

**Bócs, 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése,
valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése
kiviteli terv**

Tervszám: PK21/17

Megbízó és engedélyes:

Bócs Község Önkormányzata
3574 Bócs Hősök tere 1.

A tervet készítette:

PK – Terv Kft.
3526, Miskolc, Eperjesi u. 8/B, 2/3



Papp Gábor
KÉ-T, VZ-T-05-1152

Miskolc, 2019. március hó

Tartalomjegyzék

a

Bócs, 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése, valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése kiviteli tervéhez

Tervszám: PK21/17

1. Műszaki leírás	
2. Tervezői nyilatkozat	
3. Átnézeti helyszínrajz	M = 1.n.
4. Felmérési helyszínrajz	M = 1:500
5. Útépítési helyszínrajz	M = 1:500
6. Útépítési hossz-szelvény	M = 1:500/50
7. Keresztszelvények	M = 1:100
8. Mintakeresztszelvény	M = 1:100
9. Közmű helyszínrajz	M = 1:500
10. Forgalomtechnika helyszínrajz	M = 1:500
11. Kezelői lehatárolási helyszínrajz	M = 1:500
12. Kitűzési helyszínrajz	M = 1:500
13. Típus rajzok, kisműtárgyak	M = 1.n.

1. M Ű S Z A K I L E Í R Á S

a

Bócs, 3607 sz. és 3609 sz. utak csomópontjának fejlesztése, valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése kiviteli tervéhez

Tervszám: PK21/17

A tervezés tárgya, előzmények

Előzmények

Cégünk megbízást kapott Bócs Község Önkormányzatától, az általuk készítendő, településen belüli közlekedésbiztonsági beruházás valamint kerékpárút tervezésére vonatkozóan.

A fejlesztés célja: a településen belüli 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése, „T” alakú csomópont kialakításával. A beruházáshoz kapcsolódik a településen belüli két kerékpárút hiányzó átkötő szakaszának kiépítése.

A beruházás hozzájárul a fenntartható közlekedési módok közlekedési feltételeinek a javulásához.

A tervezési területen viszonylag élénk kerékpáros forgalom tapasztalható, a napi járműforgalom kb. 10%-át a kerékpáros forgalom teszi ki.

A már kiépített kerékpárút-hálózat tovább fejlesztésével a munkahelyek, közintézmények, kereskedelmi-, szolgáltató- és oktatási létesítmények kerékpárral való megközelíthetősége javulna, az ebből származó üzleti bevételek is nőhetnek.

A kerékpárút létesítése a közúti forgalomtól történő szétválasztásával a közút kapacitásának növelését, a balesetveszély csökkentését is segíti.

A tervezés során figyelembe kellett venni a meglévő adottságokat, a beépítési viszonyokat, a meglévő közműveket. A tervnek alapvető feladata, hogy a vonatkozó szabványok, útügyi műszaki előírásoknak megfeleljen. A projekt a közúti közlekedésről szóló 1988. I. tv. 8. § (1a) bekezdésével összhangban került tervezésre valamennyi érintett közlekedő igényeinek a figyelembevételével.

A beavatkozás tervezése során megteremtjük a biztonságos közlekedési feltételeket valamennyi közlekedő számára. Ezért a gyengébb közlekedők védelme érdekében a gyalogos, kerékpáros és a közösségi közlekedési módokat szétválasztottuk, és a biztonságos közlekedési feltételeinek a fejlesztését és kialakítását is terveztük.

Meglévő állapot ismertetése

A tervezési terület a Bócs belterületén, a 3607. (Gesztely – Bócs – Kesznyéten) és a 3609. (Sajólád – Bócs) jelű összekötő utak, valamint azok csomópontja.

A településen jelenleg van két megépített, kijelölt kerékpárút nyomvonal, de az azok közötti összekötő szakasz (kb. 950 m) hiányzik.

