

## M Ū S Z A K I   L E I R Á S

a 8 sz. főút 27+950-29+030 km sz. közötti Várpalotai átkelési szakasz  
négy nyomúsításának tanulmánytervéhez

### I. ELŐZMÉNYEK

A Veszprémi Közuti Igazgatóság 2168-3/1989 sz. november 21-én kelt levelében megrendelte az UVATERV-nél a fenti főútszakasz 27+950-28+685 km sz közötti szakasz tanulmánytervét, a bontandó épületek értékelését és a területfelhasználás városrendezési szempontból történő vizsgálatát. Ugyanakkor megrendelte a 26+825-30+600 km sz. közötti szakaszra-, a normatív adatok alapján-, a környezetvédelmi szakvélemény elkészítését.

A 8 sz. főút 26+825-29+005 km sz. közötti /régi szelvényezés szerint a 21+300-23+500 km' sz./ szakasz négy nyomúsítására 1981.-ben bejárású terv készült. /Lásd az UVATERV 44.247/4105 sz.tervet!/  
Az eltelt időszak alatt a KIG tájékoztatása és a felméréseink szerint a 28+825-28+685 km sz. között a burkolat szélesítésére nem került sor, míg

28+685-30+600 km sz.-ek között a burkolatot 11 m-re szélesítették és autóbussmegállóhelyeket alakítottak ki.

A négy nyomúsítás tanulmányterve azt a célt szolgálja, hogy Várpalota átkelési szakaszán a Veszprémi Közuti Igazgatóság a főút helyigényét a szóbajöhető változatok alapján a városrendeés részére megadhassa.

Várpalota Városi Tanács az utóbbi években több épület elbontására, felújítására vagy megvásárlására intézkedéseket tett.

A tanulmányterv változatok a meglévő 1:500 méretarányu és helyszineléssel kiegészített alaptérképeken készültek. A feltüntetett közműadatokat a BGTV 1980.-ban készült közműtérképeiből vettük át. A forgalomra, a bukolatra és az altalaj adatokra tájékoztatást a korábbi tervekől kaptunk.

Tervezés közben 1990. 04. 02-án a Várpalotai Tanácsnál tervismertető tanácskozást tartottunk, amelynek emlékeztetőjét a műszaki leíráshoz mellékeljük. A tanácskozáson a KIG-el megállapodtunk abban, hogy a tervezett szakasz vége a 29+030 km sz. legyen.

## II. FORGALOM

A mértékadó forgalmi adatokat az 1985-évi forgalomszámlálás alapulvételével az 1988. évi utasítás szerint az 1992. és a 2007. évekre előrebecsültük.

A MOF= 0,11 ÁNF. A csomópontok forgalomáramlási értékeit becsléssel határoztuk meg.

A keresztmetszeti forgalom becsült értékei a következők:

Útszakasz:	1985. évi		1992. évi		2007. évi	
	ÁNF	MOF	ÁNF	MOF	ÁNF	MOF
21,8-28,6 km	7850	864	9038	994	12346	1358
28,6-30,1 km	12603	1386	14514	1596	20287	2232
30,1-31,9 km	8745	962	10946	1204	15296	1682

A szabvány szerint a kétforgalmi sávós belterületi ut kapacitását az előzési távolság, a várakozási tilalom és a jelentős keresztező forgalom miatt csökkenteni kell. Így a  $F_m = 0,9 \times 0,8 \times 1200 = 864$  E/h; az  $F_e = 0,9 \times 0,8 \times 1500 = 1350$  E/h forgalomnagyságokat összevetve a tényleges vagy előrebecsült értékekkel megállapítható a négynyomúsítás szükségessége.

### III. A MEGLÉVŐ ÁLLAPOT ISMERTETÉSE

A 8 sz. főút 27+950-30+030 km sz. közötti szakasza Várpalota város belterületén van.

#### a./ Vonalvezetés

A helyszinrajzi vonalvezetés egy kezdeti egyenes szakasz után egy 1000 m sugaru balivből, majd a közbenső 300 m-es egyenest követően egy 1000 m sugarú jobb ívvel csatlakozik a szakasz végén lévő egyeshez.

