

Közúti közlekedési zajkibocsátás meghatározása stratégiai zajtérkép készítés céljából

1. A közúti közlekedési zaj kibocsátási értékét az ebben a mellékletben foglalt kiegészítésekkel és eltérésekkel a 2015/996 bizottsági irányelv mellékletének 2.1– 2.2. pontja szerint kell meghatározni.
2. A 2015/996 bizottsági irányelv melléklete 2.2.1. pontjának kiegészítése
 - 2.1. A vizsgált útszakaszt a modellezést megelőzően számítási útszakaszokra kell bontani. A számítási útszakaszokra való bontást az e pontban foglaltak alapján kell elvégezni.
 - 2.1.1. Azonos számítási útszakaszhoz tartoznak az útnak azok a szakaszai, amelyekre az alábbi feltételek mindegyike fennáll:
 - a) a kopóréteg típusa azonos,
 - b) a forgalomnagyság ingadozása az akusztikai járműkategóriák egyikében sem haladja meg az 5%-ot,
 - c) a megengedett legnagyobb sebesség az akusztikai járműkategóriák mindegyikére változatlan,
 - d) kétirányú utak esetén a hosszesés az útszakasz teljes hosszán:
 - da) 0 % (sík terep) vagy
 - db) az emelkedő irányában legalább 12 %,
 - e) egyirányú utak esetén az útszakasz teljes hosszán:
 - ea) a hosszesés a haladási irányban 0% és -4% között van,
 - eb) az út a haladási irányba lejt és a hosszesés mértéke legalább -12 %,
 - ec) az út a haladási irányban emelkedik és a hosszesés mértéke legalább 12 %.
 - f) a forgalom áramlásának jellege (egyenletesen áramló vagy változó sebességű forgalom) azonos.
 - 2.1.2. Az útburkolat hibáinak javítására használt kopóréteget a kopóréteg típus meghatározásánál figyelmen kívül kell hagyni.
 - 2.1.3. A kizárólag a vizsgált közútszakasszal közúti kapcsolatban álló pihenőhelyeket, várakozóhelyeket, üzemanyag-töltő állomásokat a 2.1.1. pont b) alpontja szerinti forgalomnagyság ingadozás vizsgálat szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.
 - 2.1.4. Szintbeni kereszteződést egy adott számítási útszakaszra vonatkozóan két olyan egymást követő számítási útszakasszal kell figyelembe venni, amelynek az egyik határa az adott forgalmi irányra vonatkozó stopvonal, illetve stopvonal hiányában a kereszteződés belátását már lehetővé tevő keresztmetszet.
 - 2.2. A forgalmi adatokból a 2015/996 bizottsági irányelv melléklete 2.2.1. pontjában szereplő 2.2.a táblázat szerinti járműosztályokat az e pontban foglaltak szerint kell előállítani.
 - 2.2.1. A $Q_{m,d}$ éves átlagos óraforgalom nagyságának meghatározásához a járműveket zajkibocsátási jellemzőik alapján az alábbi akusztikai járműkategóriába kell besorolni:

	A	B	C	D
1	m	akusztikai járműkategória elnevezése		forgalomszámlálási járműosztályok
2	1	könnyű gépjárművek		a) személygépkocsi vontatmánnyal vagy anélkül, b) kistehergépkocsi vontatmánnyal vagy anélkül, max. 3,5 t
3	2	középnéhez gépjárművek		a) szőlő autóbusz b) közepesen nehéz tehergépkocsi vontatmány nélkül > 3,5 t
4	3	nehézsépjárművek		a) csuklós autóbusz b) nehéz tehergépkocsi c) pótkocsis tehergépkocsi d) nyerges szerelvény e) speciális nehéz jármű

5	4a	kétkerekű járművek	motorkerékpár	motorkerékpár
6	4b		segédmotoros kerékpár	segédmotoros kerékpár

- 2.2.2. Ha
- a) a forgalmi adatok forrása az OKA adatbázis, vagy
 - b) a rendelkezésre álló forgalomszámlálási adatok alapján a 4a és a 4b akusztikai járműkategória forgalma nem különíthető el, valamennyi kétkerekű járművet a 4a „motorkerékpár” akusztikai járműkategóriába kell sorolni.

