

## MŰSZAKI LEÍRÁS

### Veresegyház vasútállomás menti P+R parkoló bővítésének terve Engedélyezési terv

#### **1. Előzmények:**

Veresegyház Város Önkormányzata és a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. a Veresegyház vasútállomás menti P+R parkolóját bővíteni kívánja.

Veresegyház Város Önkormányzata a tervek elkészítésével megbízta az SKS Terv Mérnökiroda Kft-t.

A tervezés alapját EOV vízszintes koordinátákkal, Balti magassági rendszerben elkészült geodéziai felmérés képzte.

A tervezés során a következő Útügyi műszaki előírásokat vettük figyelembe:

- e-UT 03.01.10 (ÚT 2-1.201:2008) Közutak tervezése (KTSZ)
- e-UT 06.03.52 (ÚT 2-3.207:2007) Útpályaszerkezetek kötőanyag nélküli és hidraulikus kötőanyagú alaprétegei.
- e-UT 06.03.40 Kő-, betonkő és műkő burkolatok
- e-UT 03.02.31 A parkolási létesítmények geometriai tervezése (A KTSZ kiegészítése) (2005. január 1.)
- e-UT 06.03.42 (ÚT 2-3.212) Betonkő burkolatú pályaszerkezetek tervezése és építése (2007)
- e-UT 03.03.221 Szintbeni közúti csomópontok tervezése és méretezése (A KTSZ kiegészítése) (2008. december)
- e-UT 06.03.13 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése

A parkoló terveinek készítésekor a Érdi Járási Hivatal Közlekedési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztály munkatársaival a tervet leegyeztettük, és elvi kifogást a tervek ellen nem tettek.

A tervek készítése során figyelembe vettük a 71. sz. Budapest-Vácraót-Vác vasútvonal fejlesztésének terveit is, valamint Veresegyház Város távlati fejlesztési terveit is.

#### **2. A jelenlegi állapot ismertetése:**

Veresegyház Vasútállomás mellett egy 109 férőhelyes (ebből 4 akadálymentes) P+R parkoló látható. A parkoló a Baross utcából közelíthető meg szilárd burkolatú egyirányú be- és kihajtó ágakon keresztül, illetve a Baross utca – Szabadság utca csomópontjában látható körforgalom felől. A meglévő parkoló közlekedőfolyósói aszfalt burkolatúak, a parkolóállások térkő burkolatúak. A meglévő burkolt parkolóra hulló csapadékvíz elvezetését a meglévő csapadéksatorna biztosítja. A meglévő parkoló közvilágítása ki van építve.

A tervezési területen elzárt, fás, bokros, használaton kívüli telkek láthatók. A csapadékvíz elvezetés és a közvilágítás ezen a területen nincs kiépítve.

### **3. Helyszínrajzi kialakítás:**

A tervezett parkoló kiépítése két ütemben történik meg:

„A” jelű ütemben a meglévő P+R parkoló és a Dózsa György út között MÁV területen megtörténik 60 parkolóhely, és az összekötő utak kiépítése

„B” jelű ütemben A Baross utca felé új ág épül, ezzel egy időben a meglévő egyirányú behajtó ág lezárásra kerül. Az új ág mentén 4 másik parkolóhely kerül megépítésre

A két ütem egy időben készül el. Az „A” jelű ütem építtetője a MÁV Zrt, a „B” jelű ütem építtetője pedig Veresegyház Város Önkormányzata lesz.

A két ütem alatt 60+4, azaz 64 db új parkolóhely épül ki. A P+R parkoló összes parkolóhelyeinek száma így  $109+64=173$  db. Az OTÉK (253/1997 (XII. 20) Korm. rendelet) 42. § (3) alapján a szükséges mozgáskorlátozott parkolóhelyek száma minden megkezdett 50 parkolóhely után 1 db, azaz 200 parkolóhely alatt 4 darab, amely a meglévő parkoló vasútállomás felőli oldalán rendelkezésre áll. Ugyancsak rendelkezésre áll a vasútállomás felőli oldalon egy B+R parkoló is.