A magassági vonalvezetésben a szakasz kezdetétől a 28+500 km sz-ig az utpályaszint 0,2-5,0 % között változóan emelkedik, majd a tetőponttól 0,0-5,0 % között változó esésekkel halad a mélyponti 28+970 km sz.-ig. A szakasz végén az útpálya újra emelkedik kb. 1,0 %-ig. A domború lekerekítések min. sugara 1500 m, a homorú lekerekítése min. 2000 m sugarú ..

A jelenlegi vonalvezetés megfelel a MSZ-07-3713-86.  $v_t = 60$  km/ó tervezési sebesség előírásainak.

b./ Útburkolatok

A 27+950-28+685 km sz.-ek között 9,0-10,0 m:

a 28+685-29+030 km sz. között 11,0 m szélességű a meglévő aszfaltburkolat.

A 27+950-28+600 km sz. között mindkét oldalon,

a 28+600-28+685 km sz. között csak jobb oldalon és

a 28+737-29+030 km sz.-ek között csak baloldalon van kiemelt szegély.

A meglévő burkolat szerkezete a rendelkezésre álló adatok alapján 13 cm vastag beton alap 10-15 cm vastag aszfaltbeton és köttöréteg. A 28+685-29+030 km sz. között, ahol burkolatszélesítés készült, - a tervek szerint -, a szélesítés 15 cm murvaágyazaton 23 cm cementes stabilizációból, 6 cm U-12 és U-35 köttörétegből valamint 4 cm AB-20 aszfaltbetonrétegből tevődik össze.

Ez utóbbi szakaszon a meglévő burkolatfelületre változó vastagságú min. 2 cm U-12-es kiegyenlítő és köttöréteg valamint 4 cm vastag AB-20 aszfaltbetonréteg került.

A 27+950-28+685 km sz. között 1981 óta 2,5 cm AB-12 aszfaltbetonréteg készült. /Lásd KIG 1514-2/1988. sz. levelét!/

c./ Járdák

A 27+950-28+500 km sz.-ek között a kiemelkedő szegélyhez 1,2-3,0 m széles járda csatlakozik, változó szélességekkel.

A 28+500-28+675 km sz. között a jobb oldalon a szegélyhez csatlakozó, a baloldalon a beépítés vonalán kialakított 1,2-1,5 m széles a gyalogjárda.

A 28+675-29+030 km sz.-ek között járda csak a baloldali beépítés vagy a kerítés vonalánál van 1,0-1,2 m szélességgel aszfaltból vagy betonlapokból kialakítva. A Sallai és a Muskátli u. csatlakozásánál a gyalogjárdákhoz lépcsők és rámpák kapcsolódnak.

d./ Vizelvezetés, csapadékvizcsatornák

A 28+050-28+370 km sz. között az útburkolat víztelenítését csatornázással biztosítják, amelynek a befogadója a Köves árok.  
A 28+430-28+450 km sz. közötti víznyelő a Vörös Október-Mészáros u.-nál keresztező csapadékcatornába kötnek be.  
A szakasz kezdetén a 28+050 km sz.-ig és a kiemelt szegéllyel kialakított útfelület egyéb szakaszain a vizelvezetés nincs megoldva. A 28+550-29+030 km sz. között a vizelvezetést árkok biztosítják a 28+907 km sz.-ben keresztező vízfolyás felé.

e./ Műtárgyak

- A 28+087 km sz.-ben 4,0 m ny vb. hid a Köves árok felett,
- A 28+907 km " 0,6 m ny csőáteresz a vizelvezető csatorna felett.

f./ Szennyvizcsatorna

A közműterképek szerint /Lásd az I. változat helyszínrajzán!/  
szennyvizcsatorna húzódik a meglévő burkolat alatt az alábbi szakaszokon:

- 28+123-28+237 km sz. közötti
- 28+680-29+030 km sz. közötti szakaszokon.

g./ Vizvezeték-hálózat

A vízvezetékek a meglévő burkolat, a járda és a zöld terület alatt fekszik. A 28+850 km sz.-től a vízvezetékek az ut mindkét oldalán a burkolat vagy a padka alatt van. A hálózat átkötései és a házi

bekötések keresztezik a meglévő főutat. A közműterképek szerinti állapot az I. változat helyszínrajzán látható.