2.3. Az egyes napszakokhoz tartozó éves átlagos óraforgalom nagyságának meghatározása

2.3.1. Az éves átlagos napi forgalom adatainak felosztása a napszakok között

2.3.1.1. Az országos közúthálózatba tartozó utak vonatkozásában, ha:

- a) a számítás alapjául szolgáló forgalmi adatok az OKA adatbázisból származó éves átlagos napi forgalmi adatok, vagy
- b) nem áll rendelkezésre az egyes járműosztályok napszakonkénti forgalmi adata az m-edik akusztikai járműkategóriához tartozó, d-edik napszakra

a $Q_{m,d}$ éves átlagos óraforgalom adatokat a 2.3.1.2. – 2.3.1.4. pontban leírtak szerint kell meghatározni.

2.3.1.2. A vizsgált közúti szakasz vonatkozásában meg kell határozni a napi forgalomlefolys szerinti forgalom jellegét, és azt a táblázat szerinti kategóriáknak megfelelően besorolni.

	A	B	C
1	a forgalomjelleg azonosítója	A kategóriába tartozó főbb utak, útszakaszok leírása	Az esti és éjszakai (18-06 óra) forgalom aránya a teljes napi forgalomhoz képest
2	1	Nagyarányú tranzit forgalmat lebonyolító főutak, illetve szakaszaik	jelentős, nagyobb, mint 25%
3	2	Összes egyéb út, mely nem tartozik az „1” vagy „3” forgalom jellegbe	átlagos, 21 és 25% között van
4	3	Nagyobb városok belterületén fekvő utak, üdülőtérületeken lévő utak, alsóbbrendű utak	kicsi, legfeljebb 21%

2.3.1.3. Ha a napi forgalomlefolys szerinti forgalomjellegre vonatkozó adat („Jelleg2”) a vizsgálat útszakasz vonatkozásában az OKA adatbázisban rendelkezésre áll, az adatot az OKA adatbázis felhasználásával kell meghatározni.

2.3.1.4. A napi forgalomlefolys szerinti forgalomjelleg ismeretében az m-edik akusztikai járműkategóriához tartozó forgalom nagyságát a d-edik napszakban

- a) a 2023. évet követő évekre az e-UT 02.01.24:2022 Közutak forgalmának számlálása és az országos közutak forgalomszámlálási eredményeinek közzététele című utügyi műszaki előírás alkalmazásával,
- b) a 2023. évet megelőző évekre a 2.3.1.4.1– 2.3.1.4.6. pont szerint kell meghatározni.

2.3.1.4.1. Az m=1 akusztikai járműkategória vonatkozó éves átlagos óraforgalom meghatározása

$$Q_{1,\text{napköz}} = \frac{(\dot{A}NF_1 \times a_{\text{napköz},1} + \dot{A}NF_2 \times a_{\text{napköz},2})}{12}$$

$$Q_{1,\text{este}} = \frac{(\dot{A}NF_1 \times a_{\text{este},1} + \dot{A}NF_2 \times a_{\text{este},2})}{4}$$

$$Q_{1,\text{éjjel}} = \frac{(\dot{A}NF_1 \times a_{\text{éjjel},1} + \dot{A}NF_2 \times a_{\text{éjjel},2})}{8}$$

2.3.1.4.2. Az m=2 akusztikai járműkategória vonatkozó éves átlagos óraforgalom meghatározása

$$Q_{2,\text{napköz}} = \frac{(\dot{A}NF_3 \times a_{\text{napköz},3} + \dot{A}NF_5 \times a_{\text{napköz},5})}{12}$$

$$Q_{2,\text{este}} = \frac{(\dot{A}NF_3 \times a_{\text{este},3} + \dot{A}NF_5 \times a_{\text{este},5})}{4}$$

$$Q_{2,\text{éjjel}} = \frac{(\dot{A}NF_3 \times a_{\text{éjjel},3} + \dot{A}NF_5 \times a_{\text{éjjel},5})}{8}$$