Az új ütemben kiépülő parkoló mentén összesen 26 db fa ültetését terveztük meg. Az OTÉK alapján minden 10 férőhelynél nagyobb parkolóhely építése során 6 megkezdett parkolóhely után minimum 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítését kell megoldani.

A parkoló megépítése előtt a helyszínrajzon jelölt támfal felújítása szükséges 75 fm-en hosszon. A megépült támfal elé, a meglévő épületek és telkek védelme érdekében fényvédő háló, vagy télizöld növény sor telepítését terveztük meg. Az általunk javasolt megoldás a fagyalsor telepítése.

A tervezett parkoló mentén két tengelyt fektettünk le. Az első tengely a Dózsa György út és a Baross utca között lett lefektetve, a második tengely az első tengely és a meglévő P+R parkoló között.

A 1. sz. tengely három egyenes szakaszból áll, amelyeket egy 13,00 és egy 6,00 méter sugarú ív köt össze. A tervezési szakasz eleje a tervezett parkoló Dózsa György úti burkolatszél. A tervezési szakasz eleje és a 0+105 km szelvények között 3,50 méter széles aszfalt burkolatú megközelítő utat, és kétoldali 4,80 méter térkő burkolatú széles ferde parkolásra alkalmas parkolót terveztünk meg. A 0+105 km szelvény és a tervezési szakasz vége között 6,00 méter széles aszfalt burkolatú megközelítő utat és kétoldali térkő burkolatú 5,00 méter széles merőleges parkolókat terveztünk.

Az 1. sz. tengely tervezési szakasz elején a tervezett út a bal és jobb oldalon egyaránt 6,00 méter sugarú lekerekítő ívekkel csatlakozik a Dózsa György út meglévő aszfalt burkolatához. A tervezési szakasz végén a tervezett út az út bal és jobb oldalán egyaránt 4,50 méter sugarú lekerekítő ívekkel csatlakozik a Baross utca meglévő aszfalt burkolatához. Az egyenesek töréseinél helyszínrajzi lekerekítő íveket terveztünk. A legkisebb lekerekítőív sugara 5,00 m.

A 2. sz. tengely két egyenes szakaszból áll. A tervezett tengely a tervezési szakasz elején csatlakozik az 1. sz. megközelítő út tengelyéhez. A második tengely a tervezési szakasz végén a bal oldalon 3,00 méter sugarú ívvel a jobb oldalon egyenessel csatlakozik a meglévő aszfalt burkolathoz. A tervezett megközelítő út 6,25 méter széles aszfalt burkolatú út, amely jobb oldalára 5,00 méter hosszú merőleges parkolóállásokat terveztünk meg.

A tervezett parkolóállások és a vasútállomás közé a megnövekedett gyalogosforgalomra való tekintettel a meglévő parkoló mentén 1,50 méter széles járdát terveztünk. A járda lokálisan min. 0,80 méter szélességűre beszűkülhet. A járda tervezésénél figyelembe vettük a meglévő P+R parkoló távlati fejlesztési lehetőségeit is, eszerint a tervezett járda széles 5,00 méter messze kerül a meglévő parkoló és a meglévő megközelítő út közti süllyesztett szegélysor vonalától. A tervezett járda és a peronok között új járdakapcsolatot, és PedeStail típusú gyalogos átkelő elemeket terveztünk meg. Az elemek tervezett szélessége 1,80 méter.

A tervezett parkoló, illetve járda és a vasúti pálya közé életvédelmi kerítést terveztünk. Az életvédelmi kerítés a meglévő pálya tengelyét 4,00 méternél, a meglévő oszlopokat 1,00 méternél jobban nem közelítheti meg!

A meglévő parkoló és a Vasútállomás épülete között Veresegyház Város Önkormányzata járdát, a meglévő körforgalom felé pedig kétirányú utat tervez kiépíttetni, amely vázlatos vonalát szaggatott vonallal jelöltük a terveken.