h./ Távfüttővezeték

A 28+107 km sz.-ben távfűttővezeték keresztezi a főutat.

i./ Elektromos hálózat és közvilágítás

Közvilágítási kandelláberek vannak 27+950-28+595 km sz.-ek között a jobboldalon és a 28+620-29-030 km sz.-ek között a baloldalon. A légvezetékek és a kábelek nyomvonalairól a 3.21 és 3.22 r.sz.-ú helyszínrajzok adnak tájékoztatást.

j./ Hírközlő hálózat

A szakasz kezdetétől a 28+662 km sz.-ig a kábelek a járda alatt alépitményben fekszenek. A 28+662 kmsz.-től továbbra is jobboldalon, de két kábelnyomvonal jelentkezik a közműterképeken. A pápai HTI üzemtől kapott információ szerint a kábeleket az utóbbi években áthelyezték, ezért a helyszínrajzi nyomvonalak további egyeztetése szükséges.

k./ Autóbuszmegállóhelyek

Jelenleg egy autóbuszmegállóhelypár van a tervezésszakaszon belül.

A 28+504 kmsz.-ben baloldalon a Béke u. után megállóhelyből az egyik irányban és a Vörös Október u. csatlakozásánál a 15. sz. ház előtt a mások irányban.

## 1./ Útcsatlakozások

A meglévő utcsatlakozások az alábbiak:

- 28+122 km sz. Gárdonyi G. u. keresztezése /minden irányú kapcsolattal/
- 28+238 " Kossuth L. u. " /egyirányú út, felállósávval!/
- 28+335 " Posta u. j.o. /bontás miatt megszűnik/
- 28+338 " Zalka M. u. b.o. /csak kisíves kapcsolat!/
- 28+402 " Az emlékmű mellett j.o./ " /
- 28+432 " Mészáros L. u. b.o. /egyirányú u. Ösi felé felállósáv!/
- 28+443 " Vörös Október u. j.o. /egyirányú út; keresztezés!/
- 28+470 " Béke u. b.o. /csak kisíves kapcsolat!/
- 28+563 " Üzemanyagtöltő állomás b.o. /üzemenkívül!/
- 28+690 " Landler J. u. jo. /minden irányú kapcsolat!/
- 28+838 " Sallai i. u. csomópont b.o. /minden irányú kapcs.; felállósáv!/
- 28+974 " Muskátli u. b.o. /minden irányú kapcsolat!/

## IV. A MÉRTÉKADÓ MŰSZAKI JELLEMZŐK

A "Közutak tervezése" szabvány szerint a vizsgált főút a B.I.c. tervezési osztályba sorolható. A környezeti körülmények szempontjából /beépítettség, vonalvezetés/ a "C" korlátozó kötöttség a jellemző. A  $v_t = 60 \text{ km/ó}$ .

Ezeknek megfelelő műszaki jellemzőket a vízszintes és magassági vonalvezetésben a tervezés során betartottuk.





Az útburkolat szélesítése az alábbiak szerint történik:

- 27+950-28+541 km sz. között csak balra: j.o. szegély marad
- 28+541-28+680 km sz. között mindkét oldalra
- 28+680-29+030 km sz. jobboldalra: max. 1,0 m felhagyott burkolat baloldalon

A változat 28+680-28+830 km sz. közötti szakaszán a baloldali ingatlanokra történő lehajtást a tervezett megoldás javítja. Új kiemelt szegély és járda építendő az alábbi helyeken:

- 28+541-29+030 km sz. között jobboldalon
- 27+950-28+950 km sz. között baloldalon

A meglévő kiemelt szegélyt szükség szerint szintre kell emelni. A meglévő burkolat felhasználását és burkolatszélesítés kialakítását a mintakeresztszelvények mutatják be.

A meglévő csapadékvizcsatornák megtartására számítunk, a víznyelők szükség szerinti átépítésével.

Új csapadékvizcsatorna épül a víztelenítés megoldatlan részein.

- A 28+087 km sz.-ben lévő 4,0 m ny köves csatornahid baloldalon szélesítendő mintegy 2,0 m-el.

