyukics Péter fotókiállítása (Széchenyi István Egyetem aulája, Győr)
2007. november 8. Spagetti hidak töréspróbája a Közlekedési Múzeumban
2007. november 9. Építőmérnöki Kar diplomaosztó ünnepség (BME)
2007. november 16. Két Ipoly-híd újjáépítésére vonatkozó külügyminiszteri megállapodást írtak alá (Rárós, Pösténypusztá)
2007. november 19-23. Hidak Magyarországon – Gyukics Péter fotókiállítása (Hild József Építőipari Szakközépiskola kiállítóterme, Győr)
2007. november 27. Szebeni A. – Csaplár V.: Hidregény c. könyvének bemutatása (Közlekedési Múzeum)
2007. december 10. *fib* – MT: Palotás László-díjak átadása, közgyűlés (BME)
2007. december 11. Közútkezelők hidász értekezlete (Bp. Makadám Klub)
2007. december 11. Minisztériumi Hídosztály mérnökitalálkozója (Bp. Makadám Klub)
2007. december 20. Schengeni határnyitás a szlovák, osztrák és szlovén határon: így az Ipoly-hidak újjáépítésének vámkezelési vonatkozása nincs
2007. december 31. Országos közutak 2007. évi záróállománya: 7009 db híd, összesen 151 km hosszal és 1 816 000 négyzetméterrel.

2008

2008. február 18. Hidak Magyarországon – Gyukics Péter vándorkiállítás (Székesfehérvár, Jáky József Műszaki Szakközépiskola, március 9-ig volt látogatható)
2008. február 28. Hidak mentén a Tiszán – Gyukics Péter vándorkiállítás (Műegyetem, március 14-ig volt látogatható)
2008. március 14. Állami kitüntetés: Dr. Träger Herbert a Magyar Köztársaság Arany Érdemkereszt polgári tagozata kitüntetést kapta
2008. március 15. Állami kitüntetés: Horváth Adrián Széchenyi-díj
2008. március 18-20. XV. Építményeink védelme 2008. konferencia (Ráckeve, Savoyai Kastély)
2008. április 15. Északi (Újpesti) vasúti Duna-híd átépítése – konferencia (Főmterv tárgyaló; a konferencia szervezői: Vasúti Hidak Alapítvány, MMK Vasúti Szakosztály, KTE Mérnöki Szervezetek Szakosztály, MAGÉSZ)
2008. április 24-25. Betontag (Bécs)
2008. május 5. Hidak mentén a Tiszán – Gyukics Péter vándorkiállítás (Szeged, Somogyi Könyvtár, június 11-ig volt látogatható)
2008. május 22-23. IV. Hídműhely szimpózium: Épülő, szépülő hidjaink Budapest (Budapest, Margit-sziget)
2008. május 22. Dr. Domanovszky Sándor: Szép budapesti hidak egy hídepítő szemével – időszaki kiállítás (Bp. Közlekedési Múzeum)
2008. június 2-7. Hidásmérnöki tanulmányút Erdélyben
2008. június 12. A Megyeri híd zárótagjának beemelése (51. merevítő-tartó egység)
2008. június 20. Hídbúcsúztató: A félállandó újpesti vasúti Duna-híd lezárása az átépítés miatt
2008. augusztus 3. Hidak mentén a Tiszán – Gyukics Péter vándorkiállítás (Tiszakécske Községi Ház, augusztus 31-ig volt látogatható)
2008. augusztus 20. Állami kitüntetés: Dr. Tóth Ernő Magyar Köztársaság Ezüst Érdemkereszt polgári tagozata kitüntetést kapta
2008. augusztus 23-24. A Megyeri híd ferdekábeles szerkezetének próbaterhelése
2008. augusztus 30. Az Északi vasúti Duna-híd utolsó nyílásának beemelése
2008. szeptember 12. A márkói völgyhíd tolás közben támaszairól lecsúszott
2008. szeptember 10. Dr. Mistéth Endre emléktábla elhelyezése a Széchenyi-díjas mérnök egykori lakóházán (Bp. VIII. ker. Csepreghy u. 2.)
2008. szeptember 20. Próbaterhelés az átépített újpesti vasúti Duna-hídon
2008. szeptember 21. Megindult a menetrendszerinti vasúti forgalom az új Duna-hídon
2008. szeptember 23. XXVI. Acélszerkezeti ankét (BME)
2008. szeptember 30. A Megyeri híd átadása (3,9 km)
2008. október 8-10. **49. Hídmérnöki konferencia** (Balatonfüred, Márkói völgyhíd) az év hidása Apáthy Endre
2008. október 9. A Korányi Imre-díj 2008. évi kitüntetettje Solymossy Imre
2008. október 22. M7 Mura-határhíd átadása – az autópálya utolsó szakasza

