

VÁLASZ DR. RIGÓ MIHÁLY „JAVÍTHATNÁNK-E AZ ÚJ ASZFALTOS ELŐÍRÁSAINKAT?” CÍMŰ CIKKÉRE

A MAÚT ASZFALTUTAK MUNKABIZOTTSÁGA

1. ELŐZMÉNYEK

A Közlekedésépítési Szemle 59. évfolyam 4. számában megjelent dr. Rigó Mihály: „Javíthatnánk-e az új aszfaltos előírásainkat?” című cikke, és közvetlen utána „A MAÚT Aszfaltutak munkabizottságának állásfoglalása” c. anyag.

A két írásos anyag között nincs közvetlen kapcsolat. Az állásfoglalás dr. Rigó Mihálynak, a MAÚT vezetéséhez megküldött egy konkrét ügygel kapcsolatos felvetésére adott válasz. Ily módon az olvasó számára állásfoglalásunk félreérthető, sőt a megválaszolatlanság érzetét is keltheti.

Bizottságunk véleménye az, hogy szabályozásaink értelmezésének, javításának egyetlen helyes útja a nyílt szakmai vitákban való részvétel. Ennek megfelelően – valamivel több, mint másfél év óta – számos fórumon (Ütügyi Napok, HAPA-konferenciák, a nagy építőcégek által a közútkezelőknek szervezett szakmai workshopok stb.) igyekezett bizottságunk az európai szabályozásokkal való hazai harmonizációs munkát bemutatni, az új szabályozás filozófiáját és részleteit is ismertetni.

Az új aszfaltos előírások normaszövege 2007. év novemberétől a végleges jóváhagyás előtt széles szakmai körben ismertté vált, a beérkező véleményeket a bizottság megvitatta, a 2008. évi megjelentetésnél figyelembe vette. Különböző fórumokon jeleztük azt is, hogy a bevezetés tapasztalatait figyelembe fogjuk venni a szabályozások következő átdolgozásánál.

Megemlíthető még, hogy 2008. május 15. és ahogy a cikkíró fogalmaz a „2008. évi nagy téli útépitési szezon” előtt az előírások mindenki számára rendelkezésre álltak, azaz elegendő idő volt az alkalmazásra való felkészüléshez, az esetlegesen fennmaradó kérdések megfogalmazásához.

Mindezek után bizottságunk sajátos helyzetbe került, mert ugyan nyilvánvalóan egyet kell értsen az alkotó kritikával (ezzel nincs is semmi gondja), de a cikk egyes megfogalmazásai, sejtetései, illetve állításai (pl. „az UME által okozott anyagi kár” stb.) lényegesen túlmennek a megengedhető mértéken, sőt személyiségi jogaink területét sértik. A cikk szerzőjének ezen legalábbis el kellene gondolkoznia.

A cikk szakmailag értelmezhető részei ugyanakkor tartalmaznak valós és méltányolható kérdéseket is, ezért úgy döntöttünk, hogy ezekre röviden válaszolunk.

2. MŰSZAKI SZABÁLYOZÁS ÉS MINŐSÉG

Mindenekelőtt tisztázni kell azt, hogy a műszaki szabályozás mennyiben képes a minőséget befolyásolni. Az építési-fenntar-

tási munkákon elért minőség a tényleges használat során mutatkozik meg, ebben a műszaki szabályozásnak jelentős a szerepe, de nem kevés egyéb tényező is befolyásolja ezt.

A bizottság tagjainak mély meggyőződése, hogy az elért minőség a Közútkezelő – Megrendelő – Tervező – Vállalkozó – Műszaki ellenőr (Mérnök) – Fenntartó együttes „teljesítménye”, amit nem egy projekten, hanem a projektek sorozatán keresztül tanúsított következetes, szakmailag és jogilag korrekt együttműködéssel lehet csak elérni.

A bizottság tagjainak személyes tapasztalata az, hogy a ténylegesen jelentkező hibák – amelyek mennyiségét véleményünk szerint indokolatlanul felnagyítják – alapvetően ezen szükséges következetesség mindig tetten érhető hiányából adódnak, műszaki szabályozásaink már csak ezért sem hibáztathatók önmagukban.