A 3607. és 3609. j. utak változó szélességűek (min. 6,00 m) aszfalt burkolattal, tetőszelvényel, 2x1 forgalmi sávval, kétoldali zúzottköves padkával és földárokkaal rendelkeznek.

A településen belül a közvilágítás biztosított.

Érintett útszakasz tervezési osztályba sorolása

A meglévő állami út tervezési paraméterei:

A tervezett útszakasz tervezési osztályba sorolása: összekötő út, B.V.

A tervezési terület síkvidéki jellegű, sűrűn beépített, érzékeny környezettel rendelkezik.

A fenti szempontok mellett igen fontos tényező az érintett közutak forgalomnagysága. A tervezés során a közutak esetén rendelkezésre álló 2016. évi keresztmetszeti forgalomszámlálás adatait használtuk fel.

A számlálás adatai:

3607. j. út és a 3609 j. út csomópontja között (7+817 szelvényig):

átlagos napi forgalom: 2377 E/nap (teher gk: 188 J/nap, autóbusz: 35 J/nap)

kerékpáros forgalom: 177 j/nap

3607. j. út és a 3609. j. út csomópontja után:

átlagos napi forgalom: 753 E/nap (teher gk: 69 J/nap, autóbusz: 32 J/nap)

kerékpáros forgalom: 97 j/nap

3609. j. út:

átlagos napi forgalom: 1957 E/nap (teher gk: 102 J/nap, autóbusz: 27 J/nap)

kerékpáros forgalom: 156 j/nap

A fentiek alapján látható, hogy a vizsgált útszakaszokon a kerékpáros forgalom az összes járműforgalom kb. 10 %-át adja.

Külön forgalomszámlálást tárgyi tervezés keretében nem végeztünk, az Országos Közúti Adatbank dokumentumát használtuk, mely megfelelő adatot biztosít.

Tömegközlekedés

A teljes tervezési területen találhatóak busz megállóhelyek, illetve az érintett utakon menetrendszerűen közlekednek a közösségi közlekedést biztosító buszjáratok. A tervezett körforgalom és a tervezett kerékpáros létesítmény érinti a megállóhelyeket.

Gyalogos megközelíthetőség

Az érintett utak mellett szinte mindenhol a meglévő járdákon keresztül biztosítható a gyalogos közlekedés. Közös gyalog-, és kerékpárút a tervezési területen jelenleg nem található, de néhány szakaszon szükségessé vált ilyen jellegű burkolat tervezése.

Tervezett kerékpáros létesítmény kiválasztása

A TOP-3.1.1-15 Fenntartható települési közlekedésfejlesztés c. pályázatban szereplő kööttségek

- Településeket vagy településközpontot és lakott területen kívül elérhető településrész(eke)t összekötő kerékpáros útvonal esetén a hálózati tervet minimálisan a külterületi (és lakott területen kívüli) útvonalra és a külterületi útvonal településközpontba való bevezetésére szükséges elkészíteni. Ilyen beruháznál feltétel, hogy a települések belterületén a létesítmény a célállomások irányába akadálymentesen és biztonságosan továbbvezetésre kerüljön, a továbbvezetés módját a hálózati tervben jelezni kell, és szükséges a beruházás részeként megtervezni és megvalósítani azt. A kerékpárosok akadálymentes és biztonságos fel- és lehajtását az önálló kerékpárforgalmi létesítmény(ek)re a létesítmények elején, végén, mindkét forgalmi irányból, és minden más releváns ponton (pl.: útsatlakozásoknál,) ki kell alakítani.

- Lakott területen belül 2000 E/nap (egységjármű/nap) átlagos napi forgalmat el nem érő forgalmú útszakasszal párhuzamosan gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény építése nem támogatható. Gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárút építését a gépjármű és a kerékpáros forgalom nagyságának a bemutatásával szükséges igazolni, az ÚT 2-1.203 (e-ÚT 03.04.11:2010) „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. utügyi műszaki előírás (UME) 6.