2008. október 29. Acélszerkezetek tűzvédelme szimpózium (Budapest)
 2008. december 8. *fib* – MT: Palotás László-díjak átadása, közgyűlés (BME)
 2008. december 31. Országos közutak 2008. évi záróállománya: 7136 db híd, összesen 164 km hosszal és 2 004 785 négyzetméterrel.

2009

2009. március 4. A vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd teljes lezárása egy napra a főtartón keletkezett repedés miatt
 2009. március 15. Széchenyi-díjban részesült Hunyadi Mátyás és Kisbán Sándor.
 2009. március 24-25. 17. Építményeink védelme konferencia (Ráckeve)
 2009. május 5-6. X. Acélfeldolgozási és acélépítészeti konferencia, Dunaújváros (MAGÉSZ)
 2009. május 30. Az átépített vasúti Újpesti Duna-híd átadása
 2009. június 4-5. 5. Hídműhely szimpózium, M6–M60 nagy műtárgyai címmel Szekszárdon.
 2009. június 24-26. VII. Vasúti Hidász Találkozó, Kecskemét
 2009. július 2. Márkói völgyhíd forgalomba helyezése
 2009. július 10. Miniszteriumi döntés a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd teljes átépítéséről
 2009. július 21. M3 gödöllői szakaszán emelés közben egy hídgerenda a pályára zuhant
 2009. augusztus 9. Szolnoki Tiszavirág gyalogos és kerékpáros Tisza-híd alapkölétéle
 2009. augusztus 10. Aláírták a Margit híd rekonstrukciójának szerződését
 2009. augusztus 18. Sitku László főhidászt kitüntették a Magyar Köztársaság Arany érdemkeresztjével
 2009. szept. 29. – okt. 1. **50. jubileumi Hídmérnöki konferencia**, Siófok
 2009. november 18. XXVII. Acélszerkezeti Ankét – A Szabadság híd és a Margit híd felújítása (Budapest, BME)
 2009. december 3. Jubileumi megemlékezés a győri Széchenyi István Mosoni-Duna-híd építésének és felújításának alkalmából (Győr)
 2009. december 4. Újpesti Duna-híd emlékmű átadása a Magyar Vasúttörténeti Parkban
 2009. december 7. *fib* – MT: Palotás László-díjak átadása, közgyűlés (BME)
 2009. december 10. Szerződéskötés a rárópusztai Ipoly-híd újjáépítésére
 2009. december 15. Év végi hídsztalálkozó (Budapest, KKK)
 2009. december 31. Országos közutak 2009. év végi záró állománya: 7159 db híd, összesen 165 km hosszal és 2,02 millió négyzetméterrel.

2010

2010. március 23-24. 18. Építményeink védelme konferencia (Ráckeve)
 2010. május 13. Szerződéskötés a pöstenyusztai Ipoly-híd újjáépítésére
 2010. május 16-17. 6. Hídműhely szimpózium, Gróf Széchenyi István gondolatai a magyar közlekedésügyről címmel Budapesten
 2010. május 28. Az újjáépített halászi Mosoni-Duna-híd átadása

