

A közútfejlesztés új lehetőségei

II. Nemzetközi Betonút Szimpózium



A közútfejlesztés új módjairól, 21. századi technológiáiról is szó esett a II. Nemzetközi Betonút Szimpóziumon. A Magyar Cementipari Szövetség (MCSZ) és a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) által szervezett előadásorozat a Magyar Tudományos Akadémia dísztermében rendezték meg 2007. április 24-én.

Az ország közúti forgalmának hetven százalékát az országos közúthálózat viseli. Ennek háromnegyed része terheli a gyorsforgalmi utakat és a főutakat. Az országos közúthálózat szolgáltatási színvonala az ezredfordulóra csak korlátozottan képes teljesíteni az ország átalakuló gazdasága és a társadalom által támasztott igényeket. Ugyanakkor a közutak állapota az ország bizonyos régióinak fejlődését is akadályozza, hiszen a területfejlesztés alapját is ez jelentheti.

A nehézforgalom nagyarányú növekedése, az ismétlődő nyári csúcshőmérsékletekkel párosulva kikényszeríti az útépités gyakorlatában a technológiák megújítását. Az aktuális állapotok figyelembevételével új pályaszerkezetekre van szükség, amelyek képesek felvenni a forgalomból származó terheket. E célok eléréséhez a nagyobb teljesítményű, merev beton, illetve különleges anyagokból készülő, a termikus feszültségeknek ellenálló félmerev aszfalt pályaszerkezetek alkalmasak.

Az európai betonburkolat-építési módszerek egységessé váltak, az alkalmazott technológia fő jellegzetessége, hogy a csúszózsarus építési módszer ma már szinte kizárólagos. A beton összetételének kis változtatásával jelentősen befolyásolhatók az anyag tulajdonságai, így fejlesztették ki a nagy szilárdságú, nagy teljesítőképességű betonokat, amelyek jól tűrik a hőmérséklet ingadozását és az intenzív forgalmi terheléseket. A legtöbb külföldön épített betonburkolat hézagolt, és a keresztvezetékben is teherátadó vasalás van. Ezt a gyakorlatot követi az útépités szempontjából számunkra példaértékű Ausztria, Németország és Svájc.

Az itthon elvégzett vizsgálatok és a próbaszakaszok építései azt mutatják, hogy a közelmúltban a gyorsforgalmi utakon jelentkező problémáknak számos, egymással összefüggő oka van. Szerepet játszik a megrendelő nem kellően megalapozott igénye, az előkészítés során a gyakori időzavar, a mű-

A rendezvényen elhangzott előadások listája

Dr. Lányi Péter, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közúti Közlekedési Főosztály osztályvezetőjének előadása

Miért építünk betonburkolatokat?

Dipl.-Ing. Klaus Böhme, ügyvezető, F. Kirchoff Strassenbau GmbH&Co.KG, a Gütegemeinschaft Verkehrsflaechen aus Beton e.V. ügyvezető elnöke, Németország

A MAÚT útépitési, műszaki, szabályozási tevékenysége

Tombor Sándor, a MAÚT elnöke

A hosszú élettartamú betonburkolatok európai gyakorlata

Dr. Gáspár László kutató-professzor, Közlekedéstudományi Intézet

Innovatív betonburkolat-építési technológiák – Whitetopping/kompaktbeton

Dipl.-Ing. Siegfried Riffel, Projektmanager, HeidelbergCement AG, Németország

Az M0-s építésének néhány sajátos kérdése

Vörös Zoltán, létesítményi főmérnök, UTIBER Közúti Beruházó Kft.

Betonburkolatú helyi utak Lengyelországban

D.Sc.eng. Zbigniew Giergiczny, tanácsadó, Gorazdze Cement S.A. Lengyelország

Körforgalmak betonburkolattal

Dipl.-Bauingenieur Rolf Werner, Beratung und Expertisen für Verkehrsflaechen in Beton, Svájc



szaki ellenőrzés hiányosságai, a kivitelezők érdekeinek túlzott érvényesülése.

A hazai útügyes szakemberek a következő megállapításokra jutottak: a nehézforgalom által nagymértékben igénybevett pályaszakaszokon, különösen ott, ahol a forgalom sűrűsége a nehézgépjárműveket csatornázott mozgásra kényszeríti, merev pályaburkolatokat kell alkalmazni. A technológia alkalmazása megoldást jelent a forgalmi terhelés hosszú távú problémáira. A meglévő útburkolatok az egyre növekvő, és egyre nagyobb terhelést jelentő teherforgalom hatására elérik teljesítőképességük határát. Az aszfaltutak kopórétege általában 10-15 éves élettartammal rendelkezik, az új típusú betonutak akár 40-50 éven keresztül is bírják a terhelést. A 2005-ben átadott M0-s körgyűrű esetén már bizonyított betontechnológiát nem csak az országutak tekintetében érdemes számításba venni; a betont manapság egyre több alacsonyabb rendű közút meg-, illetve újjáépítésénél alkalmazzák, hiszen az alkalmazás módja az utóbbi évtizedekben hatalmas fejlődésen ment keresztül.

A II. Nemzetközi Betonút Szimpózium legfontosabb kérdése, hogy Magyarország közúthálózatának fejlesztésében milyen szerepet tölthetnek be a betonból készült utak. A nyugaton népszerű megoldásokat rangos külföldi előadók mutatták be, akik a magyar szakemberekkel együtt vizsgálták, hogyan lehetne ezeket a technológiákat Magyarországon is alkalmazni. ■