2.3.1.4.3. Az m=3 akusztikai járműkategória vonatkozó éves átlagos óraforgalom meghatározása

$$Q_{3,\text{napköz}} = \frac{(\dot{A}NF_4 \times a_{\text{napköz},4} + \dot{A}NF_6 \times a_{\text{napköz},6} + \dot{A}NF_7 \times a_{\text{napköz},7} + \dot{A}NF_8 \times a_{\text{napköz},8} + \dot{A}NF_9 \times a_{\text{napköz},9})}{12}$$

$$Q_{3,\text{este}} = \frac{(\dot{A}NF_4 \times a_{\text{este},4} + \dot{A}NF_6 \times a_{\text{este},6} + \dot{A}NF_7 \times a_{\text{este},7} + \dot{A}NF_8 \times a_{\text{este},8} + \dot{A}NF_9 \times a_{\text{este},9})}{4}$$

$$Q_{3,\text{éjjel}} = \frac{(\dot{A}NF_4 \times a_{\text{éjjel},4} + \dot{A}NF_6 \times a_{\text{éjjel},6} + \dot{A}NF_7 \times a_{\text{éjjel},7} + \dot{A}NF_8 \times a_{\text{éjjel},8} + \dot{A}NF_9 \times a_{\text{éjjel},9})}{8}$$

2.3.1.4.4. Az m=4 akusztikai járműkategória vonatkozó éves átlagos óraforgalom meghatározása

$$Q_{4,\text{nappal}} = \frac{(\dot{A}NF_{10} \times a_{\text{nappal},10})}{16}$$

$$Q_{4,\text{este}} = \frac{(\dot{A}NF_{10} \times a_{\text{este},10})}{4}$$

$$Q_{4,\text{éjjel}} = \frac{(\dot{A}NF_{10} \times a_{\text{éjjel},10})}{8}$$

2.3.1.4.5. A fenti 2.3.1.4.1. – 2.3.1.4.4. pontokban szereplő összefüggésekben:

- a) $\dot{A}NF_k$: a „k”-adik forgalomszámlálási járműosztály évi átlagos napi forgalma (jármű/nap),
- b) $a_{d,k}$: a „d”-edik napszakban, a „k”-adik járműosztályhoz tartozó forgalom aránya a járműosztály évi átlagos napi forgalomhoz ($\dot{A}NF_k$) képest a 2.3.1.4.6. szerint (dimenziómentes mennyiség).

2.3.1.4.6. Napszaktényezők

2.3.1.4.6.1. Az „1” forgalmi jellegű, nagyarányú tranzitforgalmat lebonyolító főutakra (Jelleg₂=1), illetve szakaszaikra vonatkozó napszaktényezők

	A	B	C	D	E
1	Forgalomszám- lálási járműosztály azonosító száma	Forgalomszámlálási járműosztály elnevezése	$a_{napköz,k}$ (6:00–18:00)	$a_{este,k}$ (18:00–22:00)	$a_{éjjel,k}$ (22:00–06:00)
2	1	személygépkocsi	0,723	0,162	0,115
3	2	kistehergépkocsi	0,675	0,156	0,169
4	3	egyres autóbusz	0,585	0,179	0,236
5	4	csuklós autóbusz	0,585	0,179	0,236
6	5	közepesen nehéz tehergépkocsi	0,659	0,145	0,196
7	6	nehéz tehergépkocsi	0,651	0,139	0,210
8	7	pótkocsis tehergépkocsi	0,609	0,142	0,249
9	8	nyerges szerelvény	0,635	0,142	0,223
10	9	speciális nehézjármű	0,635	0,142	0,223
11	10	motorkerékpár	0,731	0,159	0,110