#### **4. Magassági vonalvezetés:**

A tervezett magassági vonalvezetést a terület domborzati viszonyaihoz, a környező ingatlanokhoz, illetve a tervezett rendezett terepszinthez igazodva, a vízvezetésre tekintettel alakítottuk ki, a hossz-szelvény szerint.

A magassági adatokat Balti magassági rendszerben adtuk meg.

A pontos magassági adatok az utca hossz-szelvényéről olvashatóak le.

#### **5. Keresztmetszeti kialakítás:**

A tervezett keresztmetszeti kialakítást a Mintakeresztmetszelvény című munkarész tartalmazza.

A 1. sz. tengely mentén a 0+000 és a 0+105 km szelvények között 3,50 méter széles, 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű aszfalt burkolatú megközelítő utat terveztünk meg. A megközelítő út bal oldalára 4,80 méter széles 2,50%-os jobb oldali keresztdőlésű térkő burkolatú parkolót, a jobb oldalára 4,80 méter széles 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű térkő burkolatú parkolót terveztünk.

A 1. sz. tengely mentén a 0+105 és a 0+145 km szelvények között 6,00 méter széles, 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű aszfalt burkolatú megközelítő utat terveztünk meg. A megközelítő út bal oldalára 5,00 méter széles 2,50%-os jobb oldali keresztdőlésű térkő burkolatú parkolót, a jobb oldalára 5,00 méter széles 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű térkő burkolatú parkolót terveztünk.

A 2. sz. tengely mentén a 0+105 és a 0+145 km szelvények között 6,25 méter széles, 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű aszfalt burkolatú megközelítő utat terveztünk meg. A megközelítő út jobb oldalára 5,00 méter széles 2,50%-os bal oldali keresztdőlésű térkő burkolatú parkolót terveztünk.

A térkő burkolatú parkolók és az aszfalt burkolatú megközelítő utak közé süllyesztett beton szegélyelemeket terveztünk. A parkoló mentén körbe kiemelt szegélysor építését terveztük meg.

## **6. Pályaszerkezet:**

A megközelítő utakat aszfalt pályaszerkezettel terveztük meg. A tervezett pályaszerkezet az alábbi:

- 5 vtg. AC11 kopó aszfaltréteg
- 20 cm FZKA 0/32 alapréteg
- 15 cm vtg. homokos kavics

A térkő burkolatú parkolóhelyek pályaszerkezete az alábbi:

- 8 cm vtg. beton térkő
- 3 cm zúzott homok ágyazat
- 25 cm FZKA zúzottkő alapréteg
- 15 cm homokos kavics védőréteg ( $T_{rp} \geq 96\%$ , felső szintjén  $E_2 \geq 65$  MPa)

A térkő burkolatú járda pályaszerkezete az alábbi:

- 6 cm vtg. beton térkő
- 3 cm zúzott homok ágyazat
- 20 cm FZKA zúzottkő alapréteg
- 15 cm homokos kavics védőréteg ( $T_{rp} \geq 96\%$ , felső szintjén  $E_2 \geq 65$  MPa)

A szegélyelemeket C20/25-32/F1 szilárdságú betongerendába kell ágyazni, a gerendák utókezeléséről gondoskodni kell.

## **7. Vízvezetés:**

A tervezett utak, és parkolóállásokra hulló csapadékvíz elvezetését a tervezett burkolat mélyvonalába tervezett víznyelők biztosítják.

A víztelenítést víznyelőakknákkal kell megoldani. Az olajtisztítás miatt a parkoló csapadékvizeit egy központi olajfogó berendezésbe kell vezetni.

*A vízvezetést részletesen a csapadékvíz-elvezetési terv tartalmazza.*

## **8. Közművek**

A tervezési területen a közművek részben kiépítettek, elhelyezkedésüket a Közmű helyszínrajz mutatja be.

