



ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLETEINEK REKONSTRUKCIÓJA

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED
MEGÁLLÓHELY

2020. ÁPRILIS



MEGBÍZÓ

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

cím: 1134 Budapest, Váci út 45.

ÉPÍTÉSZETI TERVEZÉS
ÉS INFRASTRUKTÚRA

UNITEF'83 Zrt.

1119 Budapest Bornemissza tér 12.

CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt.

1112 Budapest, Dió utca 3-5.

VÁROSTERVEZÉS

C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.

1114 Budapest, Bartók Béla út 61.

iroda: 1027 Budapest, Varsányi Irén utca 1.

TERVEZŐI LISTA

UNITEF'83 Zrt.

Molnár Kázmér	magasépítési igazgató	
Naszády Gábor	építész irodaigazgató	É/1 01-3751
Simon Viktória	projektvezető	É/1 01-3693
Kertész Bence	felelős építész tervező	É 01-6325
Székelyné Ólmosi Katalin	felelős tájépítész tervező	K/1 13-0200
Emődý Barbara	felelős úttervező	01-10524
Bokory Gábor	felelős vasúti pályatervező	13-11738

CÉH Zrt.

Takács Ákos	felelős építész tervező	É-1 01-2156/06
Bartus Tamás	projektvezető	
Darida Dóra	építész tervező	
Furmann Lőrinc	építész tervező	
Király Szabolcs	építész tervező	É 01-0204
Rombauer Áron	építész tervező	
Tyuskay Anna	építész tervező	
Pilz Norbert	felelős épületgépész tervező	
Nagy Julietta	felelős elektromos tervező	V 01-3564, Vn
Dávid Zoltán	elektromos tervező	V 10-0523
Sipos Attila	felelős távközlés tervező	HI-V 01-14035
Szabó Imre	felelős épülszerkezeti tervező	TT/07-0667
Glódi Tamás	felelős úttervező	
Tóth Cecília	úttervező	
Kontra Dániel	felelős tájépítész tervező	K/1 01-5216
Schnábel György	felelős közműtervező	
C.D.C. Kft.		
Kerekes György	településtervezési vezető tervező	TT/1 01-2777
Verebély-Papp Tibor	településtervezési felelős tervező	TT 01-6669

TARTALOMJEGYZÉK

1.1.	BEVEZETÉS	5
1.1.1.	ELŐZMÉNYEK.....	5
1.1.2.	A PROJEKT CÉLJA	5
1.2.	AZ ÉRINTETT TERÜLET RÖVID BEMUTATÁSA, A TELEK ÉS A KÖRNYEZET VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA	7
1.2.1.	A BEÉPÍTÉS ÁLLAPOTÁNAK BEMUTATÁSA.....	8
1.3.	BEÉPÍTÉSI TERV	10
1.3.1.	TERVEZÉSI HELYSZÍNRE VONATKOZÓ TERVEZÉSI FELADAT	10
1.3.2.	ÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ: ARCULAT, TÖMEGALKÍTÁS, ANYAGHASZNÁLAT.....	10
1.3.3.	PARKOLÁS.....	12
1.3.4.	TELEKALKÍTÁSI JAVASLATOK	13
1.4.	A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA, A SZABÁLYOZÁS E CÉLBŐL MÓDOSÍTANDÓ ELEMEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA	15
1.5.	SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ – JAVASLAT A SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSÁRA	16
1.5.1.	TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT.....	16
1.5.2.	A HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA.....	18
1.6.	A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS, KÖZMŰFEJLESZTÉS IGÉNYE.....	23
1.6.1.	KÖZLEKEDÉS.....	23
1.6.2.	KÖZMŰ ELLÁTÁS.....	23
1.7.	A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSA ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI	25

1.1. BEVEZETÉS

1.1.1. Előzmények

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (Megrendelő), mint ajánlatkérő 2019. február 4. napján TED 2019/S 024- 052856 számon közbeszerzési eljárást indított az „Észak-Baltoni vasútállomások felvételi épületeinek rekonstrukciója és környezetrendezéseinek teljes körű tervezési szolgáltatásai”, valamint TED 2019/S 024-052864 számon közbeszerzési eljárást indított az „Dél-Baltoni vasútállomások felvételi épületeinek rekonstrukciója és környezetrendezése teljes körű tervezési szolgáltatásai” tárgyában.

Megrendelő a Tervezőt hirdette ki az eljárás nyerteseként, így 2019.08.26-án Tervezési Szerződést kötött az UNITEF-CÉH Konzorciummal a tervezési feladatok elvégzésére.

A tárgyi beruházás szerepel a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendeletben, mint nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

Jelen tervdokumentáció készítését megelőzően az érintett szakasz fejlesztésével kapcsolatban vállalkozásba adták a 29. vasútvonal villamos vontatásának kiépítése feladatát, melynek keretében Vállalkozó elkészítette a vonatkozó engedélyezési terveket. A kiviteli tervek készítése jelenleg folyamatban van.

A tervezett műszaki megoldások az érvényben lévő Műszaki Előírások, a tervezési szerződés, valamint a Megrendelő és a Magyar Államvasutak Zrt. (MÁV Zrt.), és a MÁV-Start Zrt. mint Üzemeltetők bevonásával, valamint előzetes véleményezése alapján készültek.

A területre NIF Zrt. megbízásából 2012 folyamán helyszínekre bontott Tanulmányterv készült. Ennek megállapításai bemeneti adatként a vázlatrtervben felhasználásra kerültek, a megállapításai aktualizálva lettek.

A tervezési munka első lépéseként a teljes MÁV Zrt. kezelésében vagy tulajdonában lévő állomási területre vonatkozó állapot- és funkcionális vizsgálat elkészült. A helyszínről fotó és felmérési dokumentáció készült.

2019. végére elkészültek az állomások és megállóhelyek építészeti, környezetrendezési és peronátépítési korszerűsítését bemutató vázlatrtervek. Ez alapján több esetben a településrendezési eszközök módosításának igénye merült fel. Az építési beruházások érdekében a településrendezési eszközök módosítási javaslatainak az elkészítésével az UNITEF-CÉH Konzorcium a C.D.C. Kft.-t bízta meg.

A módosítással érintett állomások és megállóhelyek esetében a településrendezési eszközök módosításának kezdeményezésére (felhasználva az elkészült vázlatrterveket és tanulmányokat) a 314/2012. (XI.8.) Korm. rend. 7. melléklete szerinti tartalommal készült Telepítési Tanulmánytervek kidolgozására került sor.

Jelen dokumentáció Balatonalmádi közigazgatási területén található Káptalanfüred megállóhely Telepítési Tanulmánytervét foglalja magába.

1.1.2. A projekt célja

A Börgönd – Tapolca vasútvonal a MÁV 29-es számú vonala a Balaton északi partján fut. Egyvágányú, Szabadbattyán állomás kivételével nem villamosított. Jelenleg a nyári menetrendben számít fontos vonalnak, mert nagyrészt a nyaralók használják kedvező összeköttetéseiük köszönhetően. Engedélyezett sebesség 80 km/h. Teherforgalma elenyésző, inkább a személyforgalomra épült a vasúti infrastruktúra.