2.3.1.4.6.2. Az „1” vagy „3” jellegbe nem tartozó összes egyéb útra (Jelleg₂=2) vonatkozó napszaktényezők

	A	B	C	D	E
1	Forgalomszám- lálási járműosztály azonosító száma	Forgalomszámlálási járműosztály elnevezése	$a_{napköz,k}$ (6:00–18:00)	$a_{este,k}$ (18:00–22:00)	$a_{éjjel,k}$ (22:00–06:00)
2	1	személygépkocsi	0,777	0,145	0,078
3	2	kistehergépkocsi	0,775	0,115	0,110
4	3	egyres autóbusz	0,709	0,143	0,148
5	4	csuklós autóbusz	0,709	0,143	0,148
6	5	közepesen nehéz tehergépkocsi	0,771	0,097	0,132
7	6	nehéz tehergépkocsi	0,761	0,099	0,140
8	7	pótkocsis tehergépkocsi	0,735	0,108	0,157
9	8	nyerges szerelvény	0,721	0,117	0,162
10	9	speciális nehéz jármű	0,721	0,117	0,162
11	10	motorkerékpár	0,789	0,138	0,073

2.3.1.4.6.3. Nagyobb városok belterületén fekvő utakra, üdülőterületeken lévő utakra, alsóbbrendű utakra (Jelleg₂=3) vonatkozó napszaktényezők

	A	B	C	D	E
1	Forgalomszám- lálási járműosztály azonosító száma	Forgalomszámlálási járműosztály elnevezése	$a_{napköz,k}$ (6:00–18:00)	$a_{este,k}$ (18:00–22:00)	$a_{éjjel,k}$ (22:00–06:00)
2	1	személygépkocsi	0,804	0,135	0,061
3	2	kistehergépkocsi	0,818	0,099	0,083

4	3	egykes autóbusz	0,771	0,123	0,106
5	4	csuklós autóbusz	0,771	0,123	0,106
6	5	közepesen nehéz tehergépkocsi	0,838	0,076	0,086
7	6	nehéz tehergépkocsi	0,821	0,080	0,099
8	7	pótkocsis tehergépkocsi	0,802	0,095	0,103
9	8	nyerges szerelvény	0,774	0,107	0,119
10	9	speciális nehéz jármű	0,774	0,107	0,119
11	10	motorkerékpár	0,814	0,124	0,062

- 2.4. A $Q_{m,d}$ éves átlagos napi óraforgalom elosztása az ekvivalens vonalforrások között
- 2.4.1. Ha a számítási útszakaszt 1 ekvivalens vonalforrás reprezentálja, az útszakasz teljes $Q_{m,d}$ éves átlagos óraforgalmát ehhez a forráshoz kell rendelni.
- 2.4.2. Ha a kétirányú, több forgalmi sávval rendelkező utat irányonként egy-egy vonalforrás reprezentálja, a $Q_{m,d}$ éves átlagos napi óraforgalom nagyságát valamennyi akusztikai járműkategória vonatkozásában egyenlő arányban kell megosztani a két vonalforrás között.
- 2.4.3. Ha az irányonként két vagy több forgalmi sávval rendelkező útszakaszt forgalmi sávonként egy-egy vonalforrás reprezentálja, az éves átlagos óraforgalmat a vonalforrások között az alábbiak szerint kell felosztani:
- a 2. és a 3. akusztikai járműkategóriába tartozó járművek forgalmát:
 - kétirányú forgalom esetén 50-50 %-ban a két külső forgalmi sávhoz tartozó vonalforráshoz kell rendelni,
 - egyirányú forgalom esetén 100%-ban a külső forgalmi sávhoz tartozó vonalforráshoz kell rendelni,
 - az 1. és 4. akusztikai járműkategóriákba tartozó járművek forgalmát egyenlő arányban kell felosztani a vonalforrások között.
- 2.4.4. A 2.4.1.-2.4.3. pontokban foglaltaktól abban az esetben lehet eltérni, ha a rendelkezésre álló adatok alapján az eltérő módszerrel felosztott forgalom a tényleges forgalmi viszonyokat pontosabban tükrözi.
- 2.5. A v_m járműkategóriánkénti reprezentatív sebességértékének meghatározása
- 2.5.1. Az m -edik akusztikai járműkategória vonatkozó v_m számítás sebesség megegyezik a vizsgált útszakaszra vonatkozó, az akusztikai járműkategóriához illeszkedő megengedett legnagyobb sebességgel.
- 2.5.2. Ha az akusztikai járműkategórián belül, az egyes forgalomszámlálási járműosztályokhoz tartozó megengedett legnagyobb sebesség (v_k) különböző, és a forgalomszámlálási járműosztályok forgalomszámlálási adatai ismertek, akkor a számítási sebességet az alábbi összefüggéssel kell meghatározni:
- $$v_m = \frac{\sum_{k=1}^n v_k \times \text{ÁNF}_k}{\text{ÁNF}_m},$$
- ahol:
- v_m : az m -edik akusztikai járműkategóriához tartozó számítási sebesség (km/h),
 - v_k : az m -edik akusztikai járműkategórián belül az k -edik forgalomszámlálási járműkategória megengedett legnagyobb sebessége (km/h),
 - n : a forgalomszámlálási járműkategóriák száma az m -edik akusztikai járműkategórián belül,
 - $\text{ÁNF}_{k,m}$: az k -edik forgalomszámlálási járműkategória éves átlagos napi forgalma (jármű/nap),
 - ÁNF_m : az m -edik akusztikai járműkategóriához tartozó éves átlagos napi forgalom (jármű/nap).
- 2.5.3. A 2.5.2. pont szerinti összefüggéssel elvégzett számítás során az autóbuszok mindegyikéről azt kell feltételezni, hogy emelt sebességhatáru autóbusz, amely autópályán 100 km/h sebességgel közlekedik.

