

MŰSZAKI ISMERTETÉS

Ipartelep út út és járda felújítás, buszmegálló kialakítás

1./ Tervezési munka leírása:

A felújítással érintett Ipartelep u. Sátoraljaújhely keleti városrészében helyezkedik el. Közvetlenül csatlakozik Sátoraljaújhely város délkeleti tehermentesítő útjához. Az Ipartelep u. biztosítja a város és az ipartelep-zóna közvetlen kapcsolatát. Az út a '70-es évek elején kapott részleges felújítást.

A beruházás nem engedély köteles.

A felújítandó út átlagosan 9 méter szabályozási szélességű aszfaltos út. A felújítás tervezésénél az e-UT belterületi közutak tervezésére vonatkozó előírásokat vettem figyelembe.

2./ Az út osztályba sorolása, forgalmi tervezése:

A tervezett felújítás belterületi gyűjtő útként lett figyelembe véve, kétirányú forgalomra 50 km/h forgalmú sebességre.

Tervezési forgalom: kisebb mint 10 000 db egységtengely.

A tervezett út átlagos burkolatszélessége 9 m a „Minta keresztasztervényeken” láthatóan kétoldali oldaleséssel.

A felújítandó út csatlakozik Sátoraljaújhely délkeleti tehermentesítő útjához, valamint a Sátoraljaújhely-Pácin 381. számú fő közlekedési úthoz.

3./ Vízszintes és magassági vonalvezetés:

Vízszintes vonalvezetés:

A tervezett út szelvényezése a Sátoraljaújhely Város Önkormányzatának tulajdonában lévő délkeleti tehermentesítő út útcsatlakozásától indul (0+000 szelvény). A felújítás meglévő út vonalát követve került megtervezésre. Az érintett út hosszesése 3 % alatti. Az út részben ellátott csapadékvíz elvezető csatornával, ill. nyílt árkos kialakítású szikkasztó árokkal. A kétirányú forgalmi út 9 m széles, kétoldali esésből adódóan a szegélyek mellett lévő keresztnyelű rácsokon keresztül a 0+000 – 0+553,5 szelvények a meglévő csapadék csatornába vezeti a keletkező csapadékot. A 1812/2 hrsz.-ú út csatlakozás utáni 0+000 – 0+175 szelvények között az út baloldalán lévő nyílt vízelvezető árokba kerül az út felületi csapadék vize.

Magassági vonalvezetés:

Kiindulási alappontként a 0+000 szelvényben meglévő aszfaltos út magassági értékét vettük. Mivel a tervezett út felújítás a meglévő út magassági vonalvezetését követi külön geodézia felmérés nem készült.

4./ Keresztszelvény kialakítás:

Az Ipartelep út induló szelvényétől az Ipar út kereszteződéséig tartó 475 m hosszan az út mindkét oldalán gyalogjárda található. A járdák süllyesztett szegéllyel elhatárolásra kerültek a közúttól, a közút és járda között zöld felület található. Ezen a szakaszon a járda nem kerül felújításra. A 0+000 – 0+080 Ipar út csatlakozás utáni szakaszon a meglévő járda felújításra kerül. Ezen a szakaszon a járdák szegélyei kifagytak, elsüllyedtek, teljes bontásuk indokolt. A járda burkolat aszfalt kopórétege mintegy 60% kifagyott, elkopott. A járdák részben szórt útalapos ill. Ckt soványbeton teherhordó szerkezetei kifagytak, elsüllyedtek.

A 0+000 - 0+553,5 szelvények közötti útpálya szerkezet aszfalt kopórétege mintegy 80%-ban foltszerűen az évek során egymásra rakódóan kátyúzással javított. Több helyen az útalap is kifagyott, cseréje indokolt.

A 0+000 – 0+175 Ipar út és Ó-Ronyva közötti útburkolat kopó rétege néhány helyen kátyúzott, viszonylag jó állapotú. Ezen út szakasz kátyúzás utáni koptató réteget kap.

5./ Felújítás utáni pályaszerkezet:

A tervezett út pályaszerkezetét közepes forgalomra és az építési forgalomnak megfelelően terveztem, a meglévő út vonalvezetéséből adódóan a meglévő útra kerülő szerkezetek:

Tehermentesítő út – Ipar út közötti szakasz 0+000 – 0+553,5 és 0+000 – 0+062,5 km szelvények:

Az úttól zöldterülettel elválasztott kétoldali járdák nem kerülnek felújításra.

Ezen a szakaszon lévő kapubejárók egységesen kerülnek felújításra. A meglévő szegélyeket el kell bontani, az AC-8 jelű kopóréteget vissza kell bontani. Teherhordó pályaszerkezetként FZKA szórt útalap készüljön, a kapubejárókban megerősített kivitelben. A kapubejárók két oldalán süllyesztett útszegély készüljön. A kapubejárók kialakításánál figyelembe kell venni a meglévő telkek csatlakozó szintjeit.

Tervezett rétegrend:

- 4+2 cm AC-11 jelű kopóréteg
- 25 cm vtg FZKA szórt útalap
- 10 cm homokos kavics talajjavító rtg.

