

Közútfejlesztés: új utakon

A közútfejlesztés új módjairól, a 21. század technológiáiról esett szó a II. Nemzetközi Betonút Szimpóziumon, amelyet a Magyar Cementipari Szövetség (MCSZ) és a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) szervezett. A konferencia résztvevői a neves külföldi és magyar szakértők segítségével átfogó képet kaptak a betontechnológia útépítésben rejlő lehetőségeiről.

A rendezvény megnyitóján *Skene Richárd*, az MCSZ elnöke hangsúlyozta, hogy a szimpózium jó alkalom a nemzetközi tapasztalatok megvitatására, valamint arra is, hogy a betonburkolatú utak építésében érdekelt szervezetek még szorosabb kapcsolatokat alakíthassanak ki egymással. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium képviselőjében *dr. Lányi Péter*, a Közúti Közlekedési Főosztály osztályvezető-helyettese mutatta be a nyitó előadásban a magyar kormány közlekedésfejlesztési politikáját.

FEJLESZTÉSI TERV

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretein belül hazai önrésszel együtt várhatóan 1800-2000 milliárd forint jut közlekedésre, amelyből az összes közlekedési fejlesztésnek legfeljebb 50 százaléka jut a közúti szektorra, mondta *Lányi Péter*. A projektek a Közlekedés Operatív Program (KözOP) és a Regionális Operatív Programok (ROP) keretein belül valósulnak meg. 2007–2013 időszakában a ROP keretéből például közútfejlesztésre 220 milliárd forint áll rendelkezésre, ebből 174 milli-

árd forint döntő részben mellékúthálózati felújításokra és építésekre, esetenként önkormányzati utakra, valamint 45 milliárd forint főúti célokra biztosított. Az uniós és állami forrásokon túl egyéb finanszírozási források bevonására is sor kerülhet (például koncesszió, PPP, hitelek révén).

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Klaus Böhme, a F. Kirchhoff Strassenbau GmbH & Co. KG ügyvezetője, a Gütegemeinschaft erkehrsfleichen aus Beton e.V. ügyvezető elnöke „*Miért építünk betonburkolatokat?*” című előadásában elmondta: a 12 500 kilométeres németországi autópálya-hálózat mintegy 30 százaléka betonból készült. A német szakember a betonburkolatok mellett érvelt a közlekedésbiztonság és a fenntarthatóság szempontjából is. Amint azt az előadó kiemelte, a fedőréteg világos színe miatt jobbak a látási viszonyok sötétben és nedves útburkolat esetén. A beton útpályák nem deformálódnak, nem keletkeznek nyomvályúk, mindig biztosított a felületi víz gyors lefolyása. A beton fedőréteg tapadékonny és zajszegény. A bitumennel ellentétben a beton folyamatosan rendelkezésre áll, és nem függ a nyersolajkészletektől sem.

A SZABÁLYOZÁS KÉRDÉSEI

Tombor Sándor, a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT) elnöke a MAÚT útépítési műszaki szabályozási tevékenységéről tartott beszámolót. Hangsúlyozta, hogy a szabványosítás a jelenlegi szabályozási rendszer egyik legnagyobb kihívása. Az útügy területén nélkülözhetetlen, hogy a rendszeresen előforduló műszaki és gazdasági



feladatok megoldását egységesen határozzák meg és alkalmazzák az építetők, az építéstervezési, a kivitelezési és a kapcsolódó tevékenységek műszaki megalapozottsága, koordináltsága és biztonsága érdekében.

A MAÚT az útügyi előírások kidolgozásán kívül kizárólagos joggal végzi minden útügyi előírás kiadását és terjesztését is. A szervezet tevékenységében az útügy területén működő igazgatási intézmények, kutatóhelyek, tervező és konzultáns vállalkozások, építő és kivitelező vállalatok és az önkormányzatok legjobb szakemberei vesznek részt, jól tükrözve a műszaki-szabályozási problémák sokszínűségét és a közös érdekeket.

EURÓPAI GYAKORLAT

A Közlekedéstudományi Intézet kutatóprofesszora, *dr. Gáspár László* a hosszú élettartamú betonburkolatok európai gyakorlatáról tartott beszámolót. Az előadásból kiderült, hogy az európai közutakért felelős vezetők fontosnak tartják a betonburkolatokkal foglalkozó vizsgálatokat, kutatásokat, mivel a beton számos európai országban reális alternatíva a nagy forgalom mellett. Az élettartam-költségek számítása bizonyítja,



hogy a betonburkolat nem csak jól terhelhető, hanem gazdaságos is.

KOMPAKT BETONTECHNOLÓGIA

Siegfried Riffel, a HeidelbergCement AG projektmenedzsere a Whitetopping – kompaktbeton – technológiát mutatta be előadásában. A Whitetopping (WT) olyan módszer, amely a sérült, bitumenes kötésű útpályák felújítására szolgál. Különösen alkalmas akkor, ha az útpálya felépítése már nem felel meg a megnövekedett közlekedési terhelésnek és különösen erős a nyomvályúsodás. Az ilyen erősen károsodott aszfaltburkolat teljes felújítása helyett a meglévő aszfaltpályát hordozóréteggént használva vékony betonfelépítménnyel erősítik meg. A várhatóan tovább növekvő köz-

lekedési terhelés mellett és a finanszírozási gondok következtében a WT építési mód gyors, költség-hatékony és tartós megoldást jelent az aszfaltutak felújítása során. Ez a módszer ugyancsak jó megoldás a belvárosi utak problematikus helyein, például keresztezésekben, buszsávoknál, amik jelentős dinamikai terhelésnek vannak kitéve.

SPECIÁLIS PROBLÉMÁK

Az M0-s építésének néhány sajátos kérdéséről tartott esettanulmányt is beillő előadást *Vörös Zoltán*, az UTIBER Közúti Beruházó Kft. létesítményi főmérnöke. A szakértő beszámolt arról, hogy milyen kérdésekkel és problémákkal kellett megbirkózni az M0-s autópálya építésekor,

milyen szempontok alapján kellett kiválasztani a megfelelő cementet, adalékanyagot, vagy akár a szállító járművet.

KÜLFÖLDI TAPASZTALATOK

A betonburkolatú helyi utak lengyelországi helyzetéről számolt be *Zbigniew Giergiczny*, a Gorazdze Cement S.A. tanácsadója. A videofilmmel illusztrált előadásból kiderült, hogy Lengyelországban is a betonos technológia alkalmazása jelent megoldást 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.

KÖRFORGALOM

Rolf Werner, a Beratung und Experten für Verkehrsflächen in Beton svájci szakértője a betonburkolatú utak egy speciális szegmenséről tartott előadást. Svájcban az 1990-es évek eleje óta építenek körforgalmat, amelyek eddig alapvetően aszfaltburkolattal készültek. Később azonban a jelentős toló-igénybevétel miatt az útpályák deformálódtak. 2003 forrónyara után, a figyelem a betonburkolat felé fordult.

Egyre többen vallják Svájcban azt a nézetet, hogy csak a beton útburkolat képes a körforgalmi csomópontokra ható jelentős terheléseknek ellenállni. Ezt mutatja az is, hogy egyre több a beton útburkolattal ellátott körforgalom.

A szakmai előadások letölthetők a Magyar Cementipari Szövetség honlapjáról. (www.mcsz.hu)