

MŰSZAKI LEÍRÁS

1. Előzmények, a tervezési terület leírása

Sellye Város Önkormányzata (7960 Sellye, Dózsa György u. 1.) TOP-Plusz-1.1.3-21-BA1-2022-00017 számú „Aktív turisztikai hálózat hiányzó elemeinek pontszerű fejlesztése Sellyén” megnevezésű pályázati forrásból alakít ki az alábbiakat:

- a sellyei strand előtti téren új kerékpáros pihenőhely,
- új 43 férőhelyes parkolót,
- gyalogjárda felújítás a Radnóti Miklós és Déryné u. között,
- kerékpáros felfestéseket a Radnóti Miklós és Déryné utcákban.

A szükséges forrást pályázati úton elnyerték.

A project generáltervezője a TÁJDESIGN Kft., míg a szakági tervek elkészítésével vállalkozásomat bízták meg.

Az új út kiépítése engedély köteles tevékenység, ennek engedélyezése pedig megtörtént. A kiadott építési engedély iktatószáma: BA/60/78-18/2024

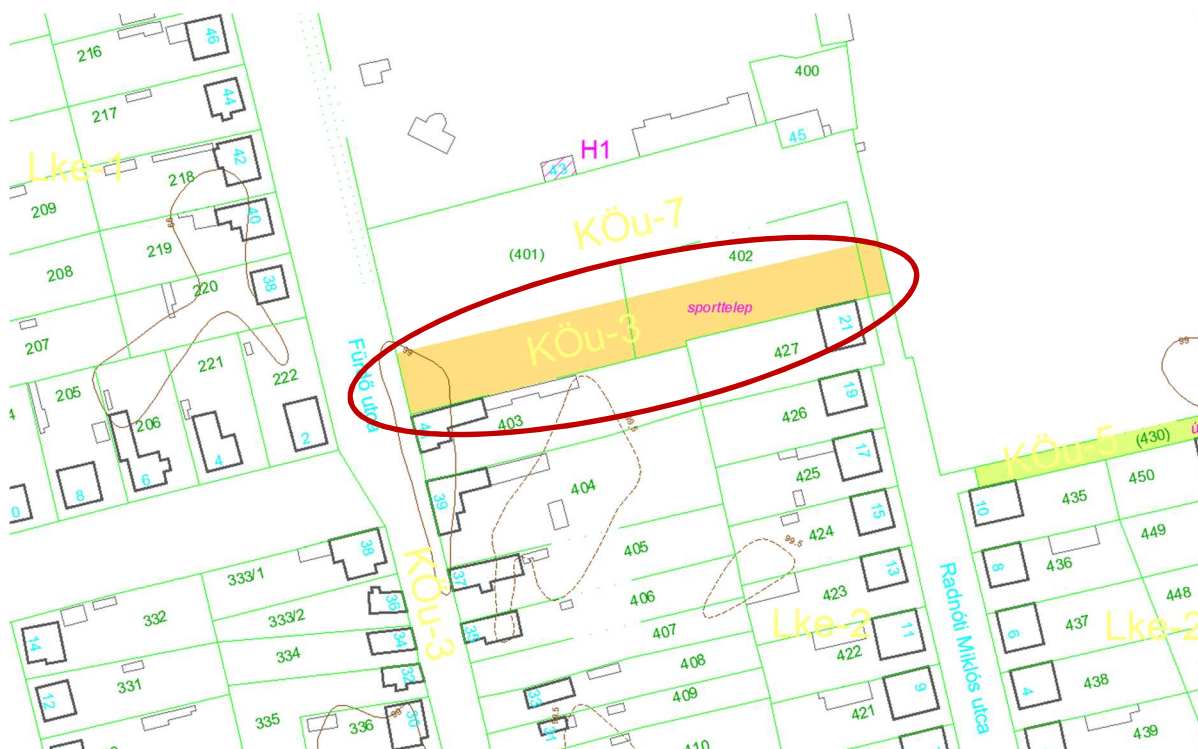
Jelen parkoló a 401 és a 402 hrsz. számon kerül megépítésre, továbbá egy új egyirányú közúti kapcsolat is létesül a 428 hrsz-on. A parkolókat 6,0 m széles úton lehet megközelíteni, ami kétirányú gépjárműközlekedésre alkalmas, kerékpáros forgalom mellett. A kerékpárosok nyitott kerékpársávon közlekedhetnek az út szélén. A gyalogjárda 94 fm hosszon kerül felújításra a 429 és 430 hrsz-on.

Jelen terv magába foglalja a 401 hrsz.-on lévő meglévő parkoló bontását is.

Jelenleg a tervezési területen zöldterület van. A tervezési terület Sellye Város Önkormányzata tulajdonában van.

2. Az út besorolása, tervezési előírások

A terv tárgyát képező ingatlanok (401, 402, 428, 429, 430, 451/4 hrsz.) a Helyi Építési Szabályzatban (Sellye Város Önkormányzat Képviselő-testületének 8/2005. (III.30.) rendelete a HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATRÓL – jelenleg átdolgozás alatt) *Közlekedési területek*. Hálózati szerepét figyelembe véve az ingatlanon tervezett út a parkoló kiszolgálása mellett a sellyei kerékpáros hálózat része is. A tervezés során a KTSZ előírásait kell figyelembe venni.