A 28+907 km sz.-ben lévő 0,6 m ny csőáteresztő meghosszabbítása szükséges.

A meglévő megmaradó csapadék- és szennyvizaknák szintreemelését előirányoztuk.

- A belterületen a főúton /Lenin u./ és a csatlakozó utcákban telek kisajátítása, épületek bontása valamint a visszamaradó területek célszerű, esztétikus, a környezeti ártalmakat csökkentő berendezése szükséges az alábbi helyeken:

Lenin u. Városgazdálkodási Váll. területe, kerítése

Gárdonyi u. 32 területe, kerítéssel

Lenin u. 43. területe, kerítés és épület

Lenin u. 41. területe, kerítés és épület

Lenin u. 39. területe, " "

Kossuth u. 9. " , " "

Lenin u. 37. területe, kerítés és épület

" 35. " " "

" 33. " " "

Zalka u. 2. terület, épület

" 1. " " "

Mészáros u. 1. " " "

Vörös Okt. u. 15. iskola terület, kerítés

Lenin u. 42. terület, kerítés

" 40. " " "

" 26-36 " " "

" 3. " " "

" 1. " " "

Sallai u. Vizmű terület, kerítés

Összesen 9 lakóház elbontása szükséges.

- A 28+562 kmsz.-ben lévő felhagyott üzemanyag-töltő-állomást el kell bontani, a területet rendezni kell.

- A közvilágítás a 27+950-28+541 km sz. között jobboldalon, a 28+680-29+030 km sz. között baloldalon - egy-két kivételtől eltekintve-, megtartható. A közvilágítási hálózat bővítése és a kommunális hálózat átalakítása szükséges.

- A vízvezeték nyomvonalak éthelyezése, a távfűtővezetékek keresztezés átépítése szükséges, külön szaktervek és az üzemeltetői észrevételeknek megfelelően.

- A meglévő hírközlő kábeleek a 27+950+28+541 km sz. között helyben maradnak, a keresztezéseknél a védelem kialakításáról kell gondoskodni. A 28+541-29+030 km sz. között a kábeleket, légvezetéseket új nyomvonalra kell helyezni.

- A hősök emlékműve megtartható.

A meglévő közműhálózatot az I. változatnál a rendelkezésre álló BGTV közműterkép alapján tüntettük fel.

b./ II. változat: /Jobbra szélesítés/:

Vízszintes vonalvezetés

27+950-27+077 km sz. között: egyenes:	127 m
27+077-28+283 km sz. között: R= 700 m:	206 m baliv
28+283-28+593 km sz. között: egyenes:	310 m
28+593-28+664 km sz. között: R=750 m:	71 m jobbv
28+664-28+954 km sz. között: egyenes:	290 m
28+954-29+029 km sz. között: R=3000 m,	75 m jobbv
29+029-29+031 km sz. között: egyenes:	2 m
Összesen:	<u>1081 m</u>

A magassági vonalvezetés mint I. változatnál.

Az útburkolat szélesítése az alábbiak szerint történik:

- 27+950-28+050 km sz. között csak balra, j.o. szegély marad
- 28+050-28+140 km sz. között mindkét oldalra
- 28+140-28+340 km sz. között csak jobbra, max 1,20 m széles felhagyott burkolat baloldalon
- 28+340-28+540 km sz. csak jobbra: b.o.szegély marad.
- 28+540-29+031 km sz. " max. 3,5 m felhagyott útburkolat baloldalon

Új kiemelt szegély és járda építés szükséges az alábbi helyeken:

- 27+950-28+050 km sz. között baloldalon
- 28+050-28+340 km sz. között mindkét oldalon
- 28+340-28+540 km sz. jobboldalon
- 28+540-28+970 km sz. mindkét oldalon
- 28+970-29+030 km sz. jobboldalon

Meglévő megmaradó szegély szintreemelése szükséges.

Burkolatszerkezet a mintakeresztmetszelvevények szerint!

- Az út víztelenítő csatorna az I. változat elvei szerint!
- A 28+087 km sz.-ben lévő 4,0 m ny. csatornahíd mindkét oldalra szélesítendő, összesen: 8,0 m-el.
- A 28+907 km sz.-ben lévő csőáteresztő meghosszabbítása mint I. változatnál.