- [illegible]

13		A_P	109,9	105,0	104,6	105,9	108,0	104,2	97,1	87,3
14		B_P	8,7	11,5	7,8	13,0	11,9	12,3	15,3	15,5
15	4a	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
16		B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
17		A_P	93	93	93,5	95,3	97,2	100,4	95,8	90,9
18		B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
19	4b	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
20		B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
21		A_P	99,9	101,9	96,7	94,4	95,2	94,7	92,1	88,6
22		B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12

5. A 2015/996 bizottsági irányelv mellékletének 2.2.4. pontjában szereplő 2.2.11. összefüggés alkalmazásához az $A_{P,i,m}$ és $B_{P,i,m}$ együtthatókat a kőburkolatok, mosott beton és porózus aszfaltok vonatkozásában a 2015/996 bizottsági irányelv mellékletének F. függeléke F–1. táblázata alapján, az egyéb burkolatok vonatkozásában a 2015/996 bizottsági irányelv melléklete F. függelékének F–1. táblázata helyett a 4.1. pont szerint kell meghatározni.

6. A 2015/996 bizottsági irányelv mellékletének pontjában szereplő 2.2.19. és 2.2.20. összefüggés alkalmazásához az $\alpha_{i,m}$ és β_m együtthatókat a kőburkolatok, mosott beton és a porózus aszfaltok vonatkozásában a 2015/996 bizottsági irányelv melléklete F. függelékének F–4. táblázata alapján, az egyéb burkolatok vonatkozásában a 6.1. pont szerint kell meghatározni.

6.1 A referencia burkolattól eltérő kopórétegek $\alpha_{i,m}$, β_m együtthatói

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
1			α_m értéke az oktávcsávokra									β_m
2	a kopóréteg megnevezése	m	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz		
3	Referencia útburkolat: B213 AC-11 aszfaltbeton	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
4		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5		3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6		4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	B213 AC-8 aszfaltbeton	1	0,2	-1,5	-0,5	-1,5	-1,1	-1,0	-1,2	0,7	-1,0	
8		2	0,4	-0,3	0,1	-1,2	-0,8	0,6	0,7	1,8	-0,3	
9		3	0,2	-1,4	1,3	-0,7	-0,5	0,2	0,0	1,6	-0,5	
10		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
11	B213 AC-16 aszfaltbeton	1	0,7	0,0	0,6	0,0	0,3	0,4	0,2	1,3	8,7	
12		2	0,5	1,1	0,4	0,2	0,6	0,5	1,2	1,5	8,5	
13		3	-0,2	-0,2	0,7	-0,7	0,8	0,7	1,5	1,5	6,1	
14		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
15	B214 KAB kavicsaszfaltbeton	1	-0,5	-0,5	-1,9	-1,0	0,5	-1,1	-0,7	-0,7	8,1	
16		2	0,5	0,9	-0,9	-0,8	1,3	1,3	0,9	1,3	4,8	
17		3	0,7	1,0	-0,3	-1,1	0,9	0,5	0,9	0,7	-5,0	
18		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
19	B215 BBTM aszfaltbeton nagyon vékony rétegekhez, vékonyaszfalt	1	1,3	2,5	3,5	3,1	3,1	0,4	1,7	1,9	11,5	
20		2	-2,8	-0,6	0,1	-1,4	0,0	-0,9	-0,9	-1,4	5,4	
21		3	1,3	1,9	2,7	-0,2	1,4	0,7	1,7	1,8	-2,6	
22		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
23	B217 SMA-8 zúzalékváz masztixaszfalt	1	3,6	3,9	4,0	2,8	1,9	0,0	0,4	0,4	17,0	
24		2	-0,6	1,8	2,4	0,5	1,5	1,1	1,2	0,6	8,1	
25		3	-0,1	1,1	1,9	-0,3	-0,1	0,4	1,8	0,8	7,2	
26		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
27		1	1,3	1,3	1,4	0,4	0,1	-1,1	-1,3	-0,5	4,9	

