Szombathely belterületén lévő
Liget utcai Arany-patak híd
célvizsgálat



Szerkezeti hossz:	**12,24 m**	Építés jellemző éve:	**~1960-70**
Legnagyobb szabad nyílás:	**5,94 m**	Teljes felújítás éve:	**-**
Burkolatszélesség:	**4,44 (4,64) m**	Kiemelten kezelt híd	**nem**
Teherbírás:	**nem ismert**	Jelenleg sózott útvonalon	**nem**

2026. szeptember

TARTALOMJEGYZÉK

1. A célvizsgálat összefoglaló lapja..... 2.
2. A vizsgált hídszerkezet leírása..... 5.
3. A vizsgálat körülményei..... 7.
4. A vizsgálat megállapításai szerkezeti elemenként..... 8.
5. Összefoglalás, javítási javaslat..... 13.
6. Osztályozó értékelés..... 14.
7. Fénykép melléklet..... 15.

1. A CÉLVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÓ LAPJA

A célvizsgálat készült:	**2026. szeptember**
A vizsgált híd:	**Szombathely, Liget utcai Arany-patak feletti közös közúti-gyalogos híd**
Építési év:	**nem ismert, feltehetően 1960-70**
A rendelkezésre álló tervek, dokumentációk:	**2025. Éves hídvizsgálat** **2026. Műszaki szakértői vélemény és nyilatkozat**
A híd felszerkezet anyaga, szerkezeti rendszere:	**Háromnyílású, fapallós pályalemezes, acélfőtartós híd. Alapozási mód: fa és vasbeton cölöp alapozás.**
A híd nyílásbeosztása:	
támaszköz:	**3,09 m + 6,48 m + 2,70 m**
szabad nyílás:	**2,51 m + 5,94 m + 2,13 m**
A híd teherbírása: tervezési:	**nem ismert**
üzemi:	**nem ismert**
Átlagos napi forgalom [E/nap]:	**5 ezer- 10 ezer**
Időközi beavatkozások ideje, elvégzett beavatkozások:	**2025. felső pallósor csere**
A legutóbbi éves hídvizsgálat éve:	**2025. Éves hídvizsgálat**

1. A 2025 éves vizsgálat megállapításai:

Alépítmények

- Az alapozások nem ismertek sem a hídfőknél sem a közbenső faoszlopoknál. Ezek alapozása feltárandó.
- Szárnyfalak nincsenek kiépítve. Hídfők betonfelülete cementpép hiányos és fészkes.
- A faoszlopok külső felületén acél erősítés készült, amelyeken mostanra előrehaladott korrózió látható. Ez a merevítésekre és pillérfej kiképzésekre is vonatkozik. A faoszlopok többségén erős korhadás, ami a takart részeken még erősebb lehet. Feltárandó.
- Saruk: Az acéllemez saruk változó, és magas száma nagymértékű kivitelezési pontatlanságra utal. A lemezek korrodáltak, a jobb oldalon a szélső tartóknál kifordult helyzetben vannak.

Felszerkezet:

- Főtartók: 5 db I400-as főtartó, felületükön előrehaladott korrózióval.
- Pályatartók: A korábbi 15/15cm keresztmetszetű sűrített fa kereszttartók elbontásra kerültek.

Pályalemez: Fa pallókból készült terítés 3 rétegben, rétegenként merőleges irányú pallókkal. A felső sorban több pallót cseréltek az elmúlt időszakban, de a tönkremenetel állandó folyamat. Az alsó pallósor elemei vizesek, korhadnak, penészesednek, a víz nehezen tud a szerkezetből távozni. A középső pallósor csak a hídszéleken látszik (vannak korhadt pallóvégek), állapota kérdéses, valószínűsíthető, hogy a bejutó csapadék már nagymértékben károsította a faanyagot. A pályalemez nem látható részei – feltételezhetően - gyenge teherbírási állapotban vannak. Feltárás szükséges!

Hídpálya szigetelés: Nincs kiépítve.

Hídtartozékok:

- Korlátok: Néhány korláttalp erősen korróziós a hídvégeken. A D-i hídvégen, a kifolyási oldalon a korlát ütközéstől eltört és deformálódott, balesetveszélyes! A korláttípus a gépkocsiforgalom számára nem megfelelő.
- Lépcsők, folyókák: nincsenek
- Töltéslezárás: Szárnyfal kiépítés hiányában a töltéslezárás nincs jól megoldva.

A híd környezete

- Kresz-táblák: A figyelmeztető táblák megkoptak, cseréjük időszerű.
- Híd alatti tér- és mederállapot: Elfajult meder, hiányos, rendezetlen kőszórás, túlburjánzott növényzet, a pillérvédelem erodált.