Meggyőződésünk az, hogy nemcsak bizottságunk, hanem a MAÚT minden bizottsága örömmel várja és munkájába beilleszti az alkotó kritikát, de nem tisztünk más helyett az elvárható feladatokat elvégezni.

3. AZ ASZFALTKEVERÉKEKRE VONATKOZÓ UNIÓS SZABÁLYOZÁS FILOZÓFIÁJA

A szabályozás filozófiájával kapcsolatban számos publikáció jelent meg a hazai szakirodalomban, ezekre itt nem kívánunk részleteiben kitérni.

Ezen publikációk a szabványokra, az előírásokra vonatkozó sok-sok hivatkozást tartalmaznak, ami persze a szöveg megértését nem teszi könnyűvé, ezért itt most „konyhanyelven” megpróbáljuk a legfontosabbakat összefoglalni.

Az alapelv nagyon egyszerű: ha különböző projekteken hosszú távon jól teljesítő aszfaltkeverék-teljesítményt tapasztalunk, akkor ennek összetételét, az alapanyagokat, a gyártási eljárás meghatározó elemeit rögzítenünk kell. A továbbiakban mint vevő ezt igénylem. Ez tekinthető az empirikus modellnek.

Előfordulhat (és a gyakorlatban sajnos egyre gyakrabban elő is fordul) hogy a külső körülmények (forgalom nagysága, jellege, terhelőabroncsok, felmelegedés, káros emissziók stb.) egyre jobban eltérnek a régebben tapasztaltaktól. Ezért célszerű megadni a lehetőséget arra, hogy ne a receptet rögzítsük, hanem a keverékkel szembeni követelmények közül azokat, amelyek elméleti alapon is valóban jellemzik a keverék deformációs hajlamát, fáradási képességét, adhéziós tulajdonságait stb. Ezeket a tulaj-

¹ A MAÚT Aszfaltutak munkabizottságának tagjai: Balogh Lajos, Bartha Géza, Fülöp Pál, Jencs Árpád, Karoliny Márton, Orbán Balázs, Dr. Pallós Imre, Puchard Zoltán, dr. Vinczéné Görgényi Ágnes.

donságokat konkrét határértékekkel írjuk elő. Ez tekinthető az alapvető (fundamentális) modellnek.

Az európai szabályozás a legnagyobb mennyiségben gyártott és épített aszfaltbeton termékcsoporthoz tartozó esetében azt írja számunkra elő, hogy a két lehetőség között választani kell. Bizottságunk – kellő megfontolás után – a nehezebb, rögzösebb, de a jövőben feltétlenül több hasznot hozó alapvető modellt választotta.

Megjegyzendő, hogy a szabályozás európai szintű továbbfejlesztése egészen biztosan hoz további változásokat, de ezek megalapozásához megfelelően értékelhető adathalmaznak kell összegyűlni. Jelenleg egész Európa velünk együtt ebben a stádiumban van.

Ahhoz, hogy megfelelő aszfaltkeveréket tudjunk előállítani, a következők szükségesek:

- kell egy igazolt keverék-összetétel, ezért kell típusvizsgálatot készíteni,
- kell egy alkalmas (megfelelő gyártási képességekkel rendelkező) keverőtelep,
- kell egy olyan – vizsgálatokon alapuló – ellenőrző rendszer, ami a gyártás során szükségképpen bekövetkező ingadozások nagyságát méri és előírja a beavatkozást.

Ezt szolgálja az üzemi gyártásközi ellenőrzési rendszer.

Az európai szabályozás lényegében az aszfaltkeverékekre vonatkozóan ilyen módon ad eljárásokat és módszereket. Lehet, hogy az alábbi illusztráció nem illik egy szaklap hasábjaira, a megérthetőség érdekében mégis érzékeltetjük az európai előírások lényegét egy köznapis párhuzammal.

Gondoljunk arra, hogy amikor egy kellemesnek ígérkező vacsorára egy vendéglőbe betérünk és az étlapról választunk, akkor a háttérben hasonló rendszerek működnek. Ezek előírják és biztosítják a beérkező nyersanyagok megfelelő vizsgálatát, tárolását, előkészítését, a higiénés feltételeket stb. Ugyanígy szabályok rögzítik az egyes adagok tömegét, a szükséges körítések mennyiségét stb. Ezzel mi vevőként alapvetően nem törődünk és nem is feladatunk, annak erre megfelelően felhatalmazott ellenőrző intézmények.