A tervezési területen az alábbi közművek találhatók:

- szennyvízelvezető-csatorna
- vízvezeték
- kis- és középvezetékű elektromos földkábel
- távközlési földkábel (Magyar Telekom, és INVITEL)

Ezek felül légvezetékes elektromos és távközlési kábelek is láthatók.

A parkoló megépítése előtt ki kell építeni a csapadékvíz elvezető rendszert, az épület közműellátását és a parkoló megvilágítását biztosító hálózatot.

A közművek tényleges helyzetét szükség esetén fel kell tární, fel kell mérni, és a tervben bejelölni. Keresztező közműveket fel kell függeszteni, vagy alá kell támasztani. A munkába vett területen lévő közművezetékek üzemeltetőitől szakfelügyeletet kell kérni, illetve biztosítani.

Az építések előtt a közművek pontos helyét kutatóárok ásással kell meghatározni. Közművek környezetében csak kézi földmunka végezhető. A bejáró és a járda területére eső víz- és gázlezárákat, akna fedlapokat szintbe kell helyezni.

## **9. Munkavédelmi előírások:**

Ez a tervdokumentáció az érvényes egészségügyi és a munkavégzés biztonságát szolgáló szabályok, valamint szociális előírások figyelembevételével készült, illetve azok megvalósítása megtervezésre került.

Ezen túlmenően szükségesnek tartjuk a következők rögzítését:

Kivitelező köteles a munkák végzése során betartani:

- az 1993. évi XCIII. sz. munkavédelemről szóló törvény,
- a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló 3/2001. (I.31.) KöVimR rendelet,
- továbbá a vonatkozó érvényben lévő óvórendszabályok, munka-védelemmel kapcsolatos szabványok és rendeletek előírásait,
- az érvényes KRESZ előírásait.

Fentiek betartásáért az építésvezető személyesen felelős.

Utalva arra, hogy a balesetelhárító előírások mellőzését vagy csökkentését semmi sem indokolja, külön felhívjuk a kivitelező figyelmét az alábbiak pontos betartására.

A munkahelyek lezárását és kivilágítását előírászerűen meg kell valósítani, a munkaárkokon való átjárást kellő módon biztosítani szükséges.

A munkavégzés biztonságát fokozott figyelemmel kell biztosítani!

Földmunkák végzését szűk munkatér esetén kézi erővel írjuk elő.

Gépi földmunka végzése az építési munkáknál csak oly helyen lehetséges, ahol más létesítményekben a gépi földmunkából károk nem keletkezhetnek.

Ahol a helyi viszonyok miatt ilyen kár előfordulása lehetséges, úgy a gépi földmunka végzését feltétlenül mellőzni kell.

A közművek tényleges helyzetét szükség esetén fel kell tární, fel kell mérni, és a tervbe bejelölni. Keresztező közműveket fel kell függeszteni, vagy alá kell támasztani. A munkába vett területen lévő közművezetékek üzemeltetőitől szakfelügyeletet kell kérni, illetve biztosítani.

Elektromos kábelek közelében csákány vagy bontóvas használata tilos, a munkaárok feltárását ilyen helyeken igen gondos, óvatos felásással kell elvégezni. Különös gondot kell fordítani az építkezés egész ideje alatt elektromos áramütések elkerülésére. A munkahely melletti vezetéknek szakközeg (üzemeltető) útján való áramtalanításáról is gondoskodni kell. Kotrós munka esetén külön ellenőrizni kell, hogy elektromos vezeték esetén a kotró és gémje azt előírt biztonsági övezeten belül meg ne közelítse.

Munkát csak munkavédelmi szempontból kioktatott személyzet végezhet, különös figyelemmel, gondossággal, folyamatos műszaki felügyelet és irányítás mellett.

A munkára vonatkozó részletes munkavédelmi intézkedések megtétele, helyszíni segédletésítmények készítése, fenntartása, karbantartása a helyi körülmények figyelembevételével a kivitelező feladata.

Budapest, 2019. június

-----  
Kiss Balázs  
KÉ-K 13-11580