2. 2026. március: Műszaki szakértői vélemény és nyilatkozat készült.

Megnevezése: „9700 Szombathely, a 3775. hrsz. alatti belterületi önkormányzati utat (Liget utca) összekötő, azt az Arany-patak (3747/1. és 3747/2. hrsz) felett átvezető híd állapotáról, károsodásáról, helyreállítási javaslattal és költségszámítással.”

A híd állapotleírása megegyező a 2025 évben készült hídvizsgálattal, a híd felmérését elvégezték, felújítására két javaslat készült statikai számítással és költségvetési kiírással.

Igénybe vett vizsgálóeszközök:	**- mérőszalag, digitális távolságmérő** **- digitális fényképezőgép** **- létra, ásó, kalapács, bontóeszköz**
Van-e a híd mellett fix magassági pont (EOV koordinátákkal):	**nincs**
a hídon földhivatali magassági pont (EOV koordinátákkal):	**nincs**
Vannak-e a hídon mérőpontok:	**nincs**
A korábbi vizsgálathoz képest volt-e eltérés:	**2025. évben felső pallósorcserét végeztek a hídon. Jelenleg a felszerkezet és alépítmény részlegesen tönkrement.**
Beton korróziós vizsgálat:	**-**
Acél korróziós vizsgálat:	**-**
Belső üregek vizsgálata:	**-**
Betonszilárdság vizsgálat:	**-**
Kábel vagy függesztő oszlop feltárás:	**-**
Egyéb vizsgálatok:	**-**
Megjegyzések:	**-**
A 22 pontos értékelés főosztályzatai:	**- alépítmény: 4/5** **- felszerkezet: 5** **- hídpálya: 4/5** **- hídtartozékok: 3/4** **- a híd környezete: 3/4**

A szakvélemény fő megállapításai:

A célvizsgálat során ellenőriztük a híd teherhordó és egyéb szerkezeteinek állapotát. Megállapítottuk, hogy a híd szabad szemmel látható szerkezeteinek és feltárt szerkezeteinek állapota jelentősen leromlott, **teherbírása már nem megfelelő,** ezért szükség van a gépjármű forgalom kitiltására és a gyalogos forgalom feltétel melletti biztosítására. A gyalogos forgalom a híd folyamatos megfigyelés mellett és alacsony vízállás mellett biztosítható.

A hídnál az alapvető problémákat a pályaszerkezet 3 rétegű fapalló szerkezetében az **alsó két sor kiterjedt elkorhadása és 4 helyen történő beszakadása** okozza. Az alépítmény feltárása során a közbenső támaszok **fa tartóoszlopain a mederburkolat felett kb.40 cm magasságig jelentős mértékű korhadás alakult ki, ami a térszín alatt kb. 20cm mélységig folytatódik**. A károsodás 10 oszlopból 6-nál teljes vastagságban érinti a faoszlopokat.

Jelenleg ideiglenes korlátozás került bevezetésre a hídon, melyet továbbra is fenn kell tartani a híd megerősítéséig, átépítéséig vagy új híd megépítéséig. A gyalogos forgalom még biztosítható a híd folyamatos állapotának kontrolálása mellett, és a patak vízszintjének jelentős emelkedéséig.

Javaslatok összefoglalása:

Azonnali beavatkozást igénylő feladatok: elvégezték, továbbra is indokolt.

- Híd gépjármű forgalmának kitiltása.
- Gyalogos és kerékpáros forgalom biztosítható a híd folyamatos állapotának ellenőrzése mellett, és a patak alacsony vízszintjéig.

1-5 éven belül javasolt felújítási munkák:

- Felújítási, átépítési vagy új híd tervének elkészítése majd kivitelezése.”

2. A VIZSGÁLT HÍDSZERKEZET LEÍRÁSA

2.1 Általános leírás:

A híd szerkezeti kialakítása háromnyílású, 5 db acél főtartós, fa pályalemezes híd. A vasbeton hídfők alatt vasbeton cölöpöket, míg a két közbenső alátámasztás 5–5 db facölöpöt építettek (részleges feltárás alapján). A hídpálya 3 rétegű fapalló, melynek keresztesése és hosszesése nincs.

Hídon történt beavatkozások, változások: A hídon az elmúlt évek során kisebb-nagyobb javítások, felújítások történtek, amely leginkább a pályaszerkezet felső fapallóinak cseréje volt.

A hídon átvezetett közmű nem található.

A híd és az akadály keresztezési szöge: 90°

2.2 Híd története, beavatkozások, vizsgálatok:

Története:

1960 - 70-es évek: A híd építése - nagy valószínűséggel - ideiglenes hídként.