Tervezési kategória meghatározása

Az ÚT 03.04.11:2010. április (ÚT 2-1.203:2010) „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” utügyi műszaki előírás 4.3 pontja alapján „C” hálózati szerepű, 6.1. ábrája szerint az érintett út átmeneti tartományba esik. Az átmeneti forgalmi zónában többféle kerékpárforgalmi létesítmény választható, a helyi adottságok és körülmények, a baleseti adatok, a kerékpározási szokások és igények együttes elemzése alapján. Tervezői feladat, hogy a szempontok mérlegelése alapján a legbiztonságosabb, a leggazdaságosabb és a legcélszerűbb megoldást alkalmazzuk.

A tervezett kerékpáros létesítmény döntően kerékpárút, illetve közös gyalog- és kerékpárút formájában kerül kiépítésre.

Tervezési sebesség: $v \leq 20$ km/h.

Az utügyi műszaki előírásban a maximális emelkedő az alkalmazott hosszak szerint van meghatározva, pl. síkvidéken 3,0 % emelkedő 500 m hosszon még megengedett.

Ugyancsak nagy súlyt kapott a terv előkészítése során a kerékpáros forgalom biztonságos közlekedésének megteremtése, valamint a költség-hatékonyság, elsősorban a beruházási költségek minimalizálása.

Tervezett létesítmény ismertetése

A tervezési feladat

A tervezési feladatunk a kiviteli tervdokumentáció elkészítése. A projekt alapvetően közlekedésbiztonsági fejlesztést tartalmaz.

A tervezett beavatkozás egyik lényeges eleme a 3607. j. és 3609. j. utak csomópontjának fejlesztése, egy „**T**” alakú csomópont kiépítése. A meglévő „Y” alakú csomópont egy jelzőtáblával szabályozott kereszteződés. A közlekedő járművek többször nem tartják be az elsőbbségadási szabályokat, ezért nagy mértékű a balesetveszély. A csomópont nehezen belátható, és a csomópont közelében hiányzik a kerékpárút, ezért a kerékpárosok is az útburkolatot használják a közlekedésre.

A 3607. j. út D-i szakaszának tervezett úttengelye nagyobb szögben ($\approx 95^\circ$) csatlakozik az elsőbbséggel rendelkező útszakasz úttengelyével, mint korábban. A kereszteződésnél az alsóbb rendű útnál csepp alakú szigetet terveztünk.

A csomópont fejlesztése miatt a csomópont nyugati oldalán lévő ingatlant (amelyen egy szobor van elhelyezve) igénybe kell venni, a közút felőli kerítést át kell helyezni. A szobrot az élelmiszerüzlet és a tervezett kerékpárút közötti zöld területre kell áthelyezni. A bevásárló üzlet előtt meglévő buszmegállóhelyet át kell helyezni Ny-i irányba, mely során szabványos kialakítást kap, csakúgy, mint a vele szemben meglévő megállóhely.

Jelen projekt keretében a kivitelező feladatai:

- a meglévő buszmegállóhely felszerkezetének áthelyezése, új falazat építésével
- a meglévő szobor áthelyezése, új alapzat építésével.

Jelen projekt keretében a kivitelezőnek nem feladata:

- a meglévő buszmegállóhely falazatának és alapjának bontása és a törmelék elszállítása
- a meglévő szobor alapzatának és alapjának bontása és a törmelék elszállítása.
- a meglévő kerítés bontása és a törmelék elszállítása.

A csomópont Ny-i ágán közös gyalogos- és kerékpáros átvezetést alakítottunk ki. Továbbá szükséges a közvilágítás átépítése, valamint a nyílt árkokat több szakaszon zárt szelvénybe kell helyezni.

A településen jelenleg van két megépített, kijelölt kerékpárút nyomvonal, de az azok közötti összekötő szakasz (kb. 990 m) hiányzik. Ezért a fejlesztés során megépítésre kerülne a hiányzó **kerékpárút** is.

