

## **Tanácskozás és bemutató Békéscsabán a rendkívül nehéz forgalmi terhelésű utak pályaszerkezeteiről**

A Magyar Útügyi Társaság, a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésépítési Tagozata, a Magyar Mérnöki Kamara, a Magyar Aszfaltipari Egyesülés, a Magyar Betonszövetség, a Nemzeti Autópálya Rt. és a Békés Megyei Közútkezelő Közhasznú Társaság szimpóziuma több száz embert vonzott szerte az országból. A szakemberek a szeptemberi eseményen részletesen foglalkoztak a rendkívül nehéz forgalmi terhelésű gyorsforgalmi utak hazai üzemeltetési tapasztalataival.

A kormány Európa Tervének részét képező gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program, Magyarország EU-hoz való csatlakozása, valamint a gyorsforgalmi utak üzemeltetési tapasztalatai időszerűvé tették emez utak pályaszerkezetének nemzetközi tapasztalatok tükrében való tervezési, építési, fenntartási és üzemeltetési gyakorlatának áttekintését. Egységes a vélemény a tekintetben, hogy meg kell határozni e pályaszerkezetek szükséges és elégséges fejlesztési irányait, különös tekintettel életciklusuk költségeire, Az integráció előrehaladtával méltán várható a hazai közlekedésben az EU-ban tapasztalható forgalmi igények meghonosodása. A prognózisok szerint a személyi közlekedés 90, az áruszállítás 70 százaléka bonyolódik le hamarosan közútjainkon, szemben az ezredfordulón mért 86, illetve 50 százalékos értékekkel. Különösen gondot kell fordítani arra, hogy a közúthálózat nehézforgalommal intenzíven terhelt részei a kijelölt határidőre, azaz 2008-ig megfeleljenek az EU 96/53/EK számú irányelvben foglalt kritériumoknak. Közismert, hogy ez az irányelv 11,5 tonnás egyes és 18 tonnás terhelésű kettős tengelyeket engedélyez az összesen 44 tonna gördülő súlyú tehergépjárműveken. Az érvényben lévő magyar előírás ezekre 10, 16, illetve 40 tonnás értékeket ír elő. Fontos, hogy e kihívásra az életciklusuk alatt gazdaságosan üzemeltethető utakkal lehessen válaszolni, és a gyorsforgalmi utak szolgáltatási szintje is lépést tartson az uniós tagságból eredő következményekkel.

A hazai gyorsforgalmi úthálózat felgyorsuló kiépítése az eddigieknél is fokozottabban irányítja rá a figyelmet a hosszú távon is megfelelő és gazdaságos útpályaszerkezet-változatok alkalmazására. Az NA Rt. a gyorsforgalmi úthálózat kormányhatározatban előírt fejlesztési programjával kapcsolatban e követelmény teljes körű kielégítése mellett voksolt. A KTI Rt., valamint a BME két tanszéke (út- és hídépítési, hidak és szerkezet) vezető munkatársaiból munkabizottságot hívott életre, hogy tanulmányozza az Állami Autópálya Kezelő Rt.-nek az eddig megépült pályaszerkezetekkel kapcsolatos fenntartási és üzemeltetési tapasztalatait. A bizottságra vár az is, hogy javaslatot tegyen a gyorsforgalmi utakon alkalmazandó hosszú élettartamú, minimális fenntartásigényű pályaszerkezetek változataira, és illessze a gyorsforgalmi utak felüljáró hídjai felszerkezeteinek a kialakítását e javaslatokhoz.

A bizottság munkája végeztével összegezte a jellemző hibák okait. Munkája során megállapította, hogy 2005-ig a gyorsforgalmi úthálózaton várhatóan mekkora nehézforgalmi terheléssel kell szembenézni.

Mindezek alapján a grémium bevezette a rendkívül nehéz forgalmi terhelésű kategóriát a pályaszerkezeti tervezésbe. A szakembereknek az a véleménye, hogy a tervezett hálózat egyötöde kerül majd ebbe a kategóriába. A bizottság értékelt a rendkívül nagy nehézforgalmi terhelésű utak pályaszerkezet-építésének nemzetközi, elsősorban európai gyakorlatát, és ennek alapján összegezte az ilyen terhelésnek megfelelő pályaszerkezetek kialakítására hivatott hazai kísérleti útszakaszok eredményeit. A munkabizottság pályaszerkezet-változatokat is kidolgozott, és azok életciklusköltségeinek szem előtt tartásával javaslatot tett a gyorsforgalmi utakon a tervezési élettartam alatt várható nehézforgalom és a klimatikus viszonyok igénybevételének egyaránt megfelelő, hosszú távon gazdaságos pályaszerkezeti megoldásokra különös tekintettel a Budapest körüli gyűrű újonnan autópályaként épülő keleti és északi szektoraira, valamint az autópályává bővíthető dél szektorára. A szakemberek áttekintették a témához kapcsolódó közúti-műszaki szabályozást, és feltárták e szabályozás elkerülhetetlen továbbfejlesztésének a területeit.

A vizsgálatok kiterjedtek az életciklus költségeinek meghatározására, a környezeti járműdinamikai és forgalombiztonsági hatásokra. Mindezek alapján SWOT analízist is használva tett javaslatot a bizottság az NA Rt.-nek az alkalmazandó pályaszerkezetekre, a hozzájuk tartozó műszaki szállítási feltételek kidolgozására, és azok megfelelőségének próbaszakaszok építése révén történő véglegesítésére. A munkabizottság munkáját neves szakértők opponálták. Az oppozíciók alapján véglegesített munkabizottsági javaslatokat az NA Rt. témakollégiuma elfogadta. Az Rt. tájékoztatta a szaktárca közúti közlekedési főosztályát e munka eredményeiről, és azt javasolta, hogy a 44-es főút Békéscsaba és Gyula között épülő 2x2 forgalmi sávot szakaszán - ez a későbbiekben az M44-es része lesz - épüljenek próbaszakaszok, majd ezek tapasztalatait is felhasználva kerüljön sor a fejlesztés eredményeinek a véglegesítésére. A főosztály megadta a z engedélyt az építésre, valamint a Közúti Alkalmassági Tanúsítványok és Műszaki Szállítási Feltételek kidolgoztatására. Mind a pályaszerkezeteket, mind az ezekhez kapcsolódó, velük egy rendszert képező felüljáró hidak felszerkezeteit illetően.

A MAÚT, a KTE, a Mérnöki Kamara, valamint a Magyar Aszfaltipari Egyesülés és a Betonszövetség üdvözölték a fejlesztési munkát, és a Békés Megyei Közútkezelő Kht.-val karöltve azt javasolták, hogy a próbaszakaszok építésének idején szimpóziumot szervezzenek Békéscsabán. A program lehetővé tette, hogy a szakmai közvélemény megismerhesse a munkabizottság interpretációjában a fejlesztés eredményeit, és a belőlük következő alkalmazásokat.