Tervező: Nem ismert
Kivitelező: Nem ismert
Tervdokumentáció: Nincs
Hatósági iratok: Nincsenek

Beavatkozások:

Évente karbantartás keretében kisebb javításokat végeztek, 3-4 évente kisebb felújításokat, amelyek a pályaburkolat állagjavítását célozták.

Vizsgálatok: - Éves hídvizsgálatok:

- 2026 március: Műszaki szakértői vélemény és nyilatkozat mely a híd felmérési tervét és javasolt felújításilehetőségeit, azok költségvetését tartalmazza.
- 2026. szeptember: Részleges feltárásra került a hídfők és a fa támaszok alapozása. Rögzítésre került a szerkezetek állapota a fapalló pályaszerkezet jól látható tönkremenetele és a híd gépjármű forgalom előli lezárása után.

2.3 Híd főbb adatai:

Áthidalt akadály:	Arany - patak
Szabadnyílás:	2,51 m + 5,94 m + 2,13 m
Támaszköz:	3,09 m + 6,48 m + 2,70 m
Szerkezeti hossz:	12,27 m
Teljes hossz:	13,25 m
Pályabeosztás:	0,17 m korlát + 4,44 m kocsipálya + 0,13 m korlát
Keresztezési szög:	90°
Híd teherbírása:	
tervezési:	nem ismert
üzemi:	nem ismert
Anyagminőségek:	
Alépítmény:	
-facölöp 20x20cm	fenyőfa
-vasbeton cölöp hídfők alatt	nem ismert
Végkereszttartó vasbeton:	nem ismert
Acél főtartók:	szélsők: 1 – 1 sor I 400-as melegen hengerelt közbensők: 3 sor I 360-as melegen hengerelt
Pályalemez	
-fa	3x5 cm vtg. fenyőfa
Bevonatok:	nem ismert
fa:	nem ismert
acél:	nem ismert
beton, vasbeton	nincs

3. A VIZSGÁLAT KÖRÜLMÉNYEI, A HÍDVIZSGÁLAT MÓDJA

A hídvizsgálatot 2026. szeptember 16-án végeztük, napsütéses – szélcsendes - száraz időben, ezt megelőzően szintén napsütéses, száraz időszak volt.

Időjárás, vizsgálatot befolyásoló tényezők:

- Hőmérséklet nappal 25 C°
- Napsütés ☒ borult időjárás ☐
- Csapadék ☐ eső ☐ hó ☐
- Egyéb külső tényezők: -

Vizsgálathoz használt eszközök

- mérőszalag és digitális távolságmérő
- digitális fényképezőgép
- létra
- ásó, kalapács, bontóeszköz

A vizsgálat

A vizsgálat - megbízás szerint - részleges célvizsgálat, amely a híd felszerkezetének több pontján keletkezett lokális tönkremenetele miatt vált szükségessé.

Az észlelt jellemző hibákat szövegesen értékeltük, róluk fényképfelvételeket készítettünk, amelyeket a mellékletben közlünk.

Geodéziai felmérést a 2026. márciusában készített szakvélemény tartalmazza.

Elvégeztük a híd 22 pontos állapotértékelését.

Egyéb megjegyzések

-

4. A VIZSGÁLAT MEGÁLLAPÍTÁSAI SZERKEZETI ELEMENKÉNT

4.1 ALÉPÍTMÉNY

Alapozás, alaptestek

Káros süllyedésekre utaló jelek nincsenek. Lásd még a 2026-ban elkészült szakvéleményben foglaltakat. Célvizsgálat keretén belül az alapok részleges feltárására került sor.

Hídfők alapozása:

A hídfők alatt vasbeton cölöpök vannak, azok feltárt része megfelelő volt. Mivel a hídfők felületén káros süllyedésre utaló repedések nem találhatók, ezért állapotuk feltételezhetően mindenhol megfelelő.

Közbenső támaszok alapozása:

A közbenső alátámasztásra szolgáló 2 oszlopsor 5-5 db faoszlopa a mederburkolat alatt egybefüggő cölöpként folytatódik, beton/vasbeton alaptestek nem kerültek elő. Az oszlop-cölöp szerkezetek anyaga puhafa, keresztmetszeti méretük 20x20 cm, többségük a térszín közelében **erősen korhadt állapotban** vannak. (Részletesen lásd a következő fejezetet!) A feltárt, földben lévő facölöp a kiásott 1,0 m mélységig megfelelő állapotban van. A cölöpök alapozási mélysége nem ismert.