A tervezett kerékpáros létesítmény nyomvonala és kialakítása a Beruházó döntései és elvárásai alapján készült el.

A meglévő kerékpárutak összekötése a településen hozzájárulhat a személygépkocsi forgalom csökkentéséhez, és ezáltal a CO₂ kibocsátás csökkentéséhez.

Mivel a hiányzó kerékpárút szakasz ezentúl biztosítani fogja a déli településrész, és az északon található ipari – kereskedelmi zóna elérhetőségét, ezért beruházás közvetlen gazdaságfejlesztési és foglalkoztatási kapcsolódással valósul meg, elősegíti a munkaerő mobilitás infrastrukturális feltételeit.

A projekt során a település részeket összekötő kerékpáros barát útvonalat alakul ki.

A fejlesztés esetén elősegíti a már megvalósult kerékpárutak hálózatosodását.

A tervezett kerékpáros útvonal külterületi és lakott településrészen elhelyezkedő munkahelyeket köt össze a belterülettel, a településközponttal.

A tervezett nyomvonal mentén posta, boltok, faluház és könyvtár, takarékszövetkezet és idősek otthona található.

A tervezési területen viszonylag élénk kerékpáros forgalom tapasztalható, a csekély mértékű szintkülönbségek következtében a terület alkalmas is a kerékpározásra.

A tervezett kerékpárút kiépítésével a munkahelyek, közintézmények, kereskedelmi-, szolgáltató- és oktatási létesítmények kerékpárral való megközelíthetősége számottevően javulna, valamint biztosítottá válna a települések közötti hivatásforgalmú közlekedés biztonságos lebonyolítása.

A tervezés során figyelembe kellett venni a meglévő adottságokat, a beépítési viszonyokat, növényzetet, a meglévő közműveket és szerelvényeik elhelyezkedését, és a meglévő telekhatárokat is.

Helyszínrajzi kialakítás

A tervezett „T” alakú csomópont minden ága 2x1 forgalmi sávossal kialakítású. A csomóponti ágak száma három. A szegélyek lekerekítő ívei szabvány szerinti kialakítással készülnek. (ÚT 2-1.206, 2010. 06.)

A kereszteződés területén burkolati jelek jelennek meg, melyek közül a kézi jeleket hideg tartós plasztik burkolati jelekkel kell készíteni, a tengely és záróvonalak gépi festését tartós thermoplasztik festéssel kell kivitelezni.

A meglévő **buszöböl** burkolata felújításra kerül. A buszöböl és a csomópont között kiszélesített burkolat épül. Az öböl felújításához kapcsolódóan a meglévő járda felújítása is megtörténik.

A tervezett **kerékpáros létesítmény** összesített hossza: 986 fm.

A fentiek alapján a tervben a következő megoldásokat alkalmaztuk:

- 0+000 – 0+872 km. szelvények között:

Ezen a szakaszon a főúttal párhuzamosan, a szelvényezési szerinti jobb oldalon 3,50 m széles, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút épül a meglévő járda mentén. A meglévő

közvilágítási oszlopoknál kiszélesítésre kerül a tervezett kerékpárút. A kerékpárút kiépítése a meglévő járdák megszélesítésével történik.

A tervezési szakasz hossza: 872 m.

- 0+872 – 0+986 km. szelvények között:

Ezen a szakaszon 2,25 m széles, kétirányú kerékpárút épül a szelvényezés szerinti jobb oldalon, a tervezett burkolat mellett vezetve.

A tervezési szakasz hossza: 114 m.

A meglévő kerékpárúttal történő csatlakozás meglévő aszfalt burkolat felújításával, valamint kerékpáros burkolati jelek felfestésével történik.

Hossz-szelvényi kialakítás

A tervezett kialakítás alkalmazkodik a meglévő burkolat- és terepviszonyokhoz.

