

Az elmúlt évtizedben hazánkban is egyre szélesebb körben alkalmazták az útfelújítások során a környezetkímélő és energiatakarékos remix technológiákat.

A helyszíni hideg újrahasonosítási technológia alkalmazásával a leromlott pályaszerkezet anyaga teljes mértékben felhasználható az új alaprétegben. A felújítás során a meglévő pályaszerkezetet a szükséges mélységig felmarják, és a tervezett mennyiségű kiegészítő ásványi anyaggal, kötőanyaggal, valamint vízzel a helyszínen átkeverik, majd elterítik. A marás és a hozzáadott anyagok homogenizálása egy időben történik egy speciális célgép segítségével. Az eljárás során egy részben homogenizált, új, teherbíróbb alapréteg készül, ezért alkalmazása indokolt az előregedett burkolatú, tönkrement pályaszerkezetű utakon.

Szakdolgozatomban bemutattam a pályaszerkezeti anyagok újrahasonosítási lehetőségeit, a helyszíni hideg remix technológia típusait, az alkalmazott kötőanyagokat, azok előnyeit és hátrányait. Statisztikai adatok elemzésével reprezentáltam, hogy hazánkban jellemzően a cementes kötőanyagot alkalmazzák. Ennek oka egyrészt a bitumenes kötőanyagok magasabb költsége, másrészt pedig az utak nem megfelelő teherbírása.

Néhány helyszíni hideg remix technológiával felújított útszakasz elemzésével ismerttettem a technológia tervezésének menetét, az állapotfelvétel elemeit, és a keveréktervezés céljából elvégzett alkalmassági vizsgálatok körét.

Rámutatattam, hogy fontos minden esetben a tervezés fázisában próbamarást végezni. Vizsgálni, hogy a pályaszerkezet alkalmas-e a helyszíni hideg remix technológiával való felújításra, vagy célszerűbb lenne más felújítási módot (pl. telepített hideg remixel) választani.

A minősítési dokumentációk alapján a gyártásközi és minősítő vizsgálatokat, és azok kiértékelését mutattam be. Kitértem a garanciális kérdésekre, valamint felhívtam a figyelmet az utómegfigyelés jelentőségére, mivel a felmerült problémák, a

---

jelentkező hibák elemzése fontos a technológiával kapcsolatos tapasztalatszerzés szempontjából.