Közbenső támaszok

Az 5-5db faoszlop a cölöpökkel folytatólagos szerkezet.
Keresztmetszeti méretük 20x20cm, szabadon álló hosszuk 150cm.
Anyaguk: puhafa
Állapotuk: a faoszlopok nagyobb része (10db-ból 6db) vagy **teljes keresztmetszetben elkorhadt, vagy nagyrészt elkorhadt** állapotban van. A tönkremenetel a terepszint feletti kb. 40cm, és alatti kb. 20cm-es szakaszt érinti. Ezen oszlopok **teherviselő képessége megszűnt, illetve erősen lecsökkent**. A jobb oldali (tó felőli) oszlopsor faoszlopai rosszabb állapotban vannak.

A faoszlopok teherbírását csak kis mértékben növelheti a rájuk szerelt acélkaloda erősítés, de ezek csak a medervédelem beton-kő burkolatába vannak bekötve**. Az acélkalodákat tartószerkezetként nem lehet számításba venni.**
Az acélkalodák anyaga 60x60x6 szögacél, laposvas hevederekkel, állapotuk korróziós, a földdel érintkező szakaszokon különösen.

Az acélkalodákat 60x60x6-os szögacél andráskereszttel kötötték össze, oldalirányú merevítés céljából.
Állapotuk korróziós, a földdel érintkező szakaszokon különösen.

Az oldalirányú megtámasztást szolgálják az oszlopsorok végein elhelyezett 20x20cm méretű ferde támasz, melyeket rögzítés nélkül terheltek beton pontalapra.
Állapotuk: a támaszok földdel érintkező része **nagyrészt elkorhadt, feladatukat nem tudják ellátni.**

A fa oszlopsorok tetején kétrétegű fa gerenda kereszttartó van, melyek az acél gerendákat támasztják alá. A fa gerendázat felületén rozsdás, sáros lefolyások láthatók.

(8, 9,10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 képek)

Hídfők, térdfalak, szerkezeti gerendák, szárnyfalak

A műtárgy monolit vasbeton hídfővel, szárnyfalak nélkül épült.

Hídfők betonfelülete cementpép hiányos és fészkes, korrózionyomokkal és leázásokkal mely a felszerkezet résein folytak le. Repedések nincsenek, sóvédelmi bevonat nem készült.

Térdfalak. A tó felőli (jobb oldali) térdfal erősen repedezett, átrepedt állapotban van.

A *szárnyfalak* hiánya miatt a patak oldalirányú befolyása nincs megakadályozva a hídfőknél, ezért a víz a háttöltésbe juthat jelentős csapadék esetén.

(4, 5, 20, 21 képek)

Saruk

Az acél főtartók alatt változó magasságú saruk kerültek kialakításra az acél főtartók eltérő magasága miatt.

Az acéllemezek **erősen korrodáltak**, a jobb oldalon az egyik szélső tartónál kifordult helyzetben van. A bal oldalon, a kifolyási oldalon **szélső főtartónál már kiesett az acéllemez.**

(20, 21, 23 képek)

4.2 FELSZERKEZET

Főtartók, pályatartók, pályalemez

A híd felszerkezete 5 db acélgerenából készült, melyeket 2 helyen, a közbenső támaszok felett toldottak. A szélső gerendák I400, míg a közbenső 3 db acélgerenda I360-es melegen hengerelt szelvényekből készült. A hídközépen oldalirányú szögacél keresztmerevítés készült a gerendák kifordulásának megakadályozására.

A főtartók állapota: A gerendák felső övénél a nedves szennyeződés megáll, ezért a korrózió itt jelentősebb. A hídfő felfekvéseknél a gerenda talpakon **leveles korróziós leválások** láthatók, a bejutó csapadékvíz károsító hatása miatt. A tartók belső oldalán foltokban jelentős bevonat-hámlás tapasztalható.

A pallózatot rögzítő **csavarkapcsolatok nagyrészt korrodáltak**, meglazultak. A csavarokat 4 gerendasor fejlemezéhez hegesztett laposvasba rögzítették eredetileg. **A laposvasak is erősen korrodáltak.** A hídközépen lévő keresztmerevítő szögacél rácsos acéltartó felületei is korróziósak.

Pályalemezként és burkolatként 3 rétegű puhafa pallózat került beépítésre, rétegenként egymásra merőleges irányú pallókkal.

A felső sor pallózatát 2025-ben cserélték, de a tönkremenetel állandó folyamat. Alsó 2 sor tönkremenetele már évek óta folyamatban van, amire a hídvizsgálatok is figyelmeztettek.