Kereszt-szelvényi elrendezés

A csomópont építésénél a 2,5 %-os kifelé lejtés szükséges a csapadékvíz elvezetés biztosítása érdekében. A padka szélessége 2,00 - 0,50 m, anyaga Z 5/20 cm zúzalék.

A padka oldalirányú esése 5 %.

A tervezett kétirányú **kerékpárút** teljes használati szélessége 2,25 m. Az önállóan vezetett nyomvonalnál a megtámasztást süllyesztett kerti szegély, illetve a kerítések lábazata biztosítja. A kerti szegélyek mellett 0,50 m széles padka készül.

Bizonyos szakaszokon felhasználtuk a meglévő járdákat. Ezeken a szakaszokon aszfalt marás és teljes pályaszerkezettel készülő szélesítés szükséges. A gyalogos és kerékpáros forgalom biztosítása érdekében a járda szélesítése történik. A burkolat szélessége ebben az esetben 3,5 m, szűkületben 2,55m. A burkolt felületek oldalesése 1,5-2,5%, mindenhol a zöldterületek vagy meglévő, tervezett árkok és víznyelők felé lejtetve.

A kerékpárút burkolata mellett épülő előre gyártott süllyesztett járdaszegély mérete 40x25x5 vagy 100x25x5 cm, melyet C-16 minőségű helyszíni betongerendán kell fektetni.

Pályaszerkezetek

1. A tervezett csomópont aszfalt burkolatú pályaszerkezete:
 - 4 cm AC-11/F kopóréteg
 - 7 cm AC-22/F kötőréteg
 - 9 cm AC-32/F alapréteg
 - 20 cm CKT alap
 - 20 cm homokos kavics
 - 60 cm össz pályaszerkezet vastagság

2. Térkő burkolat (az elválasztó sziget) pályaszerkezeti rétegződése:

- 10 cm vtg térkő burkolat (piros színű, halszálka kötésbe rakva)
- 4 cm vtg ágyazó homok
- 20 cm vtg Ckt
- 20 cm vtg homokos kavics talajjavító réteg
- 54 cm össz pályaszerkezet vastagság

3. Bazaltbeton burkolat (buszöböl burkolata):

- 30 cm CP 3,5/2,5 bazaltbeton burkolat
- 40 cm zúzottkő / kohósalak alap (felső 5 cm kiékeléssel)
- geotextília terítés
- tömörített talaj
- 70 cm össz pályaszerkezet vastagság

Az autóbuszöböl felújítása bazaltbeton pályaszerkezettel történik.

A fejlesztést követően az akadályoztatásmentes és biztonságos kerékpáros közlekedést a kialakuló kerékpárút hálózat fogja biztosítani, ezáltal a kerékpáros közlekedés feltételei nem romlanak.

Szegélykövek elhelyezése: Az elválasztó sziget szegélye 6 cm magas kiállású „K” szegéllyel készül.

A kiépítésre kerülő **kerékpárút** felületének egyenletesnek, hullámmentesnek, csúszásmentesnek és döccenőmentesnek kell lennie, emellett biztosítani kell a megfelelő vízelvezetést, mind a burkolat felületéről, mind a pályaszerkezet alsó rétegeiből.

Pályaszerkezet és útburkolat esetében az UME 12. Kerékpárforgalmi létesítmények pályaszerkezete fejezetében foglaltak betartása kötelező, különös tekintettel arra, hogy az aszfaltburkolat vastagsága legalább 60-80 mm legyen, amely két aszfalt rétegből álljon.

A kerékpárút hasznos szélessége $2 \times 1,00 + 0,25 \text{ m} = 2,25$ méter, az önálló nyomvonalú szakaszokon ezzel épül a pálya. Az építési szélesség $2,25 + 2 \times 0,05 = 2,35$ méter.

Az ÚT 2-1.203:2010 (Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése) 8.3. táblázata (lakott területen kívüli, $v_1 > 20 \text{ km/h}$, kétirányú, 2x1 haladó sávú kerékpárút) tartalmazza az előírt szélességeket.