3. Vízszintes vonalvezetés

3.1. Tervezett parkoló és területe

Az út a Fürdő utcára csatlakozik. Az útcsatlakozások helyén a lekerekítő ívek sugara 6 m. Az út 6,8 m széles, amelynek két oldalán nyitott kerékpársávot alakítottunk ki. A kialakítás alkalmas kétirányú gépjárműközlekedésre. Az út szelvényezés szerinti jobb oldalon merőleges parkolókat alakítottunk ki. A parkolók széle és a nyitott kerékpársáv között 0,8 m biztonsági sávot kell kialakítani a biztonságos közlekedés érdekében. A parkolók 5,0 m hosszúságúak és 2,5 m szélesek. Összesen 43 darab parkolót alakítottunk ki, ebből 2 db mozgássérült parkoló és 2 db elektromos töltőállomás elektromos gépjárművek számára. A 2 db mozgássérült parkoló közös 1,5 m széles kiszállási sávval rendelkezik.

A vízszintes vonalvezetés követi a kialakult állapotot és igazodik a telekviszonyokhoz. A kiszolgáló utat a könnyebb beazonosíthatóság végett szelvényezéssel láttuk el. A kerékpáros közlekedés biztosítása legfeljebb 30 km/h tervezési sebességet tesz lehetővé. Az ívadatok és vízszintes vonalvezetés részletesen az UT-2-H helyszínrajzon található.

A Radnóti Miklós utca végén az új út a meglévő aszfalt útra csatlakozik. A csatlakozástól 40 méterre az útburkolatot fel kell újítani, ez 418 m² területet jelent.

Az eddigi, strandot megközelítő kiszolgáló út elbontásra kerül. Az elbontott út helyén az új park kap helyet, mely külön tervezési feladat.

BONTÁS: Az elbontandó út körvonalai a helyszínrajzon láthatók. Helyén kerékpáros pihenőhely épül, melyről külön építészeti szakági terv készül.

3.2. Gyalogjárda felújítása

Jelenleg a Radnóti Miklós és Déryné u. közötti szakaszon 1,0 méter széles beton járda van 94 fm hosszon. Az eredeti járda elbontásra kerül, az új járda 2,25 m szélességben új nyomvonalon létesül a magasfeszültségű földkábelhez igazodva. A kialakítást az UT-2-H-2 jelű terven jelöltük.

3.3. Új kerékpáros nyom kialakítása a Déryné és Radnóti Miklós utcákban

A Déryné utca átlagosan 3,8 m, a Radnóti Miklós utca 5,0 m széles. Az új kerékpáros nyomot az Árpád utcától kezdődően alakítjuk ki. A tervezett nyomokat 50 m távolságban festjük fel egymástól az út felületére az út mindkét oldalára. A Déryné utcában található kereszteződés elejére, közepére és végére is kerékpáros nyomot alakítunk ki. A kialakítások részletesen az UT-2-H-3 és -4 jelű helyszínrajzokon találhatóak.

4. Magassági vonalvezetés

Az út és a gyalogjárda magassági vonalvezetése követi a kialakult terepviszonyokat, amely közel vízszintes. Az új parkoló teljes felülete a szelvényezés szerinti bal oldal felé lejt a szikkasztó árok felé.

Tervezési szakasz	Szakasz kezdete-vége	Esés
I. tervezési szakasz	0+003-0+025	es. 0,87%
	0+025-0+142,78	es. 0,06 %
II. tervezési szakasz	0+000-0+005,09	em. 1,58 %
	0+005,09-0+025,00	es. 1,02 %
	0+025-0+036,56	es. 0,59 %

Az új gyalogjárdát a szelvényezés szerinti bal oldalra, azaz a sportpálya felé kell hogy lejtessen, ennek értéke 2,0%. A Radnóti Miklós utca végén lévő út felületet a marás után úgy kell kialakítani, hogy az út vápásan vezesse el a rá eső csapadékokat. Az úton új beton folyóka elemeket építünk be, a folyóka kivezetésénél szikkasztóárkot alakítunk ki. A kialakítások az UT-4-M és UT-5-K minta- és kereszt-szelvényeken láthatóak.

A Radnóti Miklós utca végén lévő aszfalt út felületét vápásan kell kialakítani, középen beton folyóka elemmel. A szinteket a kiegyenlítő réteggel kell kihozni úgy, hogy a burkolatra lehulló csapadék a vápába tudjon jutni.

BONTÁS: Az elbontandó út visszatöltését és a visszatöltés valamint új járdaburkolatok szintjét külön szakági tervek tartalmazzák. A meglévő járda elbontása után a humusz visszaterítés és füvesítés szükséges.

5. Forgalmi vizsgálatok, forgalmi tervezése

Forgalmi adatok a tervezés alá vont utakon nem állnak rendelkezésre. A parkolóállások esetében a várható tervezési forgalom TF (F_{100}) legfeljebb 30 000 nagyságrendű értékkel számítható, szgk. parkoláson kívül személyszállítás és esetleges buszos turista szállítás várható. A hosszabb élettartam biztosítása miatt 'A' tervezési osztályt (TO) határoztunk meg. A tervhez külön forgalmi vizsgálat nem készült.

6. Keresztszelvényi elrendezés, földmű

A parkolónak készült kiszolgáló út burkolati szélessége 6,0 m, melyből a szgk. közlekedésre kijelölt szélesség 3,5 m, oldalesése 2,5 % egyoldalú esésű, amihez 0,8 m biztonsági sáv és 5,0 m parkoló hozzátevődik. Utóbbi a terepviszonyok és a vízelvezetés miatt 1,5%-os eséssel. Az út hosszirányú lejtése vízelvezetés szempontjából elhanyagolható, oldalesése miatt a víz az út mentén lévő szikkasztó árokba folyik.