A sűrű pallózású, egymásra épített 3 rétegű faszerkezet a csapadékvizet tárolja, nem tud kellően kiszáradni, a terhelés hatására **már 4 helyen pallótörés, beszakadás keletkezett,** amit felülről - az újszerű pallózat miatt - **nem lehet észrevenni.**

A beszakadás a 2. és 3. sort érinti, és azok helye: a szélső mezők, közbenső támaszok feletti része. A szélső mezőkben a **gerenda tengelytávolság lényegesen nagyobb**, mint középen (1,55m>>0,74m) és a gépkocsik nagyrészt ezeket a mezőket terhelik. A bal oldali, kifolyási oldalon a legnagyobb mértékű a tönkremenetel, kb.1,5-2,0 m^2-t érint.

A még megmaradt részeken korhadás, penészesedés a nedves szerkezeten. Sok helyen az átmenő csavaros rögzítések meglazultak, korrodáltak.

A legutóbbi felújítás során a felső pallókat csak a pallóvégeken rögzítették le átmenő csavarokkal, azt is hiányosan végezték el. A híd középső részén visszavágták a régi átmenő csavarokat és a pallókat szerkezeti csavarokkal a korhadt 2.és 3. pallóréteghez „rögzítették". **Teljesen hibás, szakszerűtlen megoldás.**

(2-11, 20-25, 29 képek)

4.3 HÍDPÁLYA

Pályaburkolat

Lásd a pályalemeznél leírtaknál.

Dilatációs megoldás, szerkezeti állapotuk

A korábbi vizsgálat során letörtnek jelzett élvédő szögacél sérült részét levágták, azok pótlása nem történt meg. Az acélfelület mindkét hídvégen bevonat nélküli, a hídszéleken felületi korrózió alakult ki. A hídvégeken a lejutó csapadék a hídfőket áztatja.

(27,30 képek)

Pályacsatlakozás, háttöltések

Repedezett de kátyúmentes. kissé megsüllyedt aszfaltburkolat. A hídfők oldalsíkjain nincsenek szárnyfalak építve, ezért a töltés oldalirányban kimozdulhat, a csapadék egy része bejuthat a hátöltésbe roskadást okozva. A Liget utcai burkolat-csatlakozásnál 2,5-3,5cm szintkülönbség van.

(1, 27, 30 képek)

4.4 HÍDTARTOZÉKOK

Korlátok

A hídszéleken egyedi, pálcás, gyalogos korlátot helyeztek el a híd teljes hosszán. A kifolyási oldalon a csatlakozó járdák miatt a korlátot meghosszabbították. A korlátok magassága 1,00m. a talpakat a főtartók felső övére hegesztették.

Állapotuk: A korlátokon foltokban hámlás, bevonatleválás és korrózió alakult ki. Néhány korláttalp erősen korróziós a hídvégeken, de a rögzítések még megfelelőek. A tó felőli hídvégen, a kifolyási oldalon a korlát ütközéstől **eltört és deformálódott, balesetveszélyes. Javítása sürgős feladat.** A törésből látható, hogy az alkalmazott zártszelvény(!) falvastagsága csak 2,0mm, ami gyalogos hídkorláthoz sem alkalmazható.

A korláttípus a gépkocsiforgalom számára nem megfelelő.

(4, 28, 29,30 képek)

Lépcsők

Nincs kiépítve.

Töltéslezárás

Szárnyfal kiépítés hiányában a töltéslezárás nincs jól megoldva. A háttöltésbe mozgása nem gátolt és az oda jutó csapadék is a kimosódást segíti elő, és burkolatsüllyedést okozhat.

A hiányzó töltéslezárás miatt a háttöltések burkolatán repedések, süllyedés figyelhető meg.

(4, 5, 29, 30 képek)

Villámvédelem

Nincs kiépítve.

4.5 A HÍD KÖRNYEZETE

Forgalombiztonsági berendezések

Jelenleg a híd a gépjárművek elől mindkét végén le van zárva betonelemekkel és áthaladást tiltó táblákkal. Csak a gyalogos közlekedés megengedett a hídon.

A híd elején és végén a régebbi forgalomrend figyelmeztető táblái még az eredeti helyükön vannak: áthaladást szabályozó (figyelmeztető és tájékoztató), 2,5t súlykorlátozás, tehergépjárművel áthaladni tilos táblák.
(1, 30 képek)

A híd alatti tér

Elfajult meder, hiányos, rendezetlen kőszórás, túlburjánzott növényzet, a pillérvédelem erodált. A mederben lévő faoszlopokon jelentős mennyiségű uszadék akadt meg, a patak vízfolyását gátolva.