A Balaton körüli vonalak állomásain és megállóhelyein található építmények (esőbeálló, felvételi épületek) rekonstrukciójának célja, hogy az állomások minősége javuljon, az utaskomfort az utasforgalmi terek felújításával növekedjen, a megújult arculatú vasútállomások megfelelően képviseljék a Balaton desztináció turisztikai érdekeit, illetve

Észak- és Dél-Baltoni vasútállomások és megállóhelyek felvételi épületeinek rekonstrukciója

a sok helyen hiányzó akadálymentes kapcsolatok kiépüljenek, figyelembe véve a hosszú távú fenntarthatóságot és üzembiztonságot. Mindemellett az állomási környezet rendezésével a közlekedési kapcsolatok – intermodalitás – javítását is célozza a projekt.

A NIF Zrt. által vállalkozásba adott 29. vv. villamos vontatásának kiépítése projekt keretében a Polgárdi, Balatonkenese, Balatonfűzfő és Alsóörs állomásokon akadálymentesen lesznek használhatók a vasút szolgáltatások, azonban a kimaradó állomások szolgáltatási színvonala a mai állapotában maradna. A kimaradó helyszínek akadálymentesítését, továbbá állomási munkák elvégzését jelen munka során szükséges kezelni.

A projekt főbb céljai a következők:

- az utazóközönség igényeinek költséghatékony kielégítése,
- az utazóközönség részére nyújtott szolgáltatás minőségének javítása,
- a tervezési helyszíneken a meglévő épületállomány funkcióvizsgálata és racionalizálása, ezzel párhuzamosan az épületek üzemeltetési költségének csökkentése.
- a felújított vasútállomások arculati és funkcionális illesztése a Baltoni desztináció turisztikai adottságaihoz és fejlesztéseihez.

1.2. AZ ÉRINTETT TERÜLET RÖVID BEMUTATÁSA, A TELEK ÉS A KÖRNYEZET VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA

Káptalanfüred vasúti megállóhely Balaton északi oldalán haladó 29-es vasúti nyomvonalon, Balatonalmádi állomás és Alsóörs állomások között van. A megállóhely Balatonalmádi közigazgatási határán belül, a város déli végén található.



1.1. ábra: Vasúti áttekintő térkép

(forrás: Engedélyezési terv – útépitési szakági munkarész)

A városon belüli pozícióját tekintve a megállóhely a káptalanfüredi strandfürdő tözsomszedságában, a Vasút utca és a Sirály utca között, a Fenyves sétány vonalában helyezkedik el. A vasúti pálya itt a Balaton rekreációs és szabadidős sávja mellett halad, így maga az állomás épület is. Ráadásul a nyomvonal mellett a közterületi sáv ezen a szakaszon kiszélesedik, s így az állomásépület egy nagyobb árnyas, parkos zöldfelületen belül felszik.



1.2. ábra: Alaptérkép, a vasútállomás és a vasúti pálya telkének jelölésével

(1. melléklet)

1.2.1. A beépítés állapotának bemutatása

A Káptalanfüredi megállóhely meglehetősen nagy múlttal rendelkezik a Magyarországi vasúti történelemben. 1909 és 1969 között itt ágazott ki a veszprémi vasútvonal. A Káptalanfüredi megállóhely épületét és a szolgálati helyet 1966-ban átépítették, új felvételi épület készült, dominóval. Így az egykori épület ma már nem látható eredeti formájában.



1.3. ábra: Az eredeti állomásépület

A vasútállomás maga a 2686/7 hrsz.telken áll, melynek területe 4923 m², de a vasútállomási funkciók a közforgalmú vasútvonal 2686/4 hrsz. telekbe ékelődő kb. 700 m²-es területre korlátozódik. A telek nagyobbik része jelentős és impozáns parkterület, tele fákkal és zöldfelületekkel, környezettel. A tény, hogy a káptalanfüredi strand közvetlen környezetében helyezkedik el, ráadásul kiemelt helyé teszi az állomás területét.

A megállóhely közvetlenül egy vasúti átkelőhely mellett helyezkedik el, így mind a Balaton part felől, mind a település lakott része felől jó a megközelíthetősége személygépjárművel, gyalog és kerékpárral is. Egyedül a buszmegálló helyzete a kifogásolható, mivel a megállóhelynek nincs közvetlen buszkapcsolata, a buszmegálló a 71-es út mentén mintegy 250 m-re található. Ezt a helyzetet tovább rontja az tény, hogy a busz és vasútállomás között nagy a szintkülönbség, és nem akadálymentes a megállóhelyek között a kapcsolat. A meglévő állomási előtér kialakítása sem kapacitásában, sem megjelenésében nem teljesíti a mai kornak megfelelő elvárásokat, kevés és szabályozatlan a parkolás, kerékpár tárolási lehetőség nincs. Ezen felül a vasúti szerelvényekhez való eljutás akadálymentessége jelenleg nem biztosított.



1.4. ábra: Az állomás melletti parkfelület és értékes fák



1.5. ábra: A meglévő állomásépület és az utasforgalmi peron

Észak- és Dél-Balatoni vasútállomások és megállóhelyek felvételi épületeinek rekonstrukciója

A peron jelenleg két irányból, a Vasút utca felől az épületen fedett nyitott váróján áthaladva, a Sirály utca felől vasúti átjárón keresztül haladva, közelíthető meg. A peronon régi típusú műköpadok és hulladékgyűjtők találhatóak. Az állomási épület által határolt zöldfelület értékes idős faállománnyal rendelkezik. Fontos még megemlíteni a vasútállomást feltáró Vasút utca mentén húzódó idős platánfasort, mely mindenképp megőrzésre érdemes.



1.6. ábra: A meglévő állomásépület déli irányból



1.7. ábra: A tetőszerkezet leromlott állapota

A meglévő épület egyszintes, összefüggő oszlopokon álló perontető alatt levő falazott szerkezetű különálló épületekből áll. A tervezési feladat egyik célja (a környezetrendezésen túl) az állomás épületének a mai elvárásoknak megfelelő kialakítása, az állomásépület azonban nagyon rossz állapotú, az épület jelenlegi formájában nem tudja kiszolgálni a vasútállomási funkciót. Az épület statikai szempontból meglehetősen leromlott, a szerkezet károsításai szabad szemmel is jól láthatóak s jelenleg a vasúti berendezések sem üzemelnek benne. Ezért több szempontból mérlegelve a helyzetet a jelenlegi épület bontása, és új állomásépület építése tervezett.



1.8. ábra: A meglévő állomásépület alaprajza és a fő funkciók (2. melléklet)

A területre vonatkozó vizsgálatok alapján a felmerülő problémákat összefoglaló Helyszínelemző térkép tartalmazza, mely a dokumentáció 3. mellékletében található.

A vasútállomás telkére vonatkozó adatokat az alábbi táblázat foglalja össze:

2686/7 hrsz telek				
Telek területe (m ²)	Beépítés mértéke (%)	Beépített szintterületi arány (szintterületi mutató) (m ² /m ²)	Épületmagasság (m)	Szintszám
A telekből a vasúti funkciók által elfoglalt terület rész (m ²)				
4922,9	6,6	0,04	4,5	földszintes
700	46,6	0,29		

1.3. BEÉPÍTÉSI TERV

1.3.1. Tervezési helyszínre vonatkozó tervezési feladat

A megállóhely teljes területének korszerűsítése:

- jelenlegi felvételi épület elbontása (nem engedélyköteles bontási tevékenység),
- jelenlegi felvételi épülettől délnyugati irányba, de részben annak a helyén új, korszerű, földszintes típus felvételi épület építése,
- közlekedési kapcsolatok, állomási előtér fejlesztése:
 - akadálymentesítés,
 - parkolás,
 - kerékpártárolás biztosítása,
 - utastájékoztatói rendszer korszerűsítése,
 - környezetrendezés.