Az önálló nyomvonalon vezetett, az úttól elválasztva épülő szakaszokon a kerékpárút burkolata mellett mindkét oldalon előregyártott süllyesztett járdaszegély építendő. A szegély mérete 100x25x5 cm, C-16 minőségű helyszíni betonrendán kell fektetni.

A kerékpárút-pályaszerkezet tervezett rétegződése:

- 3 cm AC 8 kopó aszfalt kopóréteg
- 4 cm AC 11 kötő aszfalt kötőréteg
- 15 cm Ckt alap
- 15 cm homokos kavics fagyvédő és talajjavító réteg

A kapubehajtóknál a burkolat 3,00 méter szélességgel és erősített pályaszerkezettel épül, a következők szerint:

- 4 cm AC 11 kopó j. aszfalt kopóréteg
- 6 cm AC 16 alap j. aszfalt kötőréteg
- 20 cm FZKA folyamatos szemeloszlású zúzottkő alap
- 20 cm homokos kavics fagyvédő és talajjavító réteg

A tervezett pályaszerkezet a méretezési utasítás szerint az „A” (nagyon könnyű) terhelési osztály 30000-100000 közötti mértékadó forgalom lebonyolítására alkalmas a 10 éves tervezési élettartama ideje alatt. Ez a pályaszerkezet nagyjából naponta 10 db nehéz tehergépjármű és 2 pótkocsis jármű alkalmas, 10 éves élettartam figyelembe vételével.

Az erősített útburkolatok mellett előregyártott süllyesztett útszegély épül, a szegély mérete 40x20x10 cm, C-16 minőségű helyszíni betongerendán kell fektetni.

A kerékpárutat keresztező mezőgazdasági utak és a táblabehajtók szintén ezzel a burkolattal készülnek, egységesen 3,00 méteres pályaszélességekkel, szegélyek nélkül. .

Műtárgyak

Az útépítési munkák során közlekedési műtárgy építése nem szükséges.

Vasúti pályákkal való keresztezések

Tervezett létesítmény meglévő vasútvonalat nem keresztez.

Terület-igénybevétel

A tervezett létesítmények megvalósítása miatt idegen terület igénybevétele szükséges. Mivel a tervezett létesítmények állami közút területén épülnek, ezért szükséges a Tulajdonosi hozzájárulások és vagyonkezelői nyilatkozatok beszerzése.

Az érintett helyrajzi számok:

3607. j. út helyrajzi számai: 925, 156, 241/2.

3609. j. út helyrajzi számai: 241/2.

Közművek

A tervezési területen több közműszolgáltató üzemeltetésében lévő közműhálózat is található. Az új építésű szakaszok terveit az érintett közmű üzemeltetőkkel egyeztetni szükséges, az előírt szakfelügyeletet a kivitelezés során meg kell rendelni. A tervezési területen közmű kiváltási feladatok nem szükségesek, de védelembe helyezési munkák szükségesek lehetnek.

Csapadékvíz elvezetés

A meglévő csapadékvíz elvezető árok felhasználásra kerülnek. A 3607. j. út mentén, az aszfalt burkolatú út és a tervezett kerékpárút között földmedrű árok, illetve előregyártott beton folyókaelem készül. A területre hulló csapadékot zárt szelvényű csatornán keresztül kötjük be a települése É-i részén meglévő burkolt árokba.

A közút mellé tervezett kerékpárút vonalvezetése követi a közút vonalvezetését, illetve ugyanez mondható el a lakóépületek kerítése mentén tervezett nyomvonalról, mely a kerítés (telekhatár) vonalvezetéséhez alkalmazkodik.

A csomópont kiépítése miatt a meglévő nyílt árkokat több szakaszon zárt szelvénybe kell helyezni. A buszmegálló felújítása és a szélesített forgalmi sáv kialakítása a meglévő csapadékvíz elvezető hálózat felújítását igényli.