Az uszadékok fennakadása jelentős kockázattal bír a már meggyengült, illetve elkorhadt oszlopokra nézve, mivel csapadékos időszakban a mederuszadékok az oszlopokra jelentős oldalirányú erőt gyakorolnak.

Ha a faoszlopok kimozdulnak egyrészt függőlegesen mert már az önsúlyát alig bírja, másrészt oldalirányban az uszadék és az áramló víz nyomó hatása miatt, akkor számolni kell a híd teljes tönkremenetelével. Ami lehet gyors lefolyású is.
Feltételezhető, hogy a térbeli rácsként is értelmezhető acélmerevítések miatt nem mozdultak el még az oszlopok, amik az acélgerendákat tartják középen. Ez bármikor megváltozhat a korrózió és a kialakult szerkezeti amortizáció (fakorhadás) miatt.

A befolyási oldalon a Liget utcai árok mederbe csatlakozásánál a mederburkolat megbomlott, a csapadékvíz kimosódást okoz a hídfő környezetében.
(9, 11, 12, 13, 18, 19, 32 képek)

Tisztaság

A híd kialakításából adóan a főtartók felett – a fapallók között – megül a por és a sár, amely a fa pályaszerkezet és az acél főtartók tönkremenetelét segíti elő. A hídszéleken homokos, kavicsos szennyeződés látható.

(26 ,27, 30 képek)

Közművek

A hídon közmű nincs átvezetve.

5. ÖSSZEFOGLALÁS, JAVÍTÁSI JAVASLAT

5.1 ÁLTALÁNOS ÖSSZEFOGLALÓ, MEGÁLLAPÍTÁS

A híd **általános műszaki állapota nem megfelelő**, jelenleg **teherviselésre nem alkalmas** a gépjárművek számára. A feltárt hibák a teherbírást és állékonyságot veszélyeztetik.

A célvizsgálat során ellenőriztük a híd teherhordó és egyéb szerkezeteinek állapotát. Megállapítottuk, hogy a híd szabad szemmel látható szerkezeteinek és feltárt szerkezeteinek állapota jelentősen leromlott, **teherbírása már nem megfelelő,** ezért szükség van a gépjármű forgalom kitiltására és a gyalogos forgalom feltétel melletti biztosítására. A gyalogos forgalom a híd folyamatos megfigyelés mellett és alacsony vízállás mellett biztosítható.

A hídnál az alapvető problémákat a pályaszerkezet 3 rétegű fapalló szerkezetében az **alsó két sor kiterjedt elkorhadása és 4 helyen történő beszakadása** okozza. Az alépítmény feltárása során a közbenső támaszok **fa tartóoszlopain a mederburkolat felett kb.40 cm magasságig jelentős mértékű korhadás alakult ki, ami a térszín alatt kb. 20cm mélységig folytatódik**. A károsodás 10 oszlopból 6-nál teljes vastagságban érinti a faoszlopokat.

Jelenleg ideiglenes korlátozás került bevezetésre a hídon, melyet továbbra is fenn kell tartani a híd megerősítéséig, átépítéséig vagy új híd megépítéséig. A gyalogos forgalom még biztosítható a híd folyamatos állapotának kontrolálása mellett, és a patak vízszintjének jelentős emelkedéséig.

5.2 JAVASLAT

Azonnali beavatkozást igénylő feladatok: elvégezték, továbbra is indokolt.

- Híd gépjármű forgalmának kitiltása.
- Gyalogos és kerékpáros forgalom biztosítható a híd folyamatos állapotának ellenőrzése mellett, és a patak alacsony vízszintjéig.

1-5 éven belül javasolt felújítási munkák:

- Felújítási, átépítési vagy új híd tervének elkészítése majd kivitelezése.”

Pécs, 2026.09.18.

Tóth László
vizsgáló mérnök
01-9834

Pappné Heringer Erika
vizsgáló mérnök
14-0703

6. OSZTÁLYOZÓ ÉRTÉKELÉS

Vizsgálatot végezte: Papp Lászó és Pappné Heringer Erika Kelt: 2026. szeptember

Út száma és neve:	**Liget utcai Arany-patak híd**	Híd szelvényszáma:	
		Törzsszám:	

