

Ajánlás az NKS útpályaszerkezeti politikájának irányelvei kialakításához

1. Helyzetelemzés, 2011-2012

Az ezredfordulón a közlekedési munkamegosztásban Magyarországon a közúti közlekedés – hasonlóan a fejlett piacgazdaságokhoz – hegemon helyzetbe került és a 2014-2020-as közösségi tervidőszakban is ott látszik maradni. Ezt a szállítási módot igényli a gazdaság, miközben ez a szállítási mód jelen formájában hosszú távon tarthatatlan, mert kőolaj-függő és szennyezi a környezetet.

Az országos közúthálózat (OKH)

- burkolatállapota a
 - hálózat egészén átlagosan a tűrhető és a nem megfelelő állapot határán van, mégis a hálózat közel fele rossz minőségű (~16 e km);
 - a gyorsforgalmi utak esetében megfelelő minőségű, tendálva a tűrhető szint felé.
- főútraj jelentős részben, mellékútraj zömében a felújítás során alkalmasak a különböző újrafelhasználási eljárások alkalmazására, lévén 99%-ban hengereltaszfalt, itatott makadám, portalanított makadám burkolatúak.

A közútkezelők tapasztalata:

- az előírások szerint tervezett és épített aszfaltburkolatú útpályaszerkezeteken a megfelelő szolgáltatási szint fenntartása egyre többbe kerül, és az e célra fordítható források nem bővülnek az igények szerint;
- az útpályaszerkezetek építési költségei egy adott új út esetében az összes építési költségek ~20%-át teszik ki, míg ~70 %-ra rúgnak az utak felújításakor;
- 2002-2012-ig a fűtőolaj és a bitumen listaára 153 %-kal, illetve 93 %-kal, a cement 7 %-kal nőtt.

Fontos tehát tudnunk, mik azok a megoldások, amik az optimális szolgáltatási színvonalat versenyképes költség szinten garantálják a 2014-2020-as közösségi tervidőszakban.

2. Jövőkép a 2014-2020-as időszakra

EU közlekedéspolitikáját leíró 2011-es Fehér Könyvben

- 2020-ig nincs külön közúti jövőkép;
- a TEN-T hálózat befejezését és kapacitáshiányainak megszüntetését 2030-ra irányozzák elő azért, hogy 2050-re a közlekedési rendszer fenntarthatóvá váljon;
- hangsúlyos a fizessen a pályát használó elv.

Ehhez a jövőképhez a NKS a 2014-2020-as közösségi tervciklus céljainak meghatározásakor a hazai gazdasági és infrastrukturális fejlettségi színvonal alapján tud illeszkedni, figyelemmel arra, hogy az OKH-n

- a hálózatfejlesztés a gyorsforgalmi utak, a kiemelt főutak és a főutak terén az 1222/2011. (VI.29.) Korm.hat. szerint valósulhat meg;
- a pályaszerkezet állomány összetétele nem fog lényegesen változni,
- a burkolatállapotokat az adófizetői igényeihez kell a gazdaság lehetőségeivel korlátozottan illeszteni, tudva azt, hogy
 - jó utak nélkül nincs gazdasági növekedés,
 - a használónak fizetni kell az úthasználatért (elektronikus útdíj),

- az útépités, fenntartás és üzemeltetés munkahelyeket tart fenn, illetve teremt mind a műszaki-gazdasági értelmiségi, mind a szakképzett és szakképzettség nélküli munkavégzésre alkalmas korú népesség körében,
- az aszfaltburkolatok építési és fenntartási áraiban meghatározó szénhidrogén alapú energiahordozók és kötőanyagok árnövekedése jelentős lesz.

3. A hosszú élettartamú út iránti növekvő igény

A múlt század utolsó két évtizedében a hosszú élettartamú ($t > 40$ év) pályaszerkezeti megoldások kerültek a fejlett országokban előtérbe. Ezt az igényt elfogadni azért fontos, mert

- a sűrűn ismétlődő fenntartási munkák okozta idővesztéseket az úthasználók egyre kevésbé tolerálják;
- egyre több országban – köztük hazánkban is – a közutak használatáért díjat kell fizetni azokon az adókon és járulékokon felül, amelyekkel az egyes nemzetgazdaságok a motorizációt hagyományosan terhelik.