A parkolóállásokat LEIER Quartz típusú kiemelt útszegélykő veszi körül. A burkolat rétegrend változások helyén süllyesztett szegélyt terveztünk a korrekt burkolat elválasztás érdekében. A szegélyeket legalább C12/16 betongerendára kell helyezni. A parkolóállások széleinek kijelölését eltérő színű térkövel kell kiépíteni.

Az út és a park csatlakozása helyén szintén süllyesztett szegéllyel történik a burkolatválasztás. A süllyesztett szegély mellett 1,5 m-re kerül kiépítésre a folyóka, mely típusát és kialakítását az új kerékpáros pihenőhely tervei foglalnak magába szakági tervező által.

A K-i oldalon lévő új úttal párhuzamosan gyalogjárda fut majd. A járda és az út között szintén kiemelt szegély létesítendő.

A Radnóti Miklós utca végén lévő aszfalt burkolatú út felületét vápásan kell kialakítani, középen beton folyóka elemmel, ehhez profilmarást kell végezni. A beton folyóka elem „KK Kavics Atlasz” folyókaelem, vagy műszakilag egyenértékű folyókaelem. A folyókaelemeket legalább 10 cm. C12/16 betongerendára kell helyezni.

A gyalogjárdát a Radnóti M. és Dériné u. között úgy kell kialakítani, hogy a szélessége 2,25 m, míg lejtése 2,0% legyen a sportpálya irányába. A burkolat térkőből készül, így kétoldalon kerti szegély beépítése szükséges. A szegélyeket legalább C12/16 betongerendára kell helyezni.

7. Pályaszerkezet

Talajmechanikai vizsgálat nem készült. Az országos talajvíz térkép alapján a talajvíz 4-8 m-en észlelhető. Korábbi tapasztalatok alapján a talaj teherbírasi modulusát $E_{2\text{talaj}} = 20 \text{ MN/m}^2$ -ben határoztuk meg. A javítóréteg beépítése után az eltakarás előtt $E_2 = 40 \text{ MN/m}^2$ teherbírasi biztosítandó. Az új út esetében a talajviszonyok és a teherbírasi függvényében 20 cm Z0/63 zúzottkő vagy murva javítóréteg szükséges. A teherbírást - a változó altalaj miatt különösen - mérni szükséges. Nem megfelelő teherbírasi eseté a javítóréteg vastagságát növelni kell.

Erre kerül 15 cm Ckt2 beton alapréteg. Az alaprétegre a kiszolgáló úton 5 cm AC11 aszfalt kopóréteget építünk be, a parkolóknál pedig 3 cm Z0/4 alagyazó zúzalékra helyezett 8 cm vastagságú beton térkő burkolat kerül.

A rétegrend vastagsága megfelel az e-UT 06.02.11 előírásainak, további fagyvédő réteg beépítése nem szükséges.

A gyalogjárda megtervezése során a pályaszerkezet az e-UT 06.03.11:2010 „Kerékpárutak, gyalogutak és járdák pályaszerkezet” alapján került megtervezésre.

1. A pályaszerkezet kialakítása a megközelítő úton (rétegrend fentről lefelé):
 - 5 cm AC11 aszfalt kopóréteg

- 15 cm Ckt2 beton alapréteg
- 20 cm Z0/63 zúzalék javító réteg
- felső rétegben tömörített földmű

2. A pályaszerkezet kialakítása a parkolóknál:

- 8 cm beton térkő burkolat
- 3 cm Z0/4 alagyazó zúzalék
- 15 cm Ckt2 beton alapréteg
- 20 cm Z0/63 zúzalék javító réteg
- felső rétegben tömörített földmű

3. A padka kialakítása:

- 10 cm tömörített, füvesített földpadka

4. A pályaszerkezet kialakítása parkoló melletti új járdánál:

- 6 cm beton térkő burkolat
- 3 cm Z0/4 alagyazó zúzalék
- 20 cm Z0/22 zúzalék alapréteg
- felső rétegben tömörített földmű

5. A pályaszerkezet kialakítása a Radnóti M. és Dériné u. közötti járdánál szélesítésnél:

- 3,5 cm AC11 aszfalt kopóréteg
- 15 cm Ckt2 beton alapréteg
- 20 cm Z0/22 zúzalék alapréteg
- felső rétegben tömörített földmű

6. A pályaszerkezet kialakítása a Radnóti M. és Dériné u. közötti meglévő járdán:

- 6,0 cm beton térkő burkolat
- 3 cm Z0/4 alagyazó zúzalék
- 20 cm Z0/22 zúzalék alapréteg

A pályaszerkezet kialakítása a Radnóti M. utca végén (aszfalt burkolat felújítása):

- 3,5 cm AC11 aszfalt kopóréteg
- 0-6 cm AC11 aszfalt kiegyenlítő réteg (szükség szerint)
- 2 cm vastagságban aszfalt marás
- meglévő útalap

8. Közúti csomópontok, csatlakozások

A parkoló kiszolgáló utat a könnyebb beazonosíthatóság végett szelvényezéssel láttuk el. Az út a 0+000 szelvényben csatlakozik a Fürdő utcához. Az útcsatlakozásokat 6,0 m lekerekítő ívvel terveztük. A K-i oldalon az út csatlakozik a Radnóti Miklós utcához.