Ugyanakkor elvárjuk, hogy például a steak angolosan legyen elkészítve, a fűszerezésre is lehetnek igényeink. Ha mindezt nem tudják biztosítani, felállunk és egy másik vendéglőt keresünk, vagy ha a kihozott étel érzékszervi vizsgálatunknak nem felel meg, akkor visszaküldjük, adott esetben a panaszkönyvbe is beírunk. Amennyiben az ételtől esetleg megbetegszünk, az orvos hivatalból fel szólal (tehát nem is kell tennünk semmit) és elég nagy valószínűséggel még kártalanításban is lesz részünk.

Normál esetben mindezen „intézkedések” hosszabb távon azt eredményezik, hogy rendszeresen meg leszünk elégedve.

Természetesen lehet mondani, hogy az aszfalt nem étel, de a rendszerbeli hasonlóságokat aligha lehet tagadni.

Az aszfaltkeverék esetében a Megrendelőnek még további eszközei is vannak:

- az egyik a keverék-összetétel átadási vizsgálata. Itt megjegyzendő, hogy jelentős szigorodást hozott az új szabályozás, a részletekbe most ne menjünk bele,
- a másik a szavatosság/jótállás intézménye, ami megfelelő jogi háttérrel ad a megrendelői érdekvédelemnek,
- a harmadik lehetőség az egyes nyomvonal jellegű építésműszerek kötelező alkalmassági idejéről szóló együttes miniszteri rendelet.

Az a tény, hogy a helyszínen vett minta összetétele (megfelelő tűrésekkel) megfelel a típusvizsgálat egyes értékeinek, kellő garancia arra, hogy a keverék az igazolt típusvizsgálati követelményeket teljesíti, amennyiben később mást tapasztalunk, akkor a megfelelő jogi lépések megtétele szükséges.

A megfelelőség igazolása jogszabály alapján a Vállalkozó feladata, az abban valótlán eredmények közlése pedig a büntetőjog tárgykörébe tartozik, személyes felelősséggel jár, ez pedig a társaságra mint kötelezettre vonatkozó polgári jogi következményeket nem mérsékl.

Az aszfaltkeverék-gyártás európai szabványokban, előírásokban megfogalmazott megfelelőségértékelési rendszerének a lényege, immár nem konyhanyelven kifejtve az alábbi:

Az építési termékekre (mint amilyen az aszfaltkeverék) vonatkozó alapjogszabály az 1988. december 21-én kiadott 89/106. EKG Irányelv több mint húsz éves. Hazánkban e tárgyban az alapvető jogszabály a 3/2003. (I. 25.) BM–GKM–KvVM együttes rendelet. Ez tartalmazza az építési termékek műszaki követelményeinek, megfelelőségigazolásának, valamint forgalomba hozatalának és felhasználásának részletes szabályait.

Az aszfaltkeverékek szabványkövetelményeknek való megfelelőségét a gyártónak egyrészt az MSZ EN 13 108-20 szerint végzett első típusvizsgálattal, amelyet a keverőtelepi gyártást követően kell érvényesítenie (validálnia), másrészt az általa az MSZ EN 13 108-21 szerint végzett üzemi gyártásellenőrzéssel, beleértve a termékértékelést, kell bizonyítania. Ez a gyártás-ellenőrzési rendszer nem más, mint az ISO 9001 szabványban leírt minőségirányítási követelmény-rendszer, az aszfaltgyártási sajátosságokat is magába foglalva. Ezt a gyártónak kell létrehoznia, folyamatosan e szerint kell működtetnie és az arra feljogosított szervezettel tanúsíttatnia is szükséges. Az üzemi gyártásellenőrzés folyamatos felügyeletét, értékelését, jóváhagyását és tanúsítását az illetékes magyar minisztérium kijelölésével és az Európai Bizottság bejegyzésével rendelkező, a tevékenység végzésére felkészült, NAT által akkreditált szervezetek végzik.