Útfelújítás: a meglévő pályaszerkezet felső kopórétegét vissza kell marni 4-5 cm vastagságban. Az esetleges hajlatokat elő kátyúzással ki kell egyenlíteni. Az útpálya szerkezetben lévő süllyedések helyén a teherhordó útalap réteget is ki kell cserélni.

Tervezett aszfaltos felületek:

A 0+000 – 0+ 066 szelvények között (Hideg Tüzép felé vezető bal oldali zsákutca rész) AC-11 jelű kopóréteg készüljön 6 cm vtg-ban.

A 0+000 – 0+ 050 szelvények között AC-11 jelű kopóréteg készüljön 4 cm vtg-ban.

A 0+050 – 0+430 szelvények között AC-11 jelű kopóréteg készüljön 2+6 cm vtg-ban 9 m szélességben.

A 0+430 – 0+553 szelvények között AC-11 jelű kopóréteg készüljön 2+6 cm vtg-ban 6 m szélességben.

Ipar út és Óronyva közötti szakasz 0+000 – 0+175 szelvények között:

Járda felújítás 0+000 – 0+080 szelvények között: a meglévő szegélyeket el kell bontani, az AC-8 jelű kopóréteget és az aszfaltos makadám jellegű útalapot vissza kell bontani. Teherhordó pályaszerkezetként FZKA szórt útalap készüljön 25 cm vastagságban. A szórt útalap alá Geotextil terítést kell beépíteni. A járdát kétoldalt süllyesztett szegéllyel kell lezárni. Az ipari területek útsatlakozásánál 2 cm tervezett útburkolattól való kiállással kell lesüllyeszteni a járda szegélyezést.

Tervezett rétegrend:

- 3+1 cm AC-8 jelű kopóréteg
- 25 cm vtg FZKA szórt útalap
- Geotextil terítés 300gr/m²

Útfelújítás 0+000 – 0+175 szelvények között: a meglévő út kopó rétege jóállapotú. A felületen lévő néhány hajlatot, kátyút ki kell egyenlíteni AC-11 jelű aszfalttal. A felület bitumen emulziós szórás után 4 cm vastagságban kapjon AC-11 jelű kopó réteget.

6./ Közúti csomópontok:

A tervezett felújítás során külön csomópont kiépítését nem tervezem, mivel a meglévő kereszteződések, útsatlakozások már korábban ki lettek alakítva.

7./ Műtárgyak:

A tervezéssel érintett területen műtárgyak nem találhatók.

8./ Környezetvédelem:

Az Ipar út forgalma az Önkormányzat tulajdonában lévő délkeleti tehermentesítő aszfaltos úthoz csatlakozik. Ez az aszfaltos út viszi a forgalmat a Sátoraljaújhely-Pácin 381. sz.-ú főközlekedési útra szabványos út csatlakozással. Amennyiben a tervezett aszfaltos útfelújítás megtörténik így az a környezetvédelmi előírásokat szolgálja. Nem indokolt ilyen mértékű út felújítása esetén külön hatástanulmány.

9./ Táj- és természetvédelem:

A tervezett út táj- és természetvédelmi övezettel nem találkozik, a település belterületi – ipari területén épül meg.

10./ Hófúvás elleni védelem:

A tervezett út hófúvással nem érintett.

11./ Vasúti és egyéb pályákkal való kereszteződések:

A tervezett út vasúti és egyéb közlekedési pályatestet nem keresztez.

12./ Közmű keresztezések:

A tervezett úton közmű csatlakozás nincs.

13./ Világítás:

Az útépítési terv során külön közvilágítást nem terveztem.

14./ Úttartozékok:

A tervezett útszakaszokon 3-3 db STOP Elsőbbség adás kötelező táblát kell elhelyezni. A kresz táblák tartó oszlopait földbe kell betonozni. A jelzőtáblákat a jogszabályban előírt fényvisszaverő fóliás felületűnek kell lennie.

A 0+000 útsatlakozásoknál STOP Elsőbbség adás kötelező tábla kerül elhelyezésre.

Az Ipar út és Ipartelep u. csatlakozásánál 2 db STOP Elsőbbség adás kötelező tábla kerül elhelyezésre.

Az új aszfalt burkolatot burkolati jelekkel kell ellátni, a helyszínrajznak megfelelően.

15./ Egyéb építmények:

Az úttal kapcsolatos semmilyen egyéb építményt nem érint az út tervezése.

16./ Érintett épületek:

A tervezett út nyomvonala egyéb épületeket és építményeket nem érint.

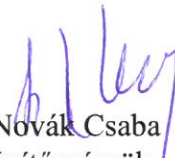
17./ Építés alatti és utáni forgalmi rend:

A felújítás alatt történő munkavégzéshez külön forgalmi rend szabályozási terv készül.

18./ Forgalmi vizsgálat:

A meglévő út felújítása, az útszakasz a település forgalmi rendjét nem változtatja, és nem változtatja oly mértékben, hogy külön forgalomtechnikai beavatkozást igényelne.

Sátoraljaújhely, 2016. május 6.


 Novák Csaba
 építőmérnök
 közlekedésépítő szakmérnök
 BME 009615/5441