A jelenlegi parkoló elbontásával a jelenlegi útcsatlakozás a Fürdő utcában megszűnik.

9. Műtárgyak

Új műtárgy nem létesül.

10. Környezetvédelem

Építés alatti környezeti hatások

- az útépítő gépek munkavédelmi felülvizsgálatát a munka kezdetekor ill. időszakosan szükséges megtartani. (zajhatás, füst, olajcsepegés.)
- Kikerülő hulladék, maradék vagy elszóródó anyagokat biztonságosan össze kell gyűjteni és engedélyes lerakó vagy újrahasznosító telepre kell szállítani. A munkafolyamatban részt vevő munkagépek, eszközök, szerszámok tisztítására használt anyagokat is össze kell gyűjteni illetve zárt edényekben tárolni, szállítani.

A meglévő strand kiszolgáló út bontása szükséges. Helyére új parkosított terület létesül. A kiszolgáló út bontása jelentős bontási hulladékkal jár. A jelenlegi szikkasztó árok feltöltésre valamint növényzettel betelepítésre kerül.

A régi járda helyén humuszerítés és füvesítés történik.

Az építési munkálatok során keletkező hulladékok nyilvántartását a kivitelezőnek a 72/2013. (VIII.27.) VM rendelet szerinti EWC kódokkal kell vezetni. Az építés során elbontott esetleges burkolatot, továbbá egyéb kimaradó talajidegen anyagot, hulladékot a vonatkozó előírásoknak megfelelően kell kezelnie, és megfelelő engedélyezett lerakóhelyre szállítani. Azon anyagokat, amiket vissza tud építeni a burkolatba, építési anyagként kell kezelni, mivel azok nem minősülnek hulladéknak. Amennyiben a 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet 1. mellékletében meghatározott mennyiségi küszöböt a keletkezett hulladék mennyisége meghaladja, a hulladékkezelésről a 20/2006. (IV.5.) KvVM rendelet szerint kell eljárni.

Az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályozására vonatkozóan a 45/2004 (VII. 26.) BM - KVVM együttes rendeletben foglaltak a mértékadók. Az építési és bontási hulladékokat anyagi minőségük szerint kell csoportosítani.

Anyagi minőség szerinti csoportok	EWC kód	Mennyiségi küszöb (to)
kitermelt talaj	17 05 04, 17 05 06	20
beton törmelék	17 01 01	20
aszfalt törmelék	17 03 02	5
fahulladék	17 02 01	5
fém hulladék	17 04 01	2
műanyag hulladék	17 02 03	2
vegyes építési, bontási hulladék	17 09 04	10
ásványi eredetű építőanyag hulladék	17 01 02	40

A bontott anyag mennyisége várhatóan az aszfalt és vélhetően a beton törmelék anyagfajtából elérheti a mennyiségi küszöböt.

Az alábbi hulladékokkal kell számolni:

- bontott aszfalt,
- kitermelt zúzalék (kis mennyiség),

- útburkolat készítéséhez használt anyagok,
- a járművek karbantartásából származó hulladékok (fáradt olaj, olajos anyagok),
- kommunális hulladék,
- a keletkező hulladékok egy része veszélyes hulladék lehet.

A kitermelt földanyag elhelyezéséről az önkormányzatnak nyilatkoznia kell a kivitelező felé a munkák megkezdése előtt. A humuszcéteg és az alatta lévő földanyag elválasztva kerülhet csak deponálásra. A kitermelt humuszcéteget a parkoló végeztével az érintett ingatlanon kell elterelegetni majd a füvesíteni.

Az út tervezés során zaj- és rezgésvédelmi tervezés nem szükséges, nagy távolságon belül zaj- és rezgésérzékeny épületek, intézmények, stb. nem található.

Zajvédelem

- A megépítendő út használata során az eddigi közlekedési szokások figyelembe vételével a szabályozott zaj és rezgésterhelési határértéket a közlekedésből eredő zaj- és rezgésterhelést nem haladja meg. A korszerűsítés a forgalomból származó környezeti terhelést nem befolyásolja, inkább csökkenteni fogja.

11. Táj- és természetvédelem

Az útfelújítás során meglévő zöldterület kerül felhasználásra.

Az OTÉK alapján a parkolók árnyékosítása szükséges, mely vizsgálatát külön szakági terv tárgyalja.

12. Vízvezetés

A parkolóba és hozzá tartozó útra lehulló csapadékvizeket az út oldalirányú lejtésével az út mentén kialakított méretezett szikkasztó árokba vezetjük. Tekintve, hogy az út csatlakozik a park térkő burkolatához két szakaszon is, ezért az alábbi szakaszokon folyókákat terveztünk.

- 0+51,6-0+073,8 között,
- 0+101,5 és végszelvény között.

Ahhoz, hogy a teljes szakasz vízvezetése megoldható legyen egy összefüggő árokkal, így a 0+051,6-0+073,8 között a folyóka alá egy 30 cm átmérőjű átereszt terveztünk, mely segít a vízszintek kiegyenlítésében a két árok között.

A 0+101,5 és végszelvény közötti szakaszon a folyókát az út hosszirányú esésével ellenkező módon az árok felé kell lejtetni 0,5% eséssel. Így a padka széle és a folyóka közötti 0,5-1 m közötti szélességben a keresztirányú esés 0,0-11,0% között változik majd.

