

REFERENCIA ISMERTETŐ

A technológia besorolása:	HELYSZÍNI CEMENTES TALAJKEZELÉS
A technológia típusa:	TEHERBÍRÁST JAVÍTÓ RÉTEG
A munka helyszíne:	M43 autópálya, Szeged — Makó között
Az építés helye:	3+000 — 15+000 km. szakasz
Építés ideje:	2010 május — november
Megrendelő:	Swietelsky Építő Kft., SEDESA Kft.



A MUNKA JELLEMZŐI:

Felület:	247 700 m²
Vezérgép típusa:	WR 2500 S
Mésztermék típusa:	—
Cement típusa:	CEM II/B-M 32,5 N
Σ Kötőanyag mennyiség:	3,0 %
Kezelt réteg vastagsága:	15 cm

A munka rövid ismertetése:

Az eljárás során a földmű felső 50 cm-es rétegének felső 15 cm-ét kellett cement kötőanyaggal átkeverni és kialakítani ezáltal a teherbírás javító réteget. Az alkalmazás indoka a „Félmerev pályaszerkezet nagymodulusú aszfalttal” tárgyú Építőipari Műszaki Engedélyben előírt 80 Mpa-os teherbírás követelmény volt. Fontos megjegyezni, hogy ezzel nem a földmű felső 15 cm-ének pályaszerkezeti réteggé alakítása a cél, pusztán a szükséges teherbírás biztonságos elérése és konzerválása.

Az első lépésben próbaszakaszokat kellett létesíteni 15 cm vastagságban 3,0—3,5—4,0 % kötőanyag felhasználásával. A rész-szakaszok teherbírás eredményeit értékelve került kiválasztásra a végleges adagolási mennyiség. Ezzel együtt a próbatömörítések is elkészültek, meghatározva a legkedvezőbb tömörítő munkát is. A próbabeépítés eredményeinek értékelését, illetve a végleges beépítési technológiai utasítás Mérnök általi elfogadását követően megkezdődhetek kivitelezési munkák. A teherbírás javító réteg anyaga természetesen megegyezett a védőrétegben alkalmazott anyaggal, mely fagyálló, kiváló földműanyag (M-1) volt, durva szemcséjű és folytonos szemeloszlású ($S_{0,063} \leq 5\%$ és $Cu \geq 6$).

A beépítés során a megfelelő geometriájú védőrétegre kiterített cement és a 15 cm vastagságban felmárt szemcsés anyag optimális nedvességtartalmú keverékét a helyszínen állítottuk elő önjáró maró-keverő gépekkel, majd a laza anyagot több menetben földmunka hengerekkel, illetve tandem vibróhengerekkel a végső tömörségre tömörítettük, biztosítva ezáltal az elvárt teherbírást.

Ezzel a módszerrel elérhetővé vált, hogy a réteg építése kevésbé függött az időjárási viszonyoktól (nedvesebb anyagnál meszes szárítást is alkalmaztunk), illetve nem volt szükség a hagyományos „piskótázásos” anyagkeverésre, miáltal az építés felgyorsíthatóvá vált, segítve az autópálya szakasz határidőre történő átadását.