Beavatkozás sürgőssége*:	**V=veszélyes javítás (javítás 1 éven belül**) S=szükséges javítás (javítás 1-3 éven belül) H=halasztható javítás (javítás 3 éven túl) N=nem szükséges javítani	
Állapot értékelés	**Osztályzat** **fő-** **rész-**	**Megjegyzés**
1. Alépítmény	**4/5**	
1.1. Alapok	4/5	V / Lásd vizsgálati leírásnál
1.2. Hídfők, szárnyfalak	4	S
1.3. Pillérek	5	V / Lásd vizsgálati leírásnál
1.4. Saru, csukló	4/5	S
2. Felszerkezet	**5**	
2.1. Főtartók	4	S
2.2. Pályatartó		
2.3. Pályalemez	5	V / Lásd vizsgálati leírásnál
2.4. Kiegészítő sávok		
3. Hídpálya	**4/5**	
3.1. Szigetelés		
3.2. Pályaburkolat	5	V / Lásd vizsgálati leírásnál
3.3. Dilatációk	3/4	S: / Lásd vizsgálati leírásnál
3.4. Vízelvezetés		
3.5. Mellékburkolat, szegély		
3.6. Pályacsatlakozás	3/4	S
4. Hídtartozékok	**3/4**	
4.1. Korlátok	4	S / V
4.2. Lépcsők-folyókák		
4.3. Töltéslezárás	3	S
4.4. Egyéb tartozékok, villámvédelem	5	S: pótlás
5. A híd környezete	**3/4**	
5.1. Forgalombiztonsági berendezések		N
5.2. Átvezetett közmű		
5.3. Híd alatti tér	4/5	S
5.4. Tisztaság	3	S

Fő-, cél-, vagy rendkívüli vizsgálat szükségessége:	folyamatos állapotfigyelés
Fenntartási vagy korszerűsítési terv készítése vagy hídrehabilitáció:	**IGEN**
Hídkorszerűsítés szükséges a hídállapot miatt:	**IGEN**
A híd elbontása szükséges (bármely ok miatt):	**IGEN**

*A beavatkozások sürgősségét szerkezeti elemenként kell megadni.

Megjegyzés: A híd állapota miatt teljeskörű felújítás, vagy átépítés, vagy új híd építése szükséges!

7. FÉNYKÉP MELLÉKLET



1. kép: Liget utca felőli nézet. A híd a gépjármű forgalom elől lezárásra került.





2., 3. képek: Bal oldal, kifolyási oldal közbenső támasz felett. Felszerkezet alulnézete. A 3 rétegű pallóborításnak alsó sora részlegesen leszakadt, a középső sora a nedvességtől és a gombásodástól elkorhadt. A károsodás jellemzően a közbenső alátámasztások felett a szélső mezőben történtek. A rögzítő csavarok meglazultak, egyes helyeken a csavaranya hiányzik.





4. kép: 2025-ben készült kép a felszerkezetről. 5. kép: 2026 -ban készült fénykép ugyanott.

A középső pallósor állapota nem mutatott olyan károsodást, amely előrevetítette volna a 2026 évben történt felgyorsult állapotromlást.

A hídfők térdfalainál az acélgerenda nincs bebetonozva, azaz nem befogott szerkezetű.





6 -7. képek: Felszerkezet 2026.

A 3 rétegben fektetett pályaszerkezet felső sora ép. A pallók zártsorú fektetése miatt a csapadék nem tud eltávozni a megduzzadt szerkezetből, így kiterjedt korhadás és gombásodás alakult ki.

A pallók tönkremenetele nagyrészt a szélső mezőkben és a közbenső támaszok felett láthatók. Valószínűsíthető, hogy azért itt a jelentősebb károsodás, mert egyrészt a szélső két acélgerenda nagy távolsága (1,5 – 1,5 m) amelyek között a gépjárművek keréknyoma halad, másrészt az alátámasztásoknál megmaradó csapadék és felgyülemlett a szennyeződés.

Az acél főtartó gerendák felületein, kiemelten a felső övnél előrehaladott korrózió látható.





8.-9. képek: Fa pillérsor acélszelvényekkel gyámolítva, egymáshoz acélszelvényű andráskereszttel merevítve, külső oldalról fa támasztással. A kalodák csak a mederburkolat kőszórásáig épültek meg. A felszerkezet acélgerendáinak kiosztása nem egyenletes: 1,5m – 0,72m – 0,71m -1,5m. Oldalirányú kimozdulást az acélszelvényű merevítők és a fatámaszok akadályozzák meg. A cölöp-oszlopok fejcsatlakozásai rohamosan korhadnak, azokat az ácskapcsok már nem rögzítik biztonságosan. Az acél tartógerendák felülete korróziós, a felső övben jelentős mértékben, mert itt a csapadék közvetlenül éri a gerendákat. A pallókat rögzítő csavarok meglazultak.





10- 11. képek: A híd alatt lévő mederburkolat szárazon rakott kőből épült. Felülete rendezetlen, több helyen megbomlott. A pillérek védelmét nem biztosítja kellőképpen. A faoszlopok az uszadékot felfogják, a patak gyors lefolyását akadályozzák. A közbenső támaszok felett a szélső mezőkben a felszerkezet beszakadása látható.