A kerékpárút mentén a helyszűke miatt a meglévő árkokat zárt szelvénybe kell helyezni. A zárt szelvénybe kötjük be a közút és a járda és kerékpárút csapadékvizeit is.

Épül:

D200 KGPVC csatorna:	62 fm
D300 beton csatorna:	252 fm
D400 beton csatorna:	797 fm
tisztító akna:	23 db
víznyelő akna:	33 db
víznyelős fedlapú tisztító akna:	20 db
útpadka folyóka elem:	82 fm
földárok:	454 fm

Közvilágítás

A meglévő, belterületi útszakaszok mellett a meglévő közvilágítás megfelelő szolgáltatási szinten biztosítja a megvilágítást. A csomópont átépítése, valamint a járdák és kerékpárút átvezetése kapcsán szükséges a közvilágítás átépítése, bővítése.

Környezet, táj- és természetvédelem

A kivitelezés során a talaj és a csapadékvíz szennyeződését el kell kerülni. A keletkező hulladék és törmelék elszállításáról, megfelelő elhelyezéséről és annak bizonylatolásáról gondoskodni kell. A felesleges gépüzemeltetéseket a zaj és légszennyezés elkerülése érdekében ki kell küszöbölni.

A tervezési területen meglévő növényzet és fák épségére a kivitelezés során fokozottan ügyelni kell.

A kerékpárút burkolata, süllyesztett szegélyei melletti zöldterületeket 20 cm vastag humuszzal kell ellátni és fűmaggal bevetni.

A meglévő zöldterületről a humuszt le kell termelni és szakszerűen deponálni. A padkák és a zöldterületek rendezésénél a letermelt humusz részben felhasználható.



Papp Gábor
tervező

Kelt: Miskolc, 2019. március hó

2. TERVEZŐI NYILATKOZAT

a

Bócs, 3607 sz. és 3609 sz. utak csomópontjának fejlesztése, valamint kapcsolódó településen belüli kerékpárút építése kiviteli tervéhez

Tervszám: PK21/17

Alulírott tervező:

Név:	Papp Gábor
Tervezői szám:	MMK KÉ-T-05-1152, VZ-T-05-1152
Székhely:	3526, Miskolc, Eperjesi u. 8/B, 2/3

N y i l a t k o z o m, hogy a tervek megfelelnek a teljesítéskor érvényben lévő kötelező törvényeknek, törvény erejű rendelkezéseknek, a vonatkozó rendeleteknek, szabványoknak és más műszaki előírásoknak:

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről

1/1975. (II.5.) KPM-BM és 20/1984. KM (XII.21.) rendelet: Közúti közlekedés szabályai

41/2003. (VI.20.) GKM rendelettel kiadott:

ÚT 2-1.201/2008. sz. Útügyi műszaki előírás: Közutak tervezése

ÚT 2-1.203/2010. sz. Útügyi műszaki előírás: Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

ÚT 2-1.119/2010. sz. Közutakon folyó munkák elkorlátozásának és ideiglenes forgalomszabályozásának kézikönyve

ÚT 2-1.202/2005. sz. Útügyi műszaki előírás: Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése

ÚT 2-3.212/2007. sz. Útügyi műszaki előírás: Betonkő burkolatú útpályaszerkezetek tervezése

93/2012. (V. 10.) Kormányrendelet, az utak építésére, forgalomba helyezésére és engedélyeztetésére

18/1996. (VI. 13.) KHVM rendelet, a vízi létesítmények tervezésére és engedélyeztetésére.

A jelen tervezés során az általános érvényű kötelező hatósági előírásoktól való eltérés nem vált szükségessé.

A tervben foglalt megoldásokért és műszaki tartalomért a tervező felelősséget vállal.

A terv összhangban van a jelenleg érvényben lévő, az érintett településre vonatkozó Rendezési tervvel, illetve a helyi építési szabályzatokkal.



Papp Gábor
tervező

Kelt: Miskolc, 2019. március hó