A felvételi épületben az alábbi funkciók, helyiségek biztosítandók: utasváró, utas mosdók, akadálymentes mosdó, fedett-nyitott váró, távközlési helyiség, hulladék- és szóróanyag tároló.

1.3.2. Építészeti koncepció: arculat, tömegalakítás, anyaghasználat

Az új típusépületek kapcsán megfogalmazott irányelvek, tervezési szempontok, XXI. század eleji utastájékoztatói, utasáramlási és arculati elvárások a meglévő épület megtartásával, felújításával maradéktalanul nem elégíthetők ki, ezért a meglévő épület bontását és új épület megépítését javasoljuk. Az épület elbontásával, és új épület létesítésével, a tervezett új peronnal jobban kommunikáló épület jöhet létre. A főút felé elhúzott épület az út felújítását, az épület jobb megközelíthetőségét is biztosítja. Az épület a 29-es vasútvonalon létesítendő típusépületek sorába kíván illeszkedni, a prototípus arculatát követve.

Az épület tömegét egy vastag, átforduló szalag keret adja. Ez a főút felé lamellákkal csatlakozik a földhöz, biztosítva ezzel az átláthatóságot az épület várója felé, mintegy megnyílik az utasforgalom számára. Az épület másik oldalán is lamellás fal jelenik meg, jelenik meg, hogy arról az oldalról is érdekesebb látványt biztosítson. A keretek alatt, zárt, fűtött terek (helyiségek) és fedett-nyitott várakozó terek alakulnak. A zárt, fűtött tereket határoló homlokzati síkokat padlótól mennyezetig üvegezett (transzparens) és tömör falak tagolják.

Az épületet acélváz tartószerkezettel tervezzük, mely könnyen előgyártható, és gyorsan felhúzható épületeket eredményez az esetleges jövőbeli fejlesztéseket szem előtt tartva, az átalakítást megkönnyítendő. Az épület keretezését adó hőszigetelt határolószerkezetek (falak, pillérek, födémelek) világos színű (fehér vagy világos-szürke) vakolatos felületkezelést kapnak, de alternatívaként szóba jöhet szerelt, nagytáblás homlokzatburkolat használata.

A befoglaló keretek alatti, hátra húzott síkok tömör falfelületei, ragasztott vágott, csiszolt kő homlokzatburkolatot kapnak (szín: vörös). A burkolat pasztell vörös színe a Balatonon jellegzetes építőanyagként jól ismert vörös homokkőre utal, ami számos, meglévő épületen – így a jelenleg, elbontandó épületen is- megtalálható.

A tervezett új épület nem csak arculati szempontból képvisel jobb minőséget, mint a meglévő épület, hanem utasáramlási, utaskényelmi szempontból és funkcionális elrendezését illetően is jobb helyzetet teremt. A fedett-nyitott terek alapterülete

Észak- és Dél-Balatoni vasútállomások és megállóhelyek felvételi épületeinek rekonstrukciója

nagyjából kétszeresére növekszik a peron szintjén, nincsenek beláthatóságot zavaró oszlopok, a váró földig érő üvegfalakkal transzparens kapcsolatot létesít a peronnal, az utas mosdók közvetlenül a fűtött-hűtött váróból nyílnak.

Az új épület tervezett hasznos alapterülete 240 m², melyből kb. 98 m² a fedett helyiségek mérete. Ebből a legnagyobb méretű az utasforgalmi váró (49 m²), de ezen felül akadálymentes mosdó, wc-k, távközlési-, gépészeti és elektromos helyiségek, kuka/takarítósztár is helyet kap az épületben.



2.1. ábra: A tervezett új felvételi épület látványtervei (forrás: engedélyezési tervdokumentáció)

A Beépítési terv rajzi munkarészét a 4 melléklet tartalmazza.

1.3.3. Parkolás

Személygépkocsi elhelyezés

(A 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet (OTÉK) 4. számú melléklete szerint.)

- Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló egységek:
előírás: 1 szgk / minden megkezdett 1000 lakos biztosítandó parkoló: 2 db (P+R parkoló)

(13.1. vasúti állomásegységhez:

13.1.1. normál nagy- és helyközi vasútállomás esetén (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva)

13.1.1.1. 30 000 fő lakosig vagy középállomásnál minden 1000 lakos,))

A Megrendelő NIF Zrt.-től kapott, statisztikai adatok alapján kalkulált adatszolgáltatás alapján és a fenti előírásoknak megfelelően összesen 10 parkolóhely kialakítása tervezett, amiből legalább 1 parkolóhelyet akadálymentesen kell kialakítani. Az előírtaknak megfelelően, a bekötő út mellett, a meglévő nagy gesztenyefák megtartásával 20 + 1 férőhelyes parkoló létesül.

Kerékpár elhelyezés:

(A 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet (OTÉK) 7. számú melléklete szerint.)

1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülőegység után 1 db
2a.	2	Az árusító tér minden megkezdett 150 m ² alapterülete után 2 db
3.	Szálláshely szolgáltató egység	Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db
4.	Vendéglátó egység	A fogyasztó tér minden megkezdett 75 m alapterülete után 2 db
10.	gazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység	Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m ² alapterülete után 1 db
13.	Raktározási, logisztikai egység	A raktárterület minden megkezdett 10 000 m ² alapterülete után 1 db
14.a	Közösségi helyközi közlekedési végállomás	A tervezett vagy mért napi utasszám 5%-ával azonos darabszám
14.b	Közösségi helyközi közlekedési megállóhely	Megállóhelyenként minimum 5 db

- Iroda rendeltetési egység:
biztosítandó kerékpár tároló: 1 db
- Közösségi helyközi közlekedés:
biztosítandó kerékpár tároló: 5 db

Fenti eltérő rendeltetésekhez összesen legalább 6 kerékpár tárolása biztosítandó.

A Megrendelő NIF Zrt.-től kapott, statisztikai adatok alapján kalkulált adatszolgáltatás alapján 10 kerékpártároló kialakítása tervezett. A tervezett kerékpár az épület fedett/nyitott terében kerülnek elhelyezésre.