A belterületen a főúton /Lenin u./ és a csatlakozó utcákban elvégzendő kisajátítások, épületbontások az alábbi helyeken szükségesek:

Lenin u. Városgazd. V. terület, kerítése	
Gárdonyi u. 32.	" "
Park és fürdő közterület, támfalak	
Posta utcai telkek területe, támfalak	
Lenin u. 33-35.	" kerítése
Zalka u. 1.	" , " , épület
Emlékmű park	" "
Vörös Okt. u. iskola	" "
Lenin u. 40-42.	" "
Lenin u. 24-38.	" "
Sallai u. Vizmü:	" "
Lenin u. 1-3.	" "

Fentiek szerint 1 lakóház elbontása szükséges!

- A 28+562 km sz.-ben lévő üzemanyag-töltő állomás elbontása nem szükséges.
- A közvilágítási oszlopok a 27+950-28+050 km sz. között megtarthatók. A meglévő további oszlopok elbontandók.
- ▲ A közvilágítás bővítését és a kommunális hálózat átalakítása szükséges.

- A vízvezeték-hálózat és a távfűtővezeték keresztezés átépítendő.
- A hírközlő alépítményben elhelyezett kábeleket ez a változat teljes hosszban érinti és új nyomvonalra kell helyezni.

A kábelek megfelelő védelméről gondoskodni kell.

A 28+450-28+590 km sz. között jobboldalon az iskola területéből ez a változat mintegy 10 m széles területsáv kisajátítását teszi szükségessé, ezért a sportpálya helyzete külön vizsgálatot igényel.

A hősök emlékművét át kell helyezni.

A 28+530-28+830 km sz. között baloldalon 4,0-5,5 m széles párhuzamos út kialakítását terveztük, amelynek szükségességét a 14 ingatlan jobb környezeti helyzete és a kapubehajtók összevonása indokolta. A kiszolgáló a régi üzemanyag-töltő állomás burkolat felhasználásával épülné ki.

c./ A III. változat /Balra szélesítés az iskolai kerítés megtartásával/

Az I. változat módosítása a 28+343-28+922 km sz. között a meglévő közterület jobb kihasználásával.

Vízszintes vonalvezetés:

27+950-28+015 km sz. között egyenes:	65 m
28+016-28+316 km sz. között R= 950 m:	301 m baliv
28+316-28+367 km sz. között egyenes:	51 m
28+367-28+394 km sz. között R=3000 m	27 m baliv
28+394-28+544 km sz. között egyenes:	150 m
28+544-28+646 km sz. között R= 650	103 m jobbiv
28+646-28+702 km sz. között egyenes:	56 m
28+702-28+738 km sz. között R= 950	36 m baliv
28+738-28+856 km sz. között egyenes:	118 m

28+856-28+904 km sz. között:	R= 3000 m;	48 m
28+904-29+030 km sz. között:	egyenes	<u>126 m</u>
	Összesen:	1081 m

A magassági vonalvezetés mint I. változatnál

Az útburkolat sz. élesítése az alábbiak szerint történik:

- 27+950-28+367 km sz. között: baloldalon: j.o. szegély marad  
28+367-28+600 km sz. között: baloldalon: b.o. max. 1,5 m  
felhagyott burkolat  
28+600-28+680 km sz. között: mindkét oldalon  
28+680-28+904 km sz. között: jobboldalon, b.o. max. 1,5 m  
felhagyott burkolat  
28+904-29+030 km sz. között: jobboldalra

Új kiemelt szegély és járda építés szükséges az alábbi helyeken:

- 27+950-28+367 km sz. között baloldalon
- 28+367-28+904 km sz. között mindkét oldalon
- 28+904-30+030 km sz. között jobboldalon

A meglévő kiemelt szegély szükség szerint szintre kell emelni.  
A burkolat szélesítés, a víztelenítés és a műtárgyépitések munkái mint az I. változatnál.

- Kisajátítások, épületbontások szükségesek mint I. változatnál.  
A Vörös Október u-i iskola és a Lenin u. 40-42 ingatlanokból kisajátítandó terület és kerítés elbontás kisebb mint az I. változatnál.