A gyártás-ellenőrzési rendszer alapja az alapanyagok, az összetétel és a keverék mintavétel és laboratóriumi vizsgálattal való ellenőrzése. Nem foglalja magába az aszfaltkeverékek teljesítményi jellemzőinek, mechanikai tulajdonságainak (pl. keréknyomvályú vizsgálata) folyamatos figyelemmel kísérését. A gyártás során a típusvizsgálatban (ill. keveréktervben) meghatározott aszfaltösszetételt kell a szabványokban megengedett eltérésen belül biztosítani. Amennyiben az összetétel a gyártás során a szabványokban megengedett értékeken belül változik, úgy kell tekinteni, – anélkül, hogy vizsgálnánk, – hogy az aszfalt mechanikai paraméterei is teljesülnek. Az aszfaltkeverék megfelelőségigazolása az európai aszfalt termékszabványban előírtak alapján kötelezően 2+ rendszer szerint történik. Az aszfaltkeverék megfelelőségi nyilatkozatát a szabványban rögzített tartalommal a gyártó adja ki.

Az új aszfaltos műszaki előírások az előbbieken röviden összefoglalt európai előírások alapján készültek és az európai szabványoknak 100%-ig megfelelnek.

4. VÁLASZOK A KONKRÉT KÉRDÉSEKRE

A továbbiakban a cikkíró kérdéseit esetenként rövidítetten felváltva adjuk meg konkrét válaszainkat.

– *Ad a) és ad b) Milyen jellemzők találhatók egy hasonló célú francia, német, esetleg osztrák előírásban? Nem jelenhetne meg ezekről egy cikk a Szemlében?*

Az érdemi szabályozási munka során egyedül az osztrák előírások belső használatú tervezetei álltak rendelkezésünkre. Ma már mindhárom említett ország előírását természetesen ismerjük, Ezek a szabályzatok hasonlóak (az európai szabályozás túl nagy mozgásteret nem engedett) és megállapítható, hogy a mi szabályozásunk inkább a szigorúbb oldalon van.

A Bizottság foglalkozik azzal a gondolattal, hogy néhány külföldi előírást a magyar előírással összehasonlító módon fog ismertetni, még akkor is, ha ez egy olyan többletmunka ami külön kapacitásokat igényel.

– *Ad c) Nem lehetne az 5–7. táblázatok címéből kihagyni a tervezési jelzőt?*

Nem, mert ezen táblázat az aszfaltkeverékek tervezésére vonatkozik, amelynek eredménye több lépcsőn keresztül egy keverékterv és az a gyártási utasítás, amely alapján a keverék gyártása történik.

– *Ad d) „Nem lehetne a táblázatok után egyértelműen beírni azt, hogy a bennük lévő értékeket be kell tartani?”*

A kérdés eleve értelmetlen, mert ha a táblázat értékei a tervezésre vonatkoznak, akkor evidens, hogy azokat be kell tartani.

Lehet, hogy furcsa hasonlattal élünk, de hazánkban az utolsó tíz év legnagyobb tömeges beruházása volt mintegy 1 milliárd új személygépkocsi megvásárlása kb. 2500 milliárd forint értékben. Ezen üzletek megvalósulása (átadás-átvétel) során egyetlen vizsgálat eredményét nem adták át a vevőnek, és a vevő sem készített (ellenőrző) vizsgálatokat. Ennek ellenére a jótállási rendszer kifogástalanul működött akkor is, ha a vevő nem szólt fel, lásd például a visszahívásokat.

Ha van egy világos, korrekt és következetes munkával kialakított piaci környezet (az aszfaltkeverékek esetén az európai szabályozás lényegében ezt kívánja elérni azzal, hogy terméként definiálja azt), akkor a vizsgálatok funkciója a vevő oldaláról érdeklenné válik, a vállalkozónak viszont létkérdés az, hogy tudja, hogy jót produkál, tehát szükségképpen fog vizsgálatokat végezni és ennek alapján meg fogja tenni a szükséges helyesbítéseket.

A fenti „piaci környezet” jelzős szerkezet viszont korrekt tervezést, reális követelményeket (pl. a meteorológiai viszonyok figyelembe vétele, határidők stb.) és még sok mást is igényel, Ez nem egyedül a műszaki szabályozásokat készítő bizottság feladatköre!