1.3.4. Telekalakítási javaslatok

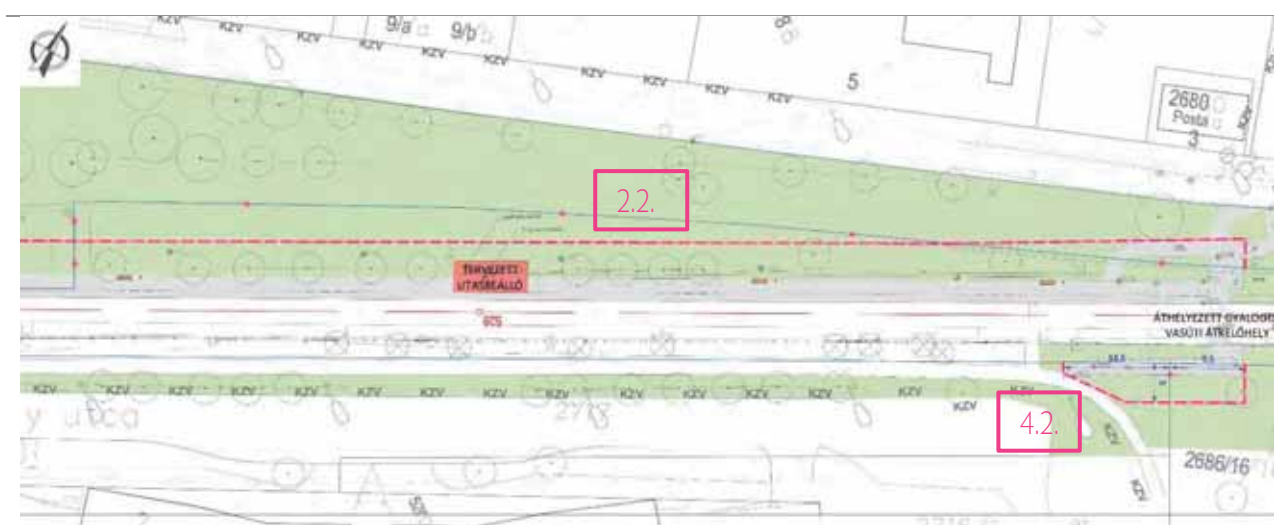
Az állomás épületének áthelyezésével és a környezet rendezésével együtt a telekszerkezet átalakítására is szükség van.

1. Az új állomásépület telkének kialakítása

A jelenlegi épület a 2686/7 hrsz. telek beszögellésében helyezkedik el. Az új beépítés valamivel távolabb a vasúti vágánytól, s a bontandó épülettől dél-nyugati irányba kerül elhelyezésre. Így éppen a 2686/4 hrsz. vasúti telek és a 2686/7 hrsz. telek határára kerül. Az új felvételi épületnek javasolt egy új önálló telek kialakítása, melyen belül az épület és a működéséhez közvetlenül szükséges környezet tartozik. A javasolt határok tehát elsősorban a gyalogutakat és az egyéb burkolt felületeket veszi figyelembe. Ugyanakkor ezzel településrendezési szempontból és használati szempontból is könnyebben kezelhetővé válik a terület. A javasolt telek mérete 798,7 m². Nyugati határa a tervezett épület homlokl falánál fut, keleti oldalról a vasútvonal íve a mértékadó, a telekhatár pedig az utasforgalmi peron szélénél van, mivel az Üzemeltető elvárása, hogy a peron vasúti közlekedési övezet területén legyen. Az északi és déli határok az épülettől 19,0, illetve 8,0 méterre vannak, merőlegesen a nyugati határvonalra, szintén a tervezett burkolatokat figyelembe véve.



2.2. ábra: Javasolt telekalakítások az új állomásépület környezetében



2.3. ábra: Javasolt telekalakítások az új állomásépülettől északra, az állomás vonatkozásában

2. A vasúti területek rendezése a vasúti pálya mentén

A 2.1. és 2.2. telekalakítások esetében a vasúti közlekedési területek/övezet és a környezet rendezése történik. Ez azt jelenti, hogy a vasúti pálya tengelyétől nyugati irányba az Üzemeltető elvárása alapján 9 méteres sávban vasúti közlekedési terület kijelölése történik, a telekalakítás ezt követi. Ezzel a vasút telke a vasúti pályával párhuzamosan fog futni, s telekjogilag is rendezetebbé válik a vasút és a zöldterület határa.

3. A Vasút utca menti parkolókkal és zöldfelületekkel összefüggő telekalakítások

A tervezett 10 db parkolóhely és 1 db mozgássérült parkoló kialakítása a Vasút utca elején tervezett. A Vasút utca telke (2661 hrsz.) ezen a szakaszon kiszélesedik, de a tervezett parkolók optimális elhelyezéséhez önmagában nem elég. Ezért a 2686/7 hrsz. telekkel való rendezése javasolt, mely során a tervezett állapotot figyelembe véve, a vasút telkéből kb. 150 m² az út telkéhez kerül át, míg a parkolók vonalában kb. 130 m²-nyi parkterület csatolódik a 2686/7 hrsz. telekhez. Ezzel a vasúti és az önkormányzati telekrész közti csere is biztosítható lenne, hiszen a területrészek közel azonos méretűek.

4. A Sirály utcai vasúti átkelők telekkorrekciói

4.1. A Sirály utca oldalán az út 2721/11 hrsz. telke kis mértékben belelóg a vasút labirint átkelőjébe. Az úttervezés során felmerült a kezelői határok rendezésének kérdése is, így a javaslat alapján tervezett a teleksarok hozzácsonlása a 2686/17 hrsz. telekhez.

3.2. A Sirály utca északi végénél jelenleg is van egy gyalogos vasúti átkelőhely, ez azonban nem akadálymentes. A környezetrendezési tervek része a gyalogos átkelőhely átépítési is, mely során új labirint átkelőhely kiépítése is megtörténik a meglévőtől kb. 25 méterrel északabbra. Az áthelyezés elsődleges oka az akadálymentes rámpa kialakításának biztosítása, melynek üzemeltetése a vasúti területekkel együtt történik majd. A viszonyok tisztázása érdekében azonban szükség van itt is a telekrendezésre, mely a Sirály utca telkét (2717 hrsz.), valamint a 2686/16 hrsz. telket érinti.

1.4. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA, A SZABÁLYOZÁS E CÉLBŐL MÓDOSÍTANDÓ ELEMEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A Telepítési tanulmányterv elsődleges célja Balatonalmádi településrendezési eszközeinek módosítási javaslatának kidolgozása, s ezzel együtt a rendezési tervek módosításának kezdeményezése. A módosítási javaslatok az alábbi szempontok figyelembevételével kerültek kialakításra:

- a beépítés tervezett változásával a településrendezési eszközök is lehetővé tegyék a projekt megvalósulását,
- ezzel együtt olyan telekszerkezet alakuljon ki, amely követi a tervezett állapotot (az állomásépület pozícióját, a parkoló, gyalogos és zöldfelületeket),
- és nem utolsó sorban az elsődleges tulajdonosi/kezelői határok legyenek figyelembe véve.

A tervezett módosítás területhasználati változásokat is jelent, mely során az állomás környékének alapvető területfelhasználásai nem változnak, azonban ezek helye igen. Ezért a településrendezési eszközök közül az alábbiak módosítása válik szükségessé:

- Balatonalmádi Város Településszerkezeti Terve a 248/2015. (IX.24.) önkormányzati határozattal elfogadva (TSZT),
- Balatonalmádi Város Helyi Építési Szabályzata a 27/2015. (IX.25.) önkormányzati rendelettel elfogadva (HÉSZ).