A folyóka típusának kiválasztása és annak beépítése a kerékpáros pihenőhely tervezőjének (TÁJDESIGN Kft.) feladatköre.

A park vízvezetését külön terv tartalmazza majd, a szűk lehetőségek miatt nem köthető az út vízvezetéséhez!

Radnóti M. és Dériné u. közötti járda új nyomvonalon létesül, az eredeti járda elbontásra kerül. Ez után az ide lehulló csapadékokat a sportpálya felé vezetjük, ahol a víz a zöldterületen elszikkad.

A Radnóti Miklós utca végén lévő út felületet a marás után úgy kell kialakítani, hogy az út vágásán vezesse el a rá eső csapadékokat. Az úton új beton folyóka elemeket építünk be, a folyóka kivezetésénél szivárgó zsompot alakítunk ki. A zsomp 4 m²-en, 0,5 m mélységben készüljön, geotextília béleléssel. A kialakítást az UT-2-H-2 jelű terv tartalmazza.

12.1. Szikkasztó árok méretezése a parkoló területén

A vízgyűjtő terület nagysága

Egyoldali lejtés, minden víz ebbe a fogadóba gyűlik össze. A fogadó adott hosszúságú, kérdés az árok mérete, illetve hogy külön a vizet el tudja e szikkasztani vagy áteresszel össze kell-e őket kötni.

$$F=0,1585 \text{ ha}$$

A lefolyási tényező meghatározása

Útburkolat (térkő és aszfalt):

$$\alpha = 0,9$$

Az összegyülekező csapadékvíz mennyiség meghatározása

Az öblözetben szikkasztó árkok létesítését tervezzük. Méretezésüket egyszeri, extrém nagyságú 40 mm-es lehullott záport feltételezve végeztük.

$$Q_M = \alpha * q * F = 0,9 * 0,04 \text{ m} * 1585 \text{ m}^2 = 57,1 \text{ m}^3$$

Tervezett szikkasztóárkok méretezése

A tervezett árkok összes hossza: 66,2 m
 b = 0,85m (fenékszélesség)
 h = min 0,6 m (vízmélység)
 ρ = 1/1 (rézsűhajlás)

térfogata: $V = 66,2 * (0,85 * 0,6 + 0,6 * 0,6) = 57,6 \text{ m}^3 > Q_M$ Megfelel!

13. Keresztezések, közművek

A közművek elhelyezkedését az e-közműről letöltött nyomvonal szolgáltatással határoztuk meg. Ahol eltérés mutatkozott, ott az EOV helyes geodéziai mérés alapján kiigazítottuk. A közműnyilatkozat bekérése megtörtént. Ennek azonosítója: **821396016**.

A kiviteli tervek elkészítésénél egy meglévő gyalogjárda is szélesítésre kerül. Tekintve, hogy a nyomvonal alatt földkábelek vannak ezért a közműegyeztetést el kell végezni. Ennek azonosítója: **722856156**

A területen a közművek kiépítése a terület fejlődése érdekében megtörtént. A közművek elhelyezkedését a szolgáltatóktól kapott adatszolgáltatásnak megfelelően az UT-2-H jelű tervek tartalmazzák. A közművekre vonatkozó és az ingatlannyilvántartási adatszolgáltatások eltéréseiből adódóan azonban a közművek helyzete változó lehet. A

valóságos elhelyezkedést a kivitelezés megkezdése előtt kutatóárkos feltárásokkal, óvatos kézi földmunkával, illetve üzemeltetői szakfelügyeleti jelenlét mellett célszerű pontosítani.

Az üzemeltetői nyilatkozatokban foglaltak maradéktalan betartása kötelező! Az üzemeltetők által előírt szakfelügyeletet a munka megkezdése előtt minimum 8 nappal előbb meg kell kérni.

A parkoló és a járda közvetlen környezetében elektromos légkábel, elektromos földkábel, valamint távközlési légkábel található, emellett az út környezetében vízvezeték halad. Az építési területtől nem messze gázvezeték található, a K-i útsatlakozás alatt gázvezeték halad. A kábelek elhelyezésének bemutatását a helyszínrajzi jelmagyarázat segíti.

Az esetlegesen szükségessé váló kiváltásról, védelembe helyezésről, nyomvonal módosításról tervet kell készíteni, melyet az üzemeltetővel jóvá kell hagyatni. Az említett okokból felmerülő többletmunkák költsége a megrendelőt terhelik. Az e-közműn található alapadatok alapján ez nem várható.

13.1. Az érintett gázvezetékek

A nyomvonal a sportpályánál gázvezeték bekötést keresztez, hosszirányban takarás nincs. A gázvezeték takarása belterületi jelleg miatt a 0,8-1,0 között változik. Ahol a gázvezeték felett burkolat halad, ott a takarás a jelenlegihez képest negatív irányban nem csökken.

A gázvezetékek keresztezése a tervezett nyomvonallal az alábbi szelvénytípusokban jelentkezik, összesen 1 helyen:
II. tervezési szakasz 0+002 kmsz.

Ezen kívül a sportpálya melletti felújítandó felület is keresztez gázvezeték, de ez nem releváns, mivel itt csak az aszfalt felület lesz felújítva, a gázvezeték nem közelítjük meg.