– *Ad e) Nem lehetne felsorolni azokat a jellemzőket értékekkel együtt, amelyeknek a jótállási idő végéig igaznak kell lenni, teljesülnie kell?*

Ez a kérdés nagyon lényeges, a válasz egyértelmű igen, kellene olyan jellemzőket megfogalmazni, amik egy definiált időtartamon belül a „megfelelő használati alkalmasság” követelményeit tartalmazzák. Ehhez azonban azt is tudni kell, hogy ilyen követelményeket úgy csak „általánosan” megfogalmazni nemigen lehet, ez konkrétan egy-egy projekt esetére lehetséges.

Léteznek is hazánkban ilyen előírások például a koncessziós autópályák esetében. Ezekről több publikáció is megjelent, sajnálatos, hogy a szakma érdeklődése ezek iránt viszonylag csekély. Jelen válasz terjedelmi kereteit meghaladja ezen kérdés részletes kibontása, csak annyit jegyzünk meg, hogy egy ilyen – konkrét projektre vonatkozó – előírárendszer ugyan nem túl bonyolult, de az a munkamenynység, amivel a teljesíthetőség megalapozható (pályaszerkezet-állapot feltárása, méretezés, keveréktechnológiák különböző változatai stb.) különleges felszereltséget és nagy szakértelmet kíván. A kérdés egyébként egy publikáció témája lehetne.

– *Ad f) Ha ezeket leírnánk nem lehetne e kihagyni a 10. oldal alján lévő „validálásra”-ra vonatkozó bekezdést, mint ezek után felesleges kikötést?*

Az e) pont alatt adott válaszainkból következik, hogy ilyen változtatást nem tartunk helyesnek, továbbá az EN-szabványok a validálást előírják.

– *Ad g) Így van ez a franciáknál, németeknél és osztrákoknál is? (Megjegyzés: g) ponttól a kérdések a rétegekre vonatkoznak.) Igen így van.*

– *Ad h) Helyes, hogy a 13. táblázat csak a hézagtartalom-többlet miatt szankcionál?*

Helyes, mert a felső határ betartása egyrészt a fáradási tulajdonságok megfelelésével, másrészt a burkolati vízmozgások kizárásával (csökkentésével) párosul. A cikkíró nem mondja ki, de a szövegből kiderül, hogy számára az alacsony (tervezetnél alacsonyabb) hézagtartalom a nem megfelelő deformáció-ellenállási képességet jelentheti, ez a vélekedés azonban nem helyes. Egyébként meg egy „szilvakeverék” összetétel nyilván jelentősen különbözni fog a validált típusvizsgálat összetételétől. E kérdés kapcsán is megemlíthetjük még, hogy Ausztria, Németország és Franciaország is a hézagtartalom felső határának túllépését szankcionálja.

A cikkíró a 302-es előírás „legkártekonnyabb” mondatának azt a mondatot tekinti, hogy nem megfelelőnek kell tekinteni a megépült aszfaltréteget azon szakaszon, amelyen a 3.1. – 3.8. pontokban felsorolt valamelyik követelmény nem teljesül. Ez a cikkíró megállapítása. Most mi kérdezzük meg azt, hogy elképzelhető, hogy az előírások készítői más országokban is „kártekonny előírásokat” készítenek?

A cikkíró ezen megállapításához csatlakoznak még az i) és a j) pontokban feltett kérdések is.

– *Ad i) és ad j) ... „Nem lehetne azt leírni, hogy a nyomvályúhajtalam-vizsgálatot el kell végezni mind a műszaki átadás-átvétel időpontjában is és a jótállási időszak végén is, ...?”*

Természetesen elő lehet írni, csak nincs semmi értelme, mert a jótállási időszak végén a felület vagy nyomos, vagy nem, értelmetlen külön vizsgálni. Az utóbbi nem kevés évben az új pályaszerkezetek esetében (pl. gyorsforgalmi utakon) gyakorlatilag nincs nyomosodási probléma, repedések viszont vannak. A felújítási munkáknál jelentkező nyomosodások az esetek döntő hányadában nem a keverékre, hanem az átgondolatlan előkészítésre, tervezésre, kötőanyag-megválasztásra (ami megrendelői feladat!) a nem megfelelő feltárára és a következetes javítási kiképzés elmaradására stb. vezethetők vissza. Ezeket viszont nem lehet kizárólag a keverékre vonatkozó szabályozással „kezelni”.

