

# REFERENCIA ISMERTETŐ

A technológia besorolása:	<b>MOBIL HIDEG ÚJRAHASZNOSÍTÁS (CRX)</b>
A technológia típusa:	<b>VEGYES KÖTÉSŰ BURKOLATALAP</b>
A munka helyszíne:	<b>4601 j. Budapest-Tiszakécske összekötő út</b>
Szakaszhatárok:	<b>27+544 — 28+044 km. szakasz</b>
Építés ideje:	<b>2005 május</b>
Megrendelő:	<b>Magyar Közút Kht. Pestmegyei Igazgatósága</b>



## A MUNKA JELLEMZŐI:

Felület:	<b>3 100 m<sup>2</sup></b>
Burkolatszélesség:	<b>6,2 m</b>
Vezérgép típusa:	<b>WR KMA 200</b>
Kiegészítő anyag típusa:	<b>mart aszfalt</b>
Kiegészítő anyag menny.:	<b>25 %</b>
Kötőanyag típusa:	<b>CEM + HAB.BIT</b>
Remix réteg vastagsága:	<b>20,0 cm</b>

### A munka rövid ismertetése:

Ez egy bemutató, kísérleti jellegű munka volt, melyet cégünk a MK. Pestmegyei Igazgatóságával és a Wirtgen céggel közösen rendezett meg a habosított bitumenes kötőanyagú újrahasznosított alapréteg előnyeinek a megismertetésére. Az előkészítésben és a technológiai tervezésben rajtunk kívül még jelentős részt vállalt a Nievelt GmbH. osztrák laboratóriuma is, mely akkor még egyedüliként rendelkezett a közelünkben olyan laboratóriumi bitumenhabosító berendezéssel, mely a keveréktervezéshez elengedhetetlenül szükséges. A pályaszerkezet feltárását és a mintavételeket követően az alapanyagok és a kötőanyagok kiszállításra kerültek a Nievelt laboratóriumba, ahol egyrészt megtervezték a bitumen habosításához szükséges hőfokot, vízmennyiséget, továbbá a keverék egyirányú nyomó-, és hasítóhúzó szilárdsága alapján a kötőanyagok adagolásának mértékét.

A mobil keverőgép a szakasz mellett lett felállítva, melyre közvetlenül csatlakozott a cement- és bitumenszállító tartálykocsi. Az utóbbi hőfoka a teljes keverés alatt 175-180°C között volt. Az alkalmassági vizsgálat alapján a keverék 1% cementtel, 2% habosított bitumennel és 2% vízzel készült, a keverés közvetlenül a szállító járművekre történt.

A beépítés hagyományos finisheres technológia volt fél pályás forgalomterelés mellett. A finisher az előzőleg 15 cm vastagságban hidegmarással eltávolított szinten, a durva zúzottkő alapon haladt és térítette vissza a remixelt keveréket, melyet aztán nehéz földmunka- és acélpalástú vibrőhengerekkel tömörítettünk 95-97 %-os tömörségre. Az építés befejezéseként 5 cm AB-16 típusú kopóréteg épült a szakaszra.

Összehasonlítva a kontrolszakasszal, mely csak cement kötőanyaggal készül, jól látható a habosított bitumenes kötőanyagú alapréteg előnye, nem alakultak ki a hidraulikus alapokra jellemző szabályos keresztrepedések, továbbá az építést követően az aszfaltréteg is hamarabb ráépíthető volt. Sajnos azonban a jelenlegi bitumenárak mellett a bekerülési költsége is 2-3 szorosa a tisztán cementes változaténak.