28	B217 SMA-11 zúzalékvázas masztixaszfalt	2	2,2	2,6	2,7	1,5	0,7	0,4	0,7	1,5	5,7
29		3	1,7	1,6	3,1	0,7	0,7	0,8	1,1	1,4	4,2
30		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
31	B411 IT Itatott aszfaltmakadám	1	2,4	3,4	3,2	2,1	2,6	0,3	-0,4	0,4	13,1
32		2	1,7	2,1	2,5	-2,2	-0,3	-0,6	-1,2	-0,1	-8,5
33		3	3,0	1,7	2,8	-0,8	-0,4	-0,4	-0,1	1,1	-5,6
34		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
35	B412 AM kötőzúzalékos aszfaltmakadám	1	1,7	0,9	1,5	2,3	0,9	2,1	1,1	1,9	7,3
36		2	3,5	-0,1	2,5	-2,3	-0,6	0,4	-0,1	0,3	-12,3
37		3	-2,1	-1,0	10,1	-3,3	-2,5	-2,8	-3,1	3,6	-8,5
38		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
39	B510 beton	1	3,2	3,1	3,3	2,7	2,7	2,2	3,7	4,0	16,9
40		2	1,2	2,1	2,9	1,6	2,4	3,1	4,2	4,5	8,6
41		3	2,4	3,2	5,4	2,2	1,9	2,6	4,7	6,3	-3,1
42		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
43	B902 felületi bevonat bitumenemulzióval (Dmax 12)	1	2,4	4,9	5,4	3,3	3,3	-0,5	0,0	0,2	11,7
44		2	2,0	5,4	4,3	2,4	2,1	0,4	1,4	1,5	8,4
45		3	2,0	3,1	2,2	-1,3	0,1	-1,3	-1,5	-2,0	8,0
46		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
47	FB901 felületi bevonat hígított bitumennel	1	3,4	3,9	3,5	0,4	0,5	-3,6	-3,9	-3,4	6,8
48		2	2,9	3,3	2,2	-2,5	-0,1	-4,9	-5,4	-4,5	4,0
49		3	3,2	3,2	3,3	-1,6	-1,4	-2,0	-4,1	-4,7	5,7
50		4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

- 6.2 A 12. melléklet 4. pontjában nem szereplő kopórétegekre a műszaki jellemzőik alapján a vizsgált kopóréteghez legnagyobb hasonlóságot mutató, a 12. melléklet 4. pontjában szereplő kopóréteg $\alpha_{i,m}$ és a β_m együtthatóit kell alkalmazni.
- 6.3 A 6.-6.2. pont szerint meghatározott együtthatók a burkolat jelentős repedezettsége esetén helyszíni mérési eredmények alapján korrigálhatók. A mérés során a helyszínen végzett forgalomszámlálás és sebességmérés adatainak felhasználásával októvászavonként modellszámítást kell végezni a mérési pontra. Az októvászavonkénti mérés eredményének és a modellezés eredményének különbségét felhasználva a mértékadó forgalomra és sebességre végzett modellezés eredménye korrigálható.