– *Ad k) Ha kiderül, hogy valami miatt az aszfaltréteg vékonyabb a megengedettnél, akkor miért fizetünk úgy, mintha a megrendelt nagyobb vastagsággal készült volna el. ...?*

A vastagság helyenkénti csökkenése véletlenszerű, ami minden tömegszerű gyártási, építési folyamatnál előfordul. Ha a Vállalkozó tudatosan kisebb vastagságot akar építeni, akkor nemcsak azt a kockázatot vállalja fel, hogy minőségcsökkenést (értékcsökkenést) lesz a teljesítése, hanem azt is, hogy selejtet építhet. Ha kivételes esetekben (elsősorban új pályaszerkezet építésénél) mégis eléri azt, hogy átlagosan egy-két mm vastagságcsökkenést úgy produkál, hogy egyetlen mintavételi szakaszon sem fordul elő túrérték alatti vastagságcsökkenés, akkor az ilyen produktumot nem elmarasztalni kell. Egy jól képzett Mérnöknek ehhez a kivételes esethez, ehhez az „extraprofitához” egyenesen gratu-

lálnia illene! Ez ugyanis azt jelenti, hogy a Vállalkozó jól képzett, rutinos kivitelező.

Miután a vastagságra vonatkozó szabályozásunk több mint egy évtizede (vagy például Németországban hosszú évtizedek óta) bevált, nem tartjuk célszerűnek a változtatást, de cikk írójától megkérdezzük még azt is, hogy ezt hosszú időn át miért nem kifogásolta?

– *Ad l) Nem lehetne-e az utügyi előírásba betenni szabványosított, előregyártott mintavételi és minősítési terveket?*

Lehetne, de sokkal inkább a tervek megfelelő fejezetei azok, ahová ez való, lásd még a következő pontot. A mintavételi és megfelelőségigazolási tervek formanyomtatványt csak nagy általánosságban lehet készíteni. Ezek általában projektfüggő dokumentumok. A kivitelezői laboratóriumok egyébként is általában rendelkeznek olyan szoftverekkel, amivel a mintavételi és megfelelőségigazolási terveket el lehet készíteni.

– *Ad m) Nem lehetne-e érvényt szerezni annak, és beírni az előírásba, hogy a kivitelezői teljesítés vége ne a műszaki átadás-átvételi eljárás kezdete, hanem a jótállási időszak vége legyen?*

A kérdést magas szintű jogszabály, a 290/2007. Kormányrendelet rendezi. Bizottságunknak jogalkotásra nincs kompetenciája. A kérdésre ez a jogszabály egyébként kitér, azaz a minőség definiálását egyértelműen a tervdokumentáció szerkezetébe utalja, azt ott kell megoldani.

– *Ad n) ... „be lehetne-e az ÚME-ba írni: A megrendelő a megfelelőség igazolásának ellenőrzésére megrendelői ellenőrzői vizsgálatokat köteles végeztetni, melynek...”?*

Ez is jogalkotási kérdés, bizottságunknak miniszteri rendelet módosítására sincs kompetenciája.

– *Ad o) Mit is akarunk mi ezek után? Kinek készültek tulajdonképpen ezek az ÚME-k?*

A tartósságra vonatkozóan pontos iránymutatást még az európai szabványok sem adnak, nyilván azért, mert az előzőkből is kikövetkeztethető módon általános érvénnyel ilyenek nem adhatók meg.

4. ZÁRÓ MEGJEGYZÉSEK

A szabványok, a műszaki előírások elvileg lehetnek jók, avagy rosszak, némi iróniával szólva az a köztudott, hogy mindenki számára megfelelő előírás nincs. Aszfaltos műszaki előírásaink egy európai koncepció alapján készültek, ezért a keretelőírások által szabta szabályozási elemektől elvileg nem lehetett, és nem is akartunk eltérni. Ezt tették más európai országok szakbizottságai is. Az európai uniós országokban szinte egy időben dolgozták ki a nemzeti alkalmazási dokumentumokat. A mi előírásaink 2007 végére készültek el és 2008. május 15-én váltak hatályossá. A formailag 2007. évi kiadású német TL-Asphalt és ZTV-Asphalt előírásokat (amelyek ugyancsak 2007 év végére készültek el) például hivatalos érvénnyel csak 2008. szeptember 19-i dátummal adták ki. Természetesen bizottságunk „multi” – és „nem multi” tagjainak voltak információi a más országokban folyó munkákról, teljes részletességgel azonban 2008. év végétől ismerjük a külföldi előírásokat.