4. Javaslat az OKH útpályaszerkezeti politikája irányelveire

1) Célkitűzés a 2014-2020-as közösségi tervciklusra:

- a meglévő burkolatállománynak legalább a megfelelő szolgáltatási színvonalra való emelése és a hálózat bővítésével keletkező új állománnyal együtt hosszútávon is ezen a színvonalon való tartása;
- a hálózat elemeit azok szerepéhez és tulajdonságaihoz illesztett megoldású hosszú élettartamú pályaszerkezetekkel rehabilitálják, hogy a hálózat burkolatainak szolgáltatási színvonala közelítsen az utakat használók jogos igényeihez;
- új hálózati elemekhez (gyorsforgalmi utak, kiemelt főutak, főutak) csak kis fenntartásigényű, hosszú élettartamú pályaszerkezeteket irányozzanak elő bármely forgalmi kategóriában.

2.) Az útpályaszerkezetek kiválasztására irányuló döntéseket a számszerűsíthető és a nem számszerűsíthető gazdasági és műszaki szempontok mérlegeléséből álló vizsgálat kell, hogy megalapozza. A jelenlegi gyakorlat szerint az ilyen mélységű tervezés csak gyorsforgalmi utak építése, illetve rekonstrukciója esetén fordul elő. A hálózat többi eleme rekonstrukciója tervezésére is ezt a gyakorlatot kell kiterjeszteni azért, hogy elegendő érvanyag álljon rendelkezésre a kohéziós alapok ilyen célra javasolt igénybevételének megalapozásához.

3.) A pályaszerkezet kiválasztásához vezető tervezői munka során az úthasználók igényeit a szolgáltatási színvonal még elfogadható mértékét mérlegelve, a lehetséges technológiák alapos ismerete alapján, a gazdasági korlátokkal együtt lehet figyelembe venni.

4.) Az *A-D* forgalmi terhelési kategóriákban az aszfaltburkolatú pályaszerkezetek jó szolgáltatási színvonalú megoldások. Csatlakozó többlet nehézforgalom miatt eltérő igénybevételű útszakaszok esetén az egyébként aszfaltburkolatú úton betonburkolatú szakaszokat javasolt beiktatni.

Az *E*, *K* és *R* forgalmi terhelésű utakon a nehézforgalom – önként vagy kényszerítve – csatornázott konvojmozgást mutathat. Az ilyen igénybevételt a használat során a cement-beton burkolatok alakváltozás nélkül viselik, az aszfaltbeton burkolatok – még a nagymodulusúak is – plasztikus deformációt szenvedhetnek.

5.) Az aszfaltburkolatú pályaszerkezetek rehabilitációja során kapjanak kiemelt figyelmet

- az újrafelhasználási technológiák,
- alacsony hőmérsékleten gyártható nagymodulusú aszfaltkeverékek,
- a kompakt-aszfalt eljárás.

6.) Az építési technológiák fejlesztése a hosszú élettartamú pályaszerkezetek és burkolataik általánossá tételére irányuljon, akár hazai K+F tevékenység, akár külföldi technológia transzfer formájában.

A burkolatok fenntartási technológiáinak fejlesztése olyan anyagok és beépítési technológiák alkalmazására koncentráljon, amelyek kiemelten veszik figyelembe úthasználók úti ideje meghosszabbodása minimalizálásának igényét.

Mind az építésben, mind a fenntartásban használt anyagok és technológiák kiemelt figyelmet fordítsanak a klímaváltozással megváltozó környezetre.

7.) A hosszú élettartamú utak építésének és fenntartásának képességét az OKH tulajdonosaként az államnak K+F programokkal szükséges támogatni. Ezek feladata az, hogy

- az alkalmazásra engedélyezett út- és hídépítési anyagok minősége megüsse a hazánkhoz hasonló éghajlatú országokban használt ilyen anyagok színvonalát;
- a hazai műszaki szabályozás eukomformitása mindig megfelelő legyen;
- a külföldi technológiák (építési szerkezetek, méretezési módszerek, anyagok és technológiák) adaptációja gördülékenyen valósuljon meg;
- a műszaki közép- és felsőszintű oktatásba mindig behatolhasson a legkorszerűbb elméleti tudáson alapuló gyakorlat.

Magyar Betonburkolat Egyesület



Magyar Betonburkolat Egyesület
1119 Bp., Thán Károly u. 3-5.
Adószám: 18208636-1-43
Nyilv.szám: 14.277.

4