1.5. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ – JAVASLAT A SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSÁRA

1.5.1. Településszerkezeti terv módosítási javaslat

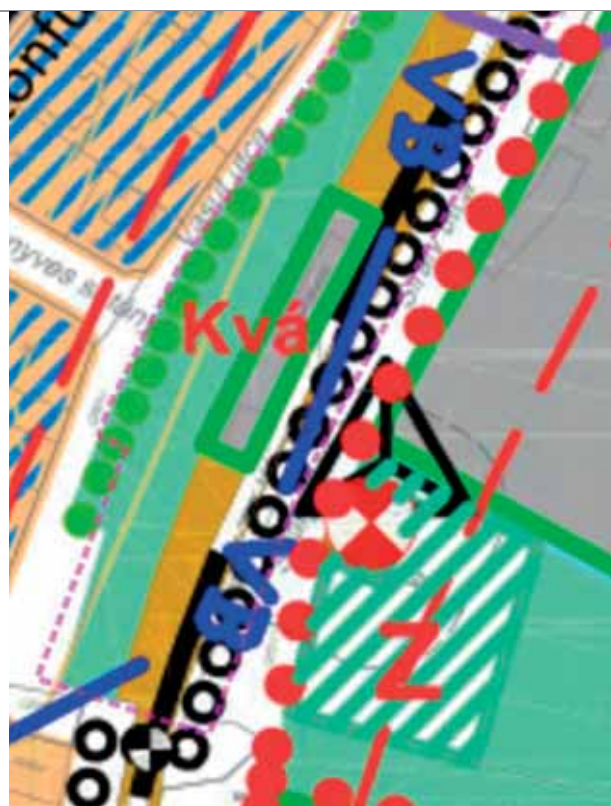
Jelenleg hatályos állapot

A jelenleg hatályos Településszerkezeti Terv a vasútállomás 2686/7 hrsz. telkét két területfelhasználási egységbe sorolja. A vasútállomás beékelődő telekrészét különleges beépítésre szánt vasútállomás (Kvá) területfelhasználásba sorolja, míg a jelentősebb és ténylegesen zöldfelülettel borított részét zöldterület – közpark (Zkp) területfelhasználásba. Ez a jelenleg kialakult állapotnak megfelelő területi felosztás. A vasúttal párhuzamosan a Sirály utcán meglévő kerékpárút és gyalogút nyomvonalai vannak. A szerkezeti tervlap alapján a terület hidrogeológiai B védőidom területén fekszik. A terv a Kócsag utcai meglévő vasúti gyalogos átjárót is jelöli.

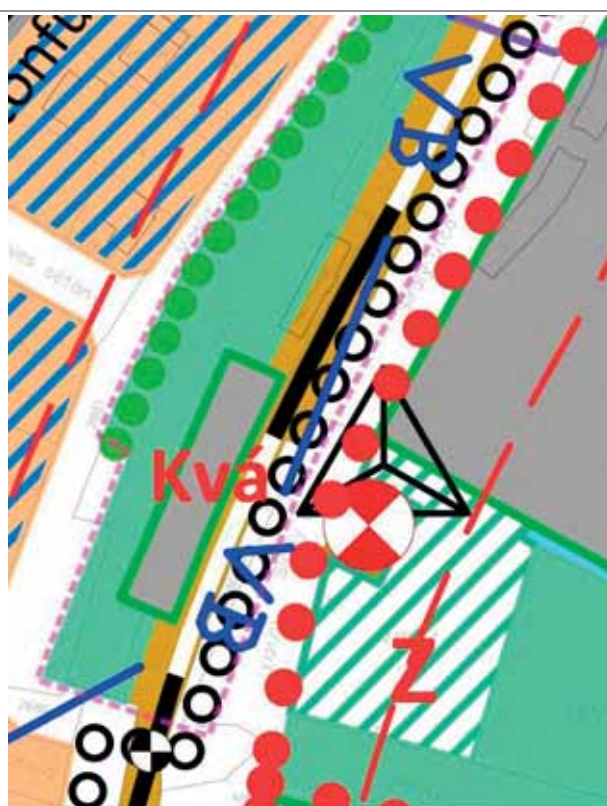
Tervezett állapot – javasolt módosítás

A területi változásokat az 5/D. melléklet mutatja be részletesen.

A tervezett módosítás lényege, hogy a területfelhasználás a javasolt új területhasználathoz és telekosztáshoz igazodjon. A tervezett új vasútállomás épület jelenleg meglévőtől dél nyugatabbra kerül. Az épület tervezett telke (a jelenleg hatályoshoz hasonlóan) szintén különleges beépítésre szánt vasútállomás (Kvá) területfelhasználásba kerül. A Kvá-ba kerülő terület egy része közparkból (5/D. mellékleten V-01 terület), míg másik fele vasúti közlekedési területből (5/D. mellékleten V-02 terület) kerül az új területfelhasználásba. Ezzel együtt a felszabaduló Kvá terület egy részét zöldterület – közpark (Zkp) területfelhasználásba javasoljuk átsorolni (5/D. mellékleten V-04 terület), míg a Kvá terület azon része, amely a 9 méteres sávba esik, az Kök területfelhasználásba kerül (5/D. mellékleten V-03 terület).



3.1. ábra: A TSZT 2. számú mellékletének (szerkezeti tervlap) kivágata hatályos állapot (5/A. melléklet)



3.2. ábra: A TSZT 2. számú mellékletének (szerkezeti tervlap) kivágata tervezett állapot (5/B. melléklet)

Észak- és Dél-Balaton vasútállomások és megállóhelyek felvételi épületeinek rekonstrukciója

Területfelhasználási változás történik a Vasút utcai parkolóhelyek kialakításával összefüggésben is. A Zkp terület utca menti része kerül át közúti közlekedési területbe (5/D. mellékleten V-05 terület), míg a jelenleg Köu-ban lévő, tervezetten ténylegesen a zöldfelülethez tartozó területrészt Zkp-ba javasolt átsorolni (5/D. mellékleten V-06 terület).

A vasúti közlekedési területek és a zöldterületi területfelhasználású területek közti rendezés alapja, hogy a vasút Üzemeltetőjének (MÁV Zrt.) elvárása volt, hogy a vasúti pályától 9 méteres sávot vasúti közlekedési területként/telekként kell meghatározni. Ezzel a két területfelhasználású terület határa (egy közel egyenes mentén) rendezetebbé válik (5/D. mellékleten V-07, V-08, V-09, V-10 területek).

Biológiai aktivitás érték számítás

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7.§ (3) bekezdés b) pontja alapján:

„b) újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályokban meghatározottak szerint nem csökkenhet,”

A tervezett területfelhasználási változások során történik beépítésre nem szánt terület beépítésre szánt területbe sorolása is, vagyis történik új beépítésre szánt területek kijelölése. Azonban ezzel együtt a fordított eset is, hiszen a bontásra kerülő állomásépület helyén zöldfelület kijelölése történik. A biológiai aktivitás érték egyensúlyának biztosítása ezért a területen belül tervezett, nem szükséges a közigazgatási területen belüli egyéb terület igénybevétele. A számítást a 9/2007. (IV.3.) ÖTM rendeletben foglalt számítási metodika szerint és az 1. mellékletben meghatározott értékmutatók figyelembevételével kell elvégezni.

