

Útépítési akadémia a Műegyetemen

Eddigi kezdeményezései folytatásaként az idén is meghirdette Útépítési akadémia programját a Magyar Útügyi Társaság (MAÚT), melynek során az akció életre hívója a társasági keretek között kimunkált tanulmányok, továbbá tervezett, vagy már megjelentetett előírások bemutatásával igyekszik feladatai ellátásában segíteni a szakmát. Az aktuális programra legutóbb Budapesten, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem dísztermében került sor április elején, és rajta különféle újratervezési technológiákról fejtették ki véleményüket az előadók. A programot ezúttal is több szakmai szervezet és cég támogatta. Előljáróban Tombor Sándor MAÚT elnök üdvözölte a résztvevőket abban a reményben, hogy a már megismert címet senki sem tartja fellelkesítőnek, hiszen mögötte értékes ismeretek jelennek meg a szakma nyilvánossága előtt. Beszél az útügyi szabályozások háttéréről is, azzal kiegészítve, hogy számos új terület ugyancsak igényli azokat.

Az Útgyártási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) nevében Simon Attila útfenntartási és üzemeltetési főosztályvezető tájékoztatót az országos közúthálózat fejlesztésének finanszírozásáról, az EU támogatással megvalósuló projektekről, valamint a magyarországi hidak állapotáról. Részletesen szólt a hazai közúthálózaton mért napi forgalomról, amely másfél-két százalékkal növekszik évente. A növekedés üteme ennél lényegesen gyorsabb a legfontosabb közútjainkon. A vagyoneértékelés mennyiségi és minőségi vonatkozásairól szólva leszögezte: 2000-től az alulfinanszírozás következtében folyamatos az értékvesztés. Közúthálózatunkon meglehetősen hosszú idő telik el két beavatkozás között.

Az idén – tájékoztatót a főosztályvezető – 122,5 milliárd forint jut a közúthálózatra. Beszél a különféle uniós forrásokról is. Elmondta, hogy az év végéig 13 főútnak csaknem 1500 kilométere lesz korszerűsítve, míg 2008-ig összesen 2265 kilométernyi hazai utat tesznek alkalmassá a 11,5 tonnás terhelés lebonyolítására. Hídjainkról szólva kijelentette, hogy átlagos életkoruk 47 év. Állapotuk mielőbbi javítását szolgálva önálló hídkonstrukciós program beindításának szükségességéről is beszélt a főosztályvezető.

Keleti Imre a 11,5 tonnás útpályaszerkezet-rehabilitációs program első 1400 kilométerének tervezés-előkészítéséből beszélt tapasztalatokról tájékoztatót.

Mint mondta, ahhoz, hogy elegendő kép alakulhasson ki az utakról, azt elősegítő tervezési diszpozíciókra van szükség, továbbá interaktív együttműködésre a megrendelő és a tervező között, hogy ne ismétlődjenek meg a 35-ös, illetve a 3-as főúton tapasztalható hibák.

Pallós Imre előadásának első részében elvi megközelítéssel foglalkozott a pályaszerkezetekben tapasztaltakkal. A 35-ös főúttal kapcsolatban jegyezte meg, hogy a múlt év elején ott háromszoros behajlási értékek voltak kimutathatók. Megrendelői és kivitelezői vita miatt jókora szakaszt vizsgáltak meg, és a jobboldali forgalmi sávban különösen nagy eltérést tapasztaltak. Egy másik példa gyanánt a 6-os főút baranya megyei szakaszáról is beszélt az előadó, ahol a teherbírás mérések eredményei között jelentős eltérést mutattak ki.

A Németországból érkező Martin Diekmann az aszfaltburkolatú utak felújításakor tapasztalatokról számolt be a résztvevőknek azt hangsúlyozva, hogy a helyszíni meleg és hideg, valamint a keverőtelepi hideg újratervezési technológiák milyen előnyökkel szolgálhatnak. Precízen levezette az aszfaltokban keletkező dilatációs repedések „előéletét” és „gyógyítását”. A német szakember mozgóanimációval mutatta be a különféle eljárásokat.

Törőcsik Frigyes a helyszíni és keverőtelepi hideg újratervezési módok alkalmazásának az országos köz-

utak mellékútjain szerzett tapasztalatairól adott számot. Beszámolt a nemzetközi gyakorlat mibenlétéről és előírásairól, szólt hazai kísérleti és referenciamunkákról, továbbá ismertette a helyszíni hideg-remix műszaki előírásait. Előadásában vázolta az országos közúthálózat utóbbi években tapasztalt forgalmi terheléseit, teherbírás mutatóit, az országos közutak nyomvályús szakaszainak kiterjedését, valamint a kátyúk számának gyors gyarapodását.

Franciaországban – tudtuk meg – már az 1980-as években alkalmazták a helyben készített hideg-remixet, de Ausztriában is jó ideje szerepel a mindennapi technológiák között, miként Németország keleti tartományaiban is. Itthon külföldről behozott célgépekkel végeztek kísérleti próbálkozásokat az ezredforduló előtt Zala és Pest megyében. Azt követően viszont már hetven helyen is bevetették három erre felkészült társaság kivitelezésében. Az előadó öt pontban összegezte az eddigi tapasztalatokat, illetve azokat a szükséges kiegészítéseket, amelyek híján nem lehet eredményes az említett technológia.

Záróelőadásaként Kubányi Zoltán beszélt a teljes pályaszerkezeti vastagságra kiterjedő helyszíni hideg újratervezési technológiák magyarországi mellékutakon való alkalmazásáról, továbbá az aszfaltburkolati rétegek helyszíni meleg újratervezési tapasztalatairól a főúthálózaton. A szimpózium szakmai konzultációval fejeződött be.