Az EDD-SZ-219_v06 Gázelosztó-vezeték tervezése, kivitelezése, üzemeltetése Műszaki szabályzat alapján a gázvezetékek fektetési mélysége belterületen legalább 0,8 m kell, hogy legyen.

A kivitelezés során a 18/2022.(I.28.) SZTFH rendeletben foglalt előírásokat, valamint a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII-as törvény végrehajtására kiadott 20/2022.(I.31.) SZTFH rendelet 37.§ szerinti tilalmakat és korlátozásokat, valamint ugyanezen rendelet 38. §-ban a gázelosztó vezeték nyomvonalas létesítmény által történő keresztezésére-, megközelítésére vonatkozó előírásokat be kell tartani!

Az előírás szerinti fektetési mélységek alapján a gázvezeték függőleges értelemben 0,8 m-nél jobban megközelítésre nem kerül (leszámítva az építkezés idejét).

Releváns részletek a 20/2022. (I. 31.) SZTFH rendeletről:

37 §

„(3) A bányászati létesítmények és a szállítóvezeték részét képező állomások és fáklyák biztonsági övezetének teljes terjedelmében, valamint az elosztóvezeték tengelyétől mért 2-2 méteres, a szállítóvezeték, az egyéb gáz és gáztermék vezeték és a célvezeték tengelyétől mért 5-5 méteres, továbbá az energiaellátó, a távfelügyeleti, a hírközlési és a korrózióvédelemi kábelek tengelyétől mért 1-1 méteres biztonsági övezet részben tilos

...

e) a tereprendezés.

(6) Gépi földmunkát a keresztezett létesítmény feltárásához szükséges szilárd burkolatú út felbontása kivételével, a létesítmény szélső alkotóitól számított 1-1 méteres övezeten belül végezni nem lehet.”

(4) A biztonsági övezetben az építésügyi hatóság által véglegesen elrendelt bontási tevékenység elvégezhető.

(5) A biztonsági övezeten belül az üzemeltetéshez, karbantartáshoz és felújításhoz szükséges tevékenységek - beleértve az építési tevékenységet is - folytathatók, és az ehhez szükséges létesítmények, anyagok ideiglenesen elhelyezhetők. Az üzemeltető előzetes írásbeli hozzájárulásával más személy a biztonsági övezetben végezni kívánt tevékenységhez szükséges létesítményeket, anyagokat ideiglenesen elhelyezhet.

(6) Az (1) bekezdés szerinti létesítmény jelzéseinek, felszíni műtárgyainak eltakarása, megrongálása, és eltávolítása tilos. A biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosa, kezelője vagy használója a biztonsági övezetre vonatkozó tilalmakat és korlátozásokat köteles betartani, továbbá nem végezhet olyan tevékenységet, amely a tilalmak és a korlátozások teljesülését veszélyeztetné. Ha a biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosa, kezelője vagy használója megsérti a tilalmakat vagy korlátozásokat, köteles az eredeti állapotot helyreállítani és a keletkezett kárt megtéríteni.

(7) A biztonsági övezetre előírt tilalmak és korlátozások megtartását az üzemeltető vagy megbízottja rendszeresen ellenőrzi, és azok megsértése esetén intézkedik a jogszabályban előírt állapot visszaállításáról, amelyet a biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosa, kezelője vagy használója tűrni köteles. A biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosát, kezelőjét vagy használóját határidő tűzésével az üzemeltető vagy megbízottja felszólítja a jogsértő állapot megszüntetésére és az eredeti állapot helyreállítására. Amennyiben a határidő eredménytelenül telik el vagy biztonsági okokból azonnali intézkedés megtétele szükséges, az üzemeltető vagy megbízottja közvetlenül intézkedik a jogsértő állapot megszüntetése iránt. Az üzemeltető vagy megbízottja - a szükséges hatósági intézkedések megtétele céljából haladéktalanul - bejelenti a bányafelügyeletnek, ha az ingatlantulajdonos a jogsértő állapot megszüntetését akadályozza.

38. §

(2) A keresztezett létesítmény keresztezéséhez és megközelítéséhez azok üzemeltetőinek egyetértése szükséges. Az üzemeltető az egyetértés megadását feltételekhez kötheti.

(3) A keresztező, megközelítő építmény építtetőjének gondoskodnia kell

a) a szükséges engedélyezési és kivitelezési, valamint üzemeltetési, technológiai tervek elkészítéséről és az üzemeltetővel történő egyeztetéséről,

b) a meglévő létesítményen megvalósítani szükséges átalakítások terveinek elkészítéséről, a kivitelezési költségek viseléséről és

c) a biztonsági övezet kialakítása érdekében szükséges költségek viseléséről.

(5) ... meglévő létesítménynek kell tekinteni a keresztező, megközelítő létesítmény tervezésének időszakában hatályos létesítési vagy használatbavételi engedéllyel, vagy hatályos terület-felhasználási vagy építési engedéllyel rendelkező keresztezett létesítményt.

(6) Gépi földmunkát a keresztezett létesítmény feltárásához szükséges szilárd burkolatú út felbontása kivételével, a létesítmény szélső alkotóitól számított 1-1 méteres övezeten belül végezni nem lehet.

