

Javítás

Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése

Előírás

Kiadás éve: 2005

Kiadó: Magyar Útügyi Társaság (MAÚT)

MAÚT-szám: e-UT 06.03.13. (ÚT 2-1.202)

MAÚT-kategória: előírás

Impresszum: 2005. július 1.
Magyar Útügyi Társaság, 1024 Budapest, Petrezselyem u. 15–19., www.maut.hu

ISBN: –

Tárgy: Az új aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek építésének, illetve meglévő aszfaltburkolatú pályaszerkezetek teherbírás szempontjából történő megerősítésének egységes méretezési és tervezési módszere.

Előzmények: Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése, ÚT 2-1.202:2003

Javítás: [Kiegészítés a szakbizottság közleményével a 22. oldal 7.2.8. ponthoz.](#)

[A javítás közzététele: 2010. december 15.](#)

Megjegyzés: –

KIEGÉSZÍTÉS
az ÚT 2-1.202 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése című
útügyi műszaki előíráshoz

A 7.2.8. pont az alábbiak szerint módosul:

Jelen előírásban az MSZ 2509-4 szerinti kézi billenőkaros behajlasmérő készülékkel vagy a Lacroix-féle teherbírásmérő berendezéssel mért behajlások szerepelnek, a szükséges erősítő aszfaltréteg-vastagság 7.2. ábrán látható méretezési diagramja csak ezekre érvényes. A Lacroix-féle teherbírásmérő berendezéssel mért behajlások értékei a billenőkaros behajlasmérő készülékre való átszámítás után használhatók.

A Lacroix-féle teherbírásmérő berendezéssel a nagyobb teljesítmény és a mért behajlások nagyobb sűrűsége miatt megbízhatóbban lehet a homogén teherbírású szakaszokat elkülöníteni.

A KUAB vagy a Dynatest ejtősúlyos teherbírásmérő berendezéssel mért dinamikus behajlások ezen útügyi műszaki előírás alkalmazásakor a kézi billenőkaros behajlasmérő készülékkel mérhető statikus behajlásokra a következő összefüggés alkalmazásával számíthatók át:

$$s \approx 1,2 d - 0,08$$

ahol:

s – a statikus behajlás, mm

d – a tárcsaközép dinamikus süllyedése, mm

Az így kapott statikus behajlás korrekciójakor (lásd a 7.3.1.2. pontot) a kerékterhelés korrekcióját $C_k = 1,0$ -nek kell venni, mivel a dinamikus mérés végeredménye 50 kN kerékterhelésre vonatkozik.

Ha 200 fm hosszon a dinamikus behajlások több, mint a fele 0,15 mm vagy ez alatti, akkor az átszámítás nem használható. Ilyenkor a 7.3.2. pont szerinti összehasonlító módszert célszerű alkalmazni.

A mérési pontokat az egyes forgalmi sávokban legfeljebb 40 méterenkénti eltolással kell kijelölni úgy, hogy a teljes pályán a mérési pontok közötti távolság az úttengelyre vetítve legfeljebb 20 m legyen.

A tervezett szakaszon legalább 30 mérési pont legyen. A mértékadó behajlást ezen útügyi műszaki előírás 7.3.1. pontja szerint kell számítani.

A megerősítés tervezhető és a homogén szakasz képezhető a dinamikus behajlásokon alapuló méretezési szoftverekkel kapott eredmények alapján is. Ha a fenti átszámítással és a szoftverrel kimutatott erősítő aszfaltréteg vastagsága közötti eltérés nem több 20 százaléknál, akkor a nagyobb értéket kell mértékadónak venni.

A teherbírás méréseket lehetőleg az elnedvesedés miatti legkedvezőtlenebb tavaszi időszakban, a megerősítést megelőző év tavaszán, március–május hónapokban kell végrehajtani. Az egyéb időpontokban végrehajtott mérések eredményeit erre a legkedvezőtlenebb időszakra kell átszámítani. Amennyiben a megerősítés előtt a meglévő pályaszerkezetből réteget/rétegeket távolítanak el, vagy ha az útpályaszerkezet több rétegének vagy egészének felbontásával, majd helyszíni átkeverésével felújított rétegeket készítenek, akkor a fogadó felületen a réteg/rétegek eltávolítása után a megváltozott teherbírást ellenőrizni, majd a méretezést szükség esetén, ennek figyelembevételével módosítani kell. Teherbírási elégtelenség esetén az eltávolított aszfaltréteg(ek) pótlása ugyanolyan vastagságú aszfaltrétegekkel nem minősül megerősítésnek, ezért a méretezés eredményeül kapott erősítőréteg-vastagságot kell előíranyozni.

Budapest, 2006. április 5.

A Magyar Útügyi Társaság szakbizottsága