Így hát 2009. év elején biztosan válaszolhatunk is a cikkben feltejtett kérdésre; „Így van ez a franciáknál, a németeknél és az osztrákoknál is?” Válaszunk egyértelmű, igen, így van. Előírásaink jól beilleszkednek ezen országok előírásai sorába, a minőség szabályozása, a megfelelőségtanúsítás Európa országaiban – köztük hazánkban – az aszfaltokat illetően gyakorlatilag azonos.

Ez év elejétől bizottságunk által végzett munkák alapvető célja az volt, hogy a meglévő utügyi műszaki előírásainkat most csak oly módon korrigáljuk, hogy azok minél pontosabb, minél egyértelműbb szabályozásokká váljanak. A 2008. évi (alap) változathoz képest különösebb újdonságokat a várhatóan év végén megjelenő módosított előírásaink nem fognak tartalmazni, mert annak szükségességét immár több külföldi előírás ismeretében sem érezzük. A bizottságban ma egyedül arról folyik még vita, hogy a rétegek tapadására vonatkozó követelményeket a német előírás-hoz hasonlóan kibővítsük-e, annak ellenére, hogy ide vonatkozó hazai tapasztalat szinte alig van. Ennek szükségét az támasztja alá, hogy főleg a felújítási munkáknál a mart felület minősége, szennyezettsége sokszor kritikán aluli, vagy az aszfalthálók és aszfaltrácsok használata sok esetben elvtelen. Ez utóbbiak az esetek többségében nem képesek a nekik elvileg szánt erősítő funkciót ellátni, sokkal inkább az együttdolgozást csökkentik, ezzel korai tönkremeneteleket okozva. Ezért nem csupán és nem is elsősorban a kivitelező felelős.

A szerző mintegy „slusszpoénként” a tartósság követelményével kapcsolatban tesz enyhén szólva is epés megjegyzéseket; „mit is akarunk mi ezek után? Kinek készültek tulajdonképpen ezek az ÚME-k?” Bizottságunk ezen a megjegyzésen érdemben is elgondolkodott. Ezért a tartóssági követelményre vonatkozó rövid mondatot („Külön követelmény nincs”) az egyes előírásokból töröljük. Ez a mondat valóban nem fejezi ki jól azt, hogy a garanciális kötelezettségen túlmenően extra követelmény általánosságban nem támasztható. Ehelyett most majd pontosan hivatkozunk az aszfaltkeverékekre vonatkozó EN-szabványok ide vonatkozó pontjára. (Sajnos ez a hivatkozás sem mond túl sokat.) A különféle aszfaltkeverékekre vonatkozó kétnyelvű svájci (tehát nem európai uniós) szabványokban az „Alapelvek” fejezetben olvashatjuk az alábbiakat: „A szabvány betartásán túlmenően a szakmai tapasztalat szükséges feltétel ahhoz, hogy olyan burkolatok épüljenek, amelyek jó tartósságúak és az utazásbiztonsági követelményeket megfelelően teljesítik.”

Ezt a mondatot persze folytatni is lehetne, például úgy is, hogy ez a tapasztalat kettős követelményen, sőt kétszintű követelményen kell (kellene) alapuljon, nevezetesen azon, hogy a kivitelezőhöz képest a tapasztalatokból a megrendelő oldalán kellene hogy több tudás felhalmozódjon. Ez valóban fontos nemzeti érdek kell legyen.

SUMMARY

RESPONSE TO AN EARLIER ARTICLE APPEARED IN THIS JOURNAL (DR. MIHÁLY RIGÓ: SHOULD OUR NEW ASPHALT SPECIFICATIONS BE IMPROVED?)

The authors (members of MAÚT asphalt workgroup) created the Hungarian National Application Documents regulating asphalt industry that complies with the new European standards. The article clearly explains the new Hungarian specifications comply with both the national experiences and other European specifications (primarily the Austrian, German, French). Most critical comments are result of lack of knowledge and subjective judgement. Authors give professionally grounded answers for the specific problems in the article. Nevertheless the workgroup expects the comments and professionally based critics of the entire road construction craft in the favour of improving the specifications in the future as well.