12 -13. képek: A felhalmozódott uszadék eltávolítása után a befolyási oldalon a jobboldali 2. pillér mederburkolattal csatlakozó részén elkorhadt teljes keresztmetszetben. A felhalmozódó uszadékok a fatámasz korhadását jelentősen felgyorsítják.





14-15. képek: A pillér acélkalodájának függőleges megtámasztó szerepük nincs, a feltárás során láthatóvá vált, hogy csak a medervonalig épültek meg. A 14. képen látható, hogy a víz a faszerkezetet a medersíknál - ahol mindig vízjárás van- károsította jelentősen, a földben lévő része nem korhadt el.



16. kép: Befolyási, jobb oldali 1. oszlop.



17. kép: Kifolyási jobb oldal ferde támasz csatlakozása a betonhoz.

A ferde támasznál megfigyelhető, hogy a csatlakozásnál rögzítés nincs, a támasz egy része elkorhadt. Az uszadék, a hordalék és a növényzet a korhadást jelentősen elősegítette.



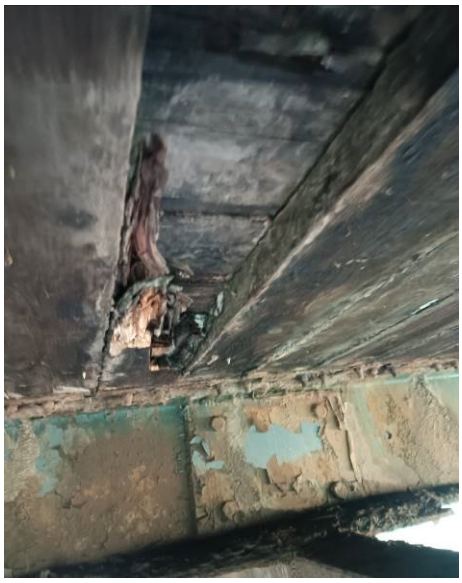


18-19. képek: Jobb oldal. Uszadékkal körbevett faoszlopok. Az faoszlopok és fejgerendák felületén vizes szennyeződés látható. Meder kőszórása rendezetlen, hiányos.





20 – 21. képek: Befolyási oldal. A vasbeton térdfal repedezett, a repedések mentén jelentős betonleválással, kezdődő tönkremenetellel. Az acélfőtartók jelentős korróziója alakult ki a hídfőknél, a sarualátámasztásoknál és a felső övnél. Az acélgerendák alátámasztását biztosító saruk lapkorróziósak, helyenként elmozdultak.





22. kép: Kifolyási oldal.
Felszerkezet alulnézete. Kifolyási oldal jobboldali közbenső támasz felett. Az alsó pallósor letört, a tartószerkezet korróziós.

23. kép: Kifolyási oldal mindkét oldal.
A 2025-ben kifordult **saruk mostanra kiestek**.
A főtartó közvetlenül a terhet nem adja át.



24. kép: Kifolyási oldal.
Felszerkezet és a közbenső támasz csatlakozása.
Az acélgerendákat csomólemezzel toldották meg. Az acélszerkezetek korróziósak.
A közbenső pallóvégek korhadása jól látható.



25. kép: Alulnézet, közbenső támasz felett. Bent maradt korróziós csavarok, rögzítő szerepük nincs.



26. kép: Pallószélek rögzítése eklektikus.

2025 évi felső pallósor rögzítése nem teljesértékű, átmenő csavarozás csak a hídszéleken alkalmaztak, a 26. képen látható módon szakszerűtlenül. A középső acélgerendákra történő rögzítés elmaradt, a 25. képen a régi elkorrodált csavarvégek láthatók. A felújítás során a csavarok felső részét levágták. A híd középső részén a pallók rögzítésére szerkezeti csavarokat használtak, de ezeket az elkorhadt 2. és 3. pallósorba csavarták. A rögzítés nem megfelelő, a burkolat tönkremeneteléhez hozzájárult.

27. kép: Pályaburkolat. Liget utca felől 2,5-3cm szint-különbség van. A csatlakozó szögacél vízszintes része már évekkel ezelőtt letört.





28. kép: Korlát sérülése. A tó felőli kifolyási oldalon.



29. kép: Oldalnézet. Érintésvédelem hiányzik.



30. kép Pályanézet Liget utca felől.



31. kép: Liget utcai árokcsatlakozás. Kimosódás, a víz a burkolat alá jut a hídfő közelében.



32. kép: Meder. Rendezetlen, növényzettel benőtt.