

A MAGYAR ÚTÜGYI TÁRSASÁG DR. NEMESDY ERVIN DIPLOMATERV- PÁLYÁZATÁNAK TOVÁBBI DÍJAZOTTJAI

A 86. SZ. FŐÚT PÁLYASZERKEZET- MEGERŐSÍTÉSE

engedélyezési terv 11,5 tonnás tengelyterhelésre 151+500 és a 158+450 km közötti szakaszon

IVÁN GABRIELLA²

A megnövekedett és korlátozás nélkül az utakra engedett néhez tranzitforgalomtól országszerte egyre nő a megsüllyedt és leszakadt szélű szakaszok hossza az országos főutakon. A tengelyterhelés megengedett határértéke az uniós csatlakozásunk után az addigi 10 tonnáról 11,5 tonnára emelkedett. Ezek a változások komoly gondot jelentettek és jelentenek az úthálózat állapotában. A diplomamunkám témájaként választott útszakasz is ezekkel a problémákkal küszködik. Témám a 86. sz. másodrendű főút felújítása a jelenleg érvényben lévő szabványok figyelembevételével. Az érintett szakasz Csornától Bősárkányig terjed.

Előzetesen kapott adatokból és a helyszíni szemlét követően felvázoltam a jelenlegi helyzetet, az út állapotára, keresztmetszetére, vízszintes és magassági vonalvezetésének problémáira utalva. A terveket engedélyezési terv szinten készítettem el. A forgalmi tervezést követően meghatározásra kerültek a szükséges pályaszélesítési és erősítési beavatkozások.

A helyszínrajzi tervezés a már ismert keresztmetszeti adatokkal, vízszintes ívkorrekció alkalmazásával készült. A kapubejárók és földútcsatlakozások kialakításával, valamint a keresztező mellékút csomópontjának balra kanyarodó sáv kialakításával kialakult a vízszintes vonalvezetés.

Az út magassági vonalvezetése a meglévőhöz igazodik. A geodéziai felmérés adatai alapján megrajzoltam a kereszt-szelvényeket. A meglévő állapot felvitele után felrajzoltam a profilmarást és a szabályos útprofil kialakításához szükséges rétegmarást. Ezután a kialakult pályára illesztettem az új, méretezett pályaszerkezetet. A kereszt-szelvényekből burkolatmarási földmunka- és aszfaltmennyiségeket képeztem. A kereszt-szelvényekből torzított kereszt-szelvényeket képeztem 1:100-as vízszintes, 1:10-es magassági léptékkel.

A vízvezetés az így kialakult helyszínrajzi, magassági, keresztmetszeti változásoknak megfelelően lett megtervezve. A kereszt-szelvények alapján felvittem a hossz-szelvényre az árokfenékszint-magasságokat, szakaszonként kiegyenlítettem, megadtam az eséseket. Végül visszaszerkesztettem az így kialakult magasságokat a kereszt-szelvényekre, a tengelyvonalukat pedig a helyszínrajzra esésirányokkal együtt, figyelembe véve az átereszek helyzetét.

A kereszt-szelvények segítségével a szakaszon mennyiségszámítás, illetve a munka végén költségbecslés készült.