A számítást az alábbi táblázat tartalmazza, a változások területi lehatárolását a 5/D. melléklet mutatja a hatályos településszerkezeti terven. A számítás alapján a biológiai aktivitásérték nem csökken, sőt a területi változás a biológiai aktivitásérték növekedését eredményezi:

	terület nagysága	jelenlegi területfelhasználás	érték mutató	BAÉ		tervezett területfelhasználás	érték mutató	BAÉ	érték-különbözet
V-01	263,90	Zkp	6	0,1583	>>	Kvá	0,5	0,0132	-0,15
V-02	333,88	Kök	0,6	0,0200	>>	Kvá	0,5	0,0167	0,00
V-03	297,82	Kvá	0,5	0,0149	>>	Kök	0,6	0,0179	0,00
V-04	202,16	Kvá	0,5	0,0101	>>	Zkp	6	0,1213	0,11
V-05	148,02	Zkp	6	0,0888	>>	Köu	0,6	0,0089	-0,08
V-06	129,72	Köu	0,6	0,0078	>>	Zkp	6	0,0778	0,07
V-07	55,65	Kök	0,6	0,0033	>>	Zkp	6	0,0334	0,03
V-08	384,37	Kök	0,6	0,0231	>>	Zkp	6	0,2306	0,21
V-09	55,15	Zkp	6	0,0331	>>	Köu	0,6	0,0033	-0,03
V-10	18,05	Köu	0,6	0,0011	>>	Kök	0,6	0,0011	0,00
									0,16

1.5.2. A Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási terv módosítási javaslata

Helyi Építési Szabályzat (HÉSZ)

A jelenleg hatályos 27/2015. (IX.25.) önkormányzati rendelettel elfogadott HÉSZ a vasútállomás területét a Településszerkezeti terv területfelhasználási rendjével összhangba K-Vá (különleges területek – vasútállomás) építési övezetbe sorolja, míg a vasútállomás telkének (2686/7 hrsz.) nagyobb részét ZKK1 közkeret övezetbe szabályozza.

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK – VASÚTÁLLOMÁS ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK

A Különleges területek – vasútállomás építési övezetek előírásait a 65.§ tartalmazza, s az alábbiakat határozza meg:

„59. A különleges terület – vasútállomásra vonatkozó előírások

65.§ (1) Különleges terület - vasútállomás a Szabályozási terven K-Vá jellel jelölt építési övezet, mely elsősorban a kötöttpályás közlekedés és az azt kiszolgáló létesítmények elhelyezésére szolgál.

(2) Különleges terület - vasútállomás terület építési övezeteiben elhelyezhető épület:

- a. közlekedési,
- b. igazgatási, iroda,
- c. kereskedelmi, szolgáltató,
- d. egészségügyi, szociális és
- e. lakó

rendeltetését tartalmazhat.

(3) Az építési telkek teljes közművesítettség biztosíthatósága esetén építhetők be.

(4) A melléképítmények közül a következők nem helyezhetők el:

- a húsfüstölő, jégverem, zöldségverem,
- az állatól, állatkifutó,
- a trágyatároló,
- a siló, ömlesztett anyag-, folyadék- és gáztároló és
- az építménynek minősülő antenn szerkezet.

(5) Az építési telkeken több fő rendeltetésű épület is elhelyezhető.

(6) Új gépjármű-tároló önálló épületben nem helyezhető el.

(7) A különleges terület - vasútállomás építési övezeteit, valamint az azokban betartandó telekalakítási és beépítési előírásokat a következő táblázat szerint kell meghatározni:

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Építési övezet jele	Beépítési mód	Kialakítható telek legkisebb területe (m ²)	Kialakítható telek legkisebb szélessége (m)	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Épület-magasság megengedett legnagyobb mértéke (m)	A zöldfelület legkisebb mértéke (%)
2	K-Vá	SZ	900	12	30	30	6,0	50

SZ - szabadonálló beépítés"

Megfelelés/módosítási javaslat

A HÉSZ 65.§ (1)- (6) bekezdéseinek az új beépítés meg tud felelni.

A (3) bekezdésben foglalt teljes közművesítettség annak ellenére is teljesül, hogy az új állomásépületbe nem tervezett a gázszolgáltatás bekötése. A közművesítettség mértékét az OTÉK az alábbiak szerint határozza meg:

„8. §

(2) A közművesítettség szempontjából az építési övezet

a) teljesen közművesített, ha

aa) az energia (villamos energia, gáz vagy távhő),

ab) az ivóvíz,

ac) a szennyvízelvezetés és -tisztítás, valamint

ad) a közterületi csapadékvíz-elvezetés

együttesen közüzemi vagy közcélú szolgáltatással történik;”

Mivel az energiaellátás a gázbevezetés nélkül is megoldható az épületben, ezért a tervezett telek teljesen közművesítettnek tekintendő.

Beépítési paraméterek

A tervezett telekosztás és a tervezett új állomásépület beépítési mutatói az alábbiak:

Tervezett telek mérete	Telek legkisebb szélessége	Beépítés mértéke		Beépítés mértéke terepszint alatt	Épület-magasság legnagyobb mértéke (m)	Zöldfelület mértéke	
		(m ²)	(%)			(m ²)	(%)
798,7	12,65	265	33,2	terezsint alatti beépítés nem tervezett	4,5	251,	31,4
Nem tud megfelelni a K-Vá hatályos paramétereinek	Meg tud felelni a K-Vá hatályos paramétereinek	Nem tud megfelelni a K-Vá hatályos paramétereinek	-	-	Meg tud felelni a K-Vá hatályos paramétereinek	Nem tud megfelelni a K-Vá hatályos paramétereinek	-

A HÉSZ K-Vá építési övezetre vonatkozó paramétereinek közül az új beépítés és a tervezett telek a kialakítható legkisebb telekterületnek, a beépítettség legnagyobb mértékének és a legkisebb zöldfelületi mértéknek nem tud megfelelni. Balatonalmádi közigazgatási területen belül egy további K-Vá építési övezetbe sorolt terület van (Balatonalmádi vasútállomás). Ennek módosítása nélkül javasolt új K-Vá2 építési övezet meghatározása az alábbiak szerint:

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Építési övezet jele	Beépítési mód	Kialakítható telek legkisebb területe (m ²)	Kialakítható telek legkisebb szélessége (m)	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Épület-magasság megengedett legnagyobb mértéke (m)	A zöldfelület legkisebb mértéke (%)
2	K-Vá	SZ	900	12	30	30	6,0	50
3	K-Vá2	SZ	750	12	35	30	6,0	25*

* A ... számú végső szakmai véleményben megállapított OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

Észak- és Dél-Balaton vasútállomások és megállóhelyek felvételi épületeinek rekonstrukciója

Az OTÉK 2. számú melléklete alapján általánosan különleges területek építési övezeteiben a legkisebb zöldfelület mérték 40%-ban határozható meg. Azonban szintén az OTÉK 111.§ (2) bekezdése alapján, ennél megengedőbb szabály akkor határozható meg a HÉSZ-ben, ha:

- azt különleges településrendezési okok vagy a kialakult helyzet indokolja, továbbá
- közérdeket nem sért, valamint
- az építményeket csak úgy szabad elhelyezni, hogy azok együttesen feleljenek meg a településrendezési, településképi, illeszkedési, a környezet-, a táj- és természet- és a műemlékvédelemi, továbbá a rendeltetési, az egészség-, a tűz-, a köz- és más biztonsági, az akadálymentességi követelményeknek, valamint a geológiai, éghajlati, illetőleg a terep, a talaj és a talajvíz fizikai, kémiai, hidrológiai adottságainak, illetőleg azokat ne befolyásolják károsan.

A vasútállomás elhelyezése különleges településrendezési kérdés, hiszen más különleges területi építési övezetektől eltérő, egyedi funkciót tölt be. Ezen felül a vasúti fejlesztés kiemelt közérdek, s a harmadik feltételnek is megfelel a kialakítás.

A kedvezőbb paramétert a HÉSZ módosítás egyeztetése során az illetékes állami főépítészről kell megkérni, s azt a záró szakmai véleményében adja/adhatja meg.

ZÖLDTERÜLETI, KÖZKERT ÖVEZETEK

A zöldterületekre vonatkozó előírásokat a 67.§, míg a Zkk1 övezetre vonatkozó előírásokat a 68.§ (6)-(7) bek. tartalmazzák, s az alábbiakat határozzák meg:

61.A zöldterületre vonatkozó előírások

67.§ (1) Zöldterület övezet állandóan növényzettel fedett, a település klimatikus viszonyainak megőrzését, javítását, ökológiai rendszerének védelmét, a pihenést, testedzést szolgáló közterület. A zöldterületek nagyságuk, az ott elhelyezhető rendeltetésük alapján az alábbi övezetekbe soroltak:

Közpark (Zkp) és

Közkert (Zkk).

(2)

(3) Zöldterületen közmű és hírközlési létesítmények a föld alatt vezethetők.

(4) A zöldterület legalább 75%-át növényzettel fedetten kell kialakítani és fenntartani, kivéve a vízpart rehabilitációs terv hatálya alá tartozó zöldterületek esetén, ahol a terület 80%-át növényzettel fedetten kell kialakítani. A zöldterületek legalább 1/3-át többszintű (gyep, cserje, fa) növényzetnek kell takarnia

(5)

(6) Vízpart-rehabilitációs terv hatálya alá tartozó zöldterületeken épület csak a telek beépíthető telekrészeként kijelölt helyen helyezhető el.

(7) Zöldterület övezetiben a melléképítmények közül a következők helyezhetők el:

a közmű-becsatlakozási műtárgy,

a közműpótló műtárgy,

a hulladéktartály-tároló,

a kerti építmény,

a komposztáló és

a zászlótartó oszlop.

68.§

(6) Zkk övezetekben elhelyezhető :

a pihenést és testedzést szolgáló építmény,

a terület fenntartásához szükséges építmény és

a vendéglátó épület.

(7) Zkk1 és Zkk2 övezet telkein az épületek szabadon álló módon, legfeljebb 3%-os beépítettséggel, legfeljebb 4,5 m-es épületmagassággal, legalább részleges közművesítettség rendelkezésre állása esetén építhetők be, amennyiben a szennyvíz tisztítása és elhelyezése közüzemi szennyvízcsatorna-hálózatba bekötve történik.

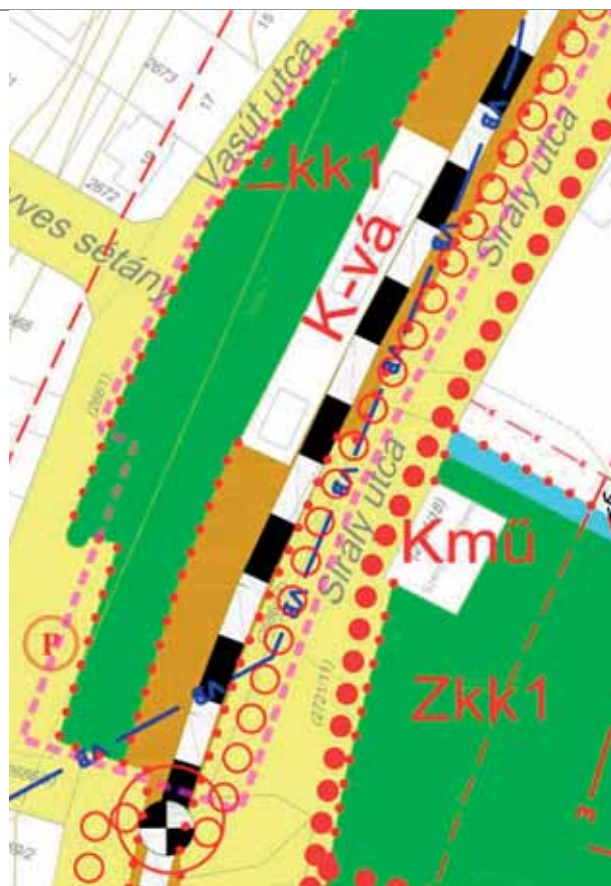
Megfelelés

A zöldfelületek előírásainak a tervezett beruházás meg tud felelni.

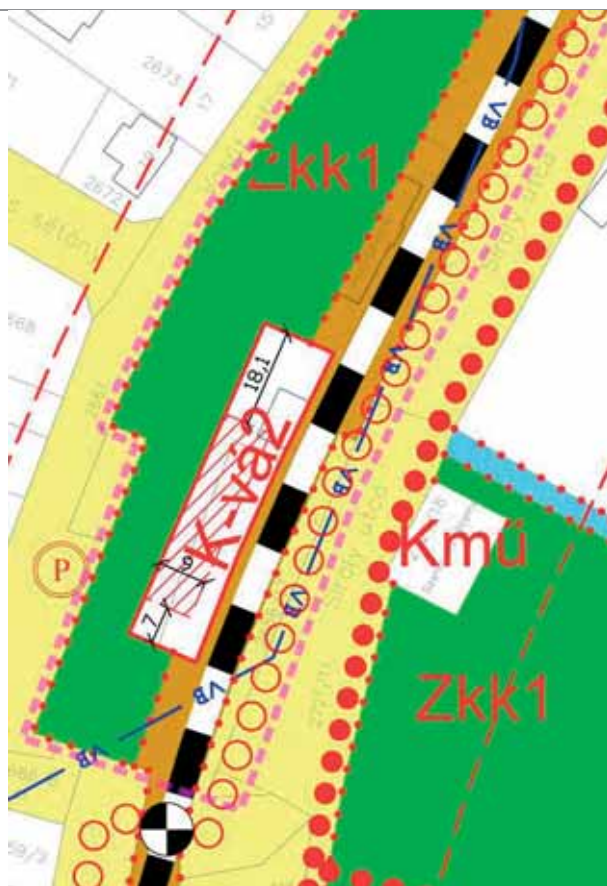
SZABÁLYOZÁSI TERV (HÉSZ 1. MELLÉKLETE – SZT-13 SZELVÉNY)

K-Vá és Zkk övezetek:

A HÉSZ 1. melléklete a Szabályozási Terv, melyet a TSZT tervezett területfelhasználási változásoknak megfelelően javasolt módosítani, a K-Vá és Zkk övezetek határainak módosításával. A tervezett módosítást a 6/A. és 6/B.mellékletek mutatják be:



3.3. ábra: A HÉSZ 1. számú mellékletének (szabályozási tervlap - SZT-13 szelvény) kivágata a vasútállomás környékére hatályos állapot (6/A. melléklet)



3.4. ábra: A HÉSZ 1. számú mellékletének (szabályozási tervlap - SZT-13 szelvény) kivágata a vasútállomás környékére tervezett állapot (6/B. melléklet)

A vasútállomás telke a tervezett kiszabályozással dél-nyugatabbra tolódik, míg a felszabaduló területek közparkká és vasúti közlekedési területekké válnak. A Vasút utca menti parkolóterületek kapcsán felmerülő övezeti változások, valamint a vasút és a zöldterületek közti határvonal rendezése is átvezetésre kerülnek a Szabályozási terven.

Építési hely kijelölése és szabályozása

Az elő-, oldal- és hátsókertek méretét (építési helyet) az OTÉK 35.§ szerint elsődlegesen a HÉSZ határozhatja meg (s csak ennek hiányában alkalmazandó az OTÉK vagy a kialakult állapot szerinti meghatározás). A vasútállomás új épületének telken belüli elhelyezkedése egyedi, ezért javasolt a telepítés helyét építési hellyel kijelölni, mely elemet a HÉSZ 1. melléklete is használ más területek esetében. Ezen felül javasolt az alábbiakkal kiegészíteni a HÉSZ 65.§-át, meghatározva az építési helyen belül, vagy azon kívül elhelyezhető építmények körét:

(...) K-Vá2 építési övezetben fő rendeltetésű épületet elhelyezni az 1 mellékleten (Szabályozási Terv) jelölt építési helyen belül lehet.

Kócsag utcai gyalogos vasúti átkelő:

A Szabályozási tervben a tervezett labirint átkelőhely áthelyezésével kapcsolatosan is felmerül módosítás. Az akadálymentes rámpa a szomszédos területekből kerül kiszabályozásra a Kők vasúti közlekedési terület övezetéhez, a telekalakítási javaslatnak megfelelően.



3.5. ábra: A HÉSZ 1. számú mellékletének (szabályozási tervlap szabályozási tervlap - SZT-13 szelvény) kivágata a Kócsag utcai vasúti átkelő környékére hatályos állapot (6/A. melléklet)



3.6. ábra: A HÉSZ 1. számú mellékletének (szabályozási tervlap szabályozási tervlap - SZT-13 szelvény) kivágata a Kócsag utcai vasúti átkelő környékére tervezett állapot (6/B. melléklet)

1.6. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS, KÖZMŰFEJLESZTÉS IGÉNYE

1.6.1. Közlekedés

Közúti- és gyalogos közlekedés

A tervezett vasútállomás áthelyezés külön közúti fejlesztést nem igényel. A gyalogosforgalmi felületek azonban átépülnek, melyeket korábbi fejezetekben már említettünk.

A meglévő sk+30 peron 280 m hosszú, szilárd burkolata nincs. A megállóhelyet úgy alakították ki, hogy távlatilag szigetperon kialakítható legyen egy állomási második vágány építése esetén. A peron szélessége az épület mentén 12 m, egyéb helyeken keskenyebb, névlegesen 3 m. A kezdőponti végen gyalogos átjáró, a végen utátjáró található.

A meglévő peronokat a környezetrendezés keretében el kell bontani, helyette sk+55 magas emelt peronokat kell építeni. A tervezett peronok a vasúti járművek akadálymentes megközelítését lehetővé tevő sk+55 magassággal készülnek. A peronszegély névleges távolsága a vágánytengelytől 1,65 m.

Parkolás

Az állomáshoz új közterületi parkolók létesülnek, szám szerint 10 db, valamint 1 mozgássérült parkoló.

1.6.2. Közmű ellátás

A meglévő épület víz és csatorna közművekkel, valamint elektromos energiával ellátott, ezek a bekötések az épület bontása során megszüntetésre kerülnek. A tervezett épület részére az új bekötéseket kell biztosítani. Az épületbe gázbeállítás jelenleg nincs, s ez az új épület esetében sem tervezett, a teljes közművesítettség ennek hiányába is biztosítható.

Vízellátás

A tervezett épület névleges terhelése mellett az üzemeltetéséhez szükséges napi vízmennyiségei az alábbiak szerint alakulnak:

víz felhasználás: kb. 1,46 m³ / nap, az épület vízkontingense 10,0 m³ / nap

A kommunális víz felhasználás csúcsigénye: kb. 0,68 l/s

Meleg víz készítés tervezett módja:

Központilag előállítva a hőszivattyúval egybeépített indirekt fűtésű melegvíz tárolóval, V= 180 l. Cirkulációs vezeték kiépítése szükséges. A melegvíz tárolóból a melegvizet termosztatikus szelepen keresztül juttatjuk el a csapolóig, a forrázás veszély elkerülése érdekében.

Csatornázás

A napi szennyvíz mennyisége: 1,46 m³/nap, az épület szennyvíz kontingense 10,0 m³/ nap. Az épület mértékadó szennyvízterhelése 1,07 l/s,

Az épület tetőfelületére (243,6m²) hulló csapadékvíz mennyisége, 4 éves 10 perces intenzitás figyelembevételével, (179 l/s,Ha): 4,2 l/s.

Villamosenergia ellátás

A vasútállomás meglévő épületének teljes bontása után, egy új, modern, energiatakarékosabban üzemeltethető épület létesül.

Az állomás számított energia igénye a peron, az állomás előtti parkoló területek, az állomás épület villamos fogyasztóinak, valamint a vasút technológiai berendezések villamos teljesítményéből adódik. Az állomási főelosztó berendezés, áramszolgáltató közüzemű hálózatáról, elszámolási fogyasztásmérőn keresztül lesz táplálva. Előzetes tájékoztatás szerint a szükséges többlet villamos energiát áramszolgáltató biztosítani tudja, a bővítést előkészítő ügyintézés folyamatban van.

Az állomás részére, az áramszolgáltatói hálózaton jelenlegi rendelkezésre álló energia:

- Rendelkezésre álló teljesítmény: 15,53 kW, 3x25A

Az épület villamos energia igénye:

Az épület számított villamos teljesítmény igénye, a helyiségek energia igényéből adódik

(az épület elektromos installációs hálózatok, épületgépészeti berendezések villamos energia igénye):

- Világítás: 2,0 kW
- Homlokzat és előtető világítás: 1,5 kW
- Dugaszolóaljzatok: 4,0 kW
- Gépészeti: 12,0 kW
- Jegyautomata: 3,4 kW
- Ital automata 2,8 kW

Az épület beépített teljesítmény: 26,7 kW;

Számított egyidejű igény (0,8 ei.): kb. 21,4 kW; azaz 3x40A

Az állomás becsült beépített teljesítmény: 38,0 kW;

A becslés alapján számított egyidejű igény (0,8 ei.): kb. 34 kW; azaz 3x50A

1.7. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSA ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

A területen, illetve környezetében épített örökség nem található, nyilvántartott régészeti lelőhely csak olyan helyen érinti a telket, ahol nem tervezett beavatkozás. Ugyanakkor a vasútállomás környezetének rendezése és egy új és a mai elvárásoknak megfelelő állomásépület az épített környezet minőségét és a városképi megjelenést jelentősen javítja.

Környezeti értékek sérülése szintén nem áll fenn, a terület ugyan hidrogeológiai B védőidomon helyezkedik el, de ez a jelenlegi és a tervezett funkciókkal sincs ellentmondásban. A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási mélyek védelméről szóló 123/1997. (VII.18.) Korm. rendelet 5. melléklete alapján felszín alatti vízbázisok hidrogeológiai B védőövezetén lakó vagy irodaépület csatornázással (bár itt állomásépületről van szó, de a rendelet ezt nem nevesíti, a lényeg a csatornázottság), valamint vasút korlátozás nélkül elhelyezhető.

MELLÉKLETEK



ÉSZAK- ÉS DÉLBALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLETEINEK REKONSTRUKCIÓJA