(7) Az építési tevékenység fővállalkozó kivitelezőjének - át nem hárítható felelősséggel - gondoskodnia kell

a) a kivitelezési munka megkezdése előtt - az üzemeltető szakmai felügyelete mellett - a keresztezett létesítmény nyomvonala és a (6) bekezdés szerinti övezet kijelöléséről,

- b) a kijelölt övezetnek az építési tevékenység alatti fenntartásáról,
 - c) a keresztezett létesítmény feltárásáról, és
 - d) a keresztezés takarása előtt az üzemeltető értesítéséről.
- (9) Az üzemeltető köteles bejelenteni a bányafelügyeletnek, ha az üzemeltetésében álló szállító- vagy elosztóvezeték a 37. § (2) és (3) bekezdésében, illetve a (6) bekezdésben foglalt tilalmak megsértésével megrongálták.

Releváns részletek a 18/2021. (IX. 27.) ITM rendeletről:

„6.2. Földmunkák

Üzemelő gázelosztó-vezeték 1-1 m-es övezetében gépi földmunka az alábbi korlátozásokkal végezhető:

- a) az üzemelő gázelosztó vezeték nyomvonalát keresztezésnél a 0,5 m mélységet meghaladóan kézi földmunkával, párhuzamos vezetésnél a nyomvonalától függően több ponton történő vezetékfeltárással azonosítani kell,
- b) az előzetes feltárások 0,5 m mélységet meghaladóan csak kézi földmunkával végezhetőek,
- c) a gázelosztó vezeték pontos helyzetének ismeretében kezdődhet meg a gépi földmunka,
- d) az azonosított gázelosztó vezetéktől 0,3 m-en belül csak kézi földmunka végezhető,
- e) a földmunkavégzés közben a munkaárokban folyamatos gázszívárgás-ellenőrzés szükséges, ...”

Releváns részletek a 18/2022. (I. 28.) SZTFH rendeletről:

„1.2. A térszint alatti gázelosztó vezeték védőtávolsága más csővezetésektől és kábelektől - az alkotójától függőlegesen vetületben számítva - legalább a következő:

1.2.1. lakott területen belüli

- a) keresztezések esetén: 0,2 m,
- b) párhuzamos vezetés esetén:
- ba) vízvezetéktől: 0,7 m,

3.1. A biztonsági övezet mértéke a gázelosztó vezetéknél az e fejezet 1.2. pontja szerinti épülettől előírt védőtávolság, felszíni berendezéseknél az e fejezet 2.1. pontja szerinti védőzónával megegyező.

3.2. Nyomásszabályozó állomások biztonsági övezetét a IX. fejezet 3.4. pontjában épülettől előírt értékek figyelembevételével kell meghatározni.”

Releváns részletek a 8/2012. (I. 26.) NMHH rendeletről:

„6. Kőolaj-, kőolajtermék-, földgáz-, egyéb gáz- és gáztermék-szállítóvezeték, gáz- és gáztermék-elosztóvezeték, valamint az elektronikus hírközlési építmény keresztezése és megközelítése

6.1. Kőolaj-, kőolajtermék-, földgáz-, egyéb gáz- és gáztermék-szállítóvezeték, valamint a földgáz-, egyéb gáz és gáztermék-elosztóvezeték (e pont alkalmazásában a továbbiakban: vezeték) keresztezése és megközelítése esetén a külön jogszabályban foglalt rendelkezések szerint kell eljárni.”

A fentiek betarthatóságát a feltárás során lehet ellenőrizni, szükség esetén a tervezett nyomvonalat módosítani kell.

14. Úttartozékok

A kivitelezés után több új jelzőtábla kihelyezése szükséges, melyek:

- „Mozgáskorlátozott parkoló” és „2x” kiegészítő táblával
- 1 db „Elsőbbségadás kötelező” tábla

- 2 db „Nyitott kerékpársáv” tábla
- 2 db „Nyitott kerékpársáv vége” tábla
- 1 db „Várakozni tilos” tábla „2x” és „kivéve elektromos autó töltése” kiegészítő táblával
- 3 db 30 km/h-s „Sebességkorlátozás” tábla
- 1 db „Behajtani tilos” tábla „kivéve kerékpár” kiegészítő táblával
- 1 db „Egyirányú forgalmi út” tábla „kivéve kerékpár” kiegészítő táblával
- 2 db „Gyalogút” tábla
- 1 db „Zsákutca” tábla

A kivitelezés után a mozgáskorlátozott parkoló felületére kettő mozgáskorlátozott hely felfestését kell elvégezni, fehér színben, a két mozgáskorlátozott parkoló között kiszállási sávval.

A nyitott kerékpársávot 0,12 m széles 1,5 m hosszú fehér felfestést kell kialakítani 1,5 méterenként. A nyitott kerékpársávban kerékpáros piktogramokat kell kialakítani maximum 50 m távolságonként, de a biztonság javára ezt sűrűbb kialakítással terveztük. A parkolónak a végén a nyitott kerékpársávot lezárjuk, innentől kerékpáros nyomokat alkalmazunk a Radnóti M. utcában az Árpád utca kereszteződéséig. Kerékpáros nyomokat kell felfesteni a Déryné utcában is. A kerékpáros nyomokat 50 m távolságonként kell kialakítani. A kerékpáros piktogramokat és nyomokat az esetleges útcsatlakozások elején, közepén és végén is fel kell jelölni.

A hatályos e-UT 03.04.13 UME-nak megfelelően (4.3.2. pont) a biztonság javára a parkoló felőli oldalon a kerékpársáv vörös színű felfestést kap.

Az útburkolat szélétől min. 0,75 ill. 1,0 m-re pollereket kell kiépíteni max. 1,5 m távolságra egymástól, hogy azok a gépjárművek parkolását, valamint a park területére való behajtást akadályozzák. A pollerek típus kiválasztását az építész tervek tartalmazzák.

Ezek az alábbi szakaszon kerülnek kiépítésre:

- 0+51,6-0+073,8 között,
- 0+101,5 és végszelvény között.
- Radnóti M. utca és gyalogjárda csatlakozásánál
- Déryné u. és gyalogjárda csatlakozásánál

15. Közvilágítás

Az új parkoló közvilágítását biztosítani kell, a tervezett közvilágításról külön szakági terv készül.

16. Érintett épületek és egyéb létesítmények

Az építési tevékenység épületet és más építményt nem érint.

17. Építés alatti és utáni forgalmi rend

Az építés alatt forgalomkorlátozás csak az útcsatlakozás kialakításánál szükséges.

Az építést követően a Radnóti Miklós utca végén „Behajtani tilos” tábla „kivéve kerékpár” kiegészítő táblát helyezünk el, az új útburkolatot a parkoló felől lehet megközelíteni. A 36 méter hosszú út egyirányú forgalomra lett tervezve a terület szélességéből kifolyólag. Az építést követően a Radnóti M. és Déryné utcákban új kerékpáros nyomok lesznek felfestve.

A Radnóti M. és Déryné utcák végén a gyalogjárda felújítása során új pollerek lesznek kihelyezve, megakadályozva a személygépjárművek szabálytalan ráhajtását a gyalogjárdára, a Déryné utca végén, az útsatlakozás után az új „Zsákutca” tábla is jelzi.

A végleges forgalmi rend az UT-2-H jelű terveken látható kialakításnak megfelelően kerül kiépítésre.

18. Minőségi előírások

A kivitelezőnek be kell tartania a vonatkozó szabványokban, előírásokban, rendeletekben rögzítetteket:

- e-UT 05.02.11 Útépítési aszfaltkeverékek. Aszfaltbeton (AC)
- e-UT 05.02.13 Útépítési aszfaltkeverékek. Zúzalékvázaz masztixaszfalt (SMA)
- e-UT 05.02.14 Útépítési aszfaltkeverékek. Öntöttaszfalt (MA)
- e-UT 06.03.21 Út-pályaszerkezeti aszfaltkeverékek. Építési feltételek és minőségi követelmények
- e-UT 06.03.51 Útpályaszerkezetek kötőanyag nélküli és hidraulikus kötőanyagú alaprétegei.
- Építési előírások
- e-UT 08.02.11 Aszfaltburkolatok fenntartása
- e-UT 08.02.21 Aszfaltburkolatok repedéseinek, hézagainak kitöltése
- e-UT 08.02.32 Az útfenntartás műszaki irányelvei. Beton-, kő- és műkö burkolatok
- e-UT 09.02.21 Hosszirányú útpálya-egyenletlenség mérése Bump-integrátorral
- e-UT 09.02.22 Hosszirányú pályaegyenletlenség mérése mozgóbázisú mérőkészülékkel
- e-UT 09.02.23 Az útburkolat-felület csúszásellenállásának vizsgálata. Mérés Scrim-mérőkocsival
- e-UT 09.02.24 RST-mérés és –értékelés
- e-UT 09.02.31 Dinamikus teherbírásmérés
- e-UT 09.02.26 Burkolatfelület állapotának minősítése Roadmaster rendszerrel
- e-UT 09.02.32 Teherbírásmérés könnyű ejtősúlyos berendezéssel
- e-UT 09.02.25 RST-mérés eredményeinek feldolgozása
- e-UT 09.02.33 Dinamikus behajlásmérés méretezéshez (KUAB)
- e-UT 09.02.34 Dinamikus teherbírásmérés (KUAB). Mérési eredmények feldolgozása
- e-UT 09.02.35 Dinamikus tömörség- és teherbírásmérés kistárcsás könnyű ejtősúlyos berendezéssel
- e-UT 08.02.31 Betonburkolatok fenntartási technológiái
- e-UT 09.02.11 Radiometriás tömörségmérés. Földművek, kötőanyag nélküli alaprétegek, hidraulikus kötőanyagú útalapok térfogatsűrűségének és víztartalmának meghatározása
- e-UT 06.03.32 Útépítési beton burkolatalapok. Követelmények
- e-UT 06.03.51 Útpályaszerkezetek kötőanyag nélküli és hidraulikus kötőanyagú alaprétegei.
- Építési előírások
- e-UT 05.02.54 Pályalemezekből visszanyert beton újrafelhasználása
- e-UT 05.02.16 Kationaktív bitumenemulzió kötőanyagú alaprétegek, útburkolatok és kátyúzókéverékek
- e-UT 09.04.12 Burkolatkeményiség mérése PTS-berendezéssel
- [e-UT 05.01.21 Kationaktív bitumenemulziók. Követelmények
- e-UT 05.01.12 Útépítési zúzottkövek és zúzottkavicsok
- e-UT 05.02.52 Bontott útépítési anyagok újrahasználata I. Helyszíni hideg újrahasznosítás
- e-UT 05.02.43 Az útburkolati jelek felhasználói követelményei
- e-UT 04.00.11 A közúti jelzőtáblák műszaki szabályzata
- e-UT 04.00.13 A közúti útbaigazítás rendszerének és jelzéseinek követelményei

Pécs, 2024.11.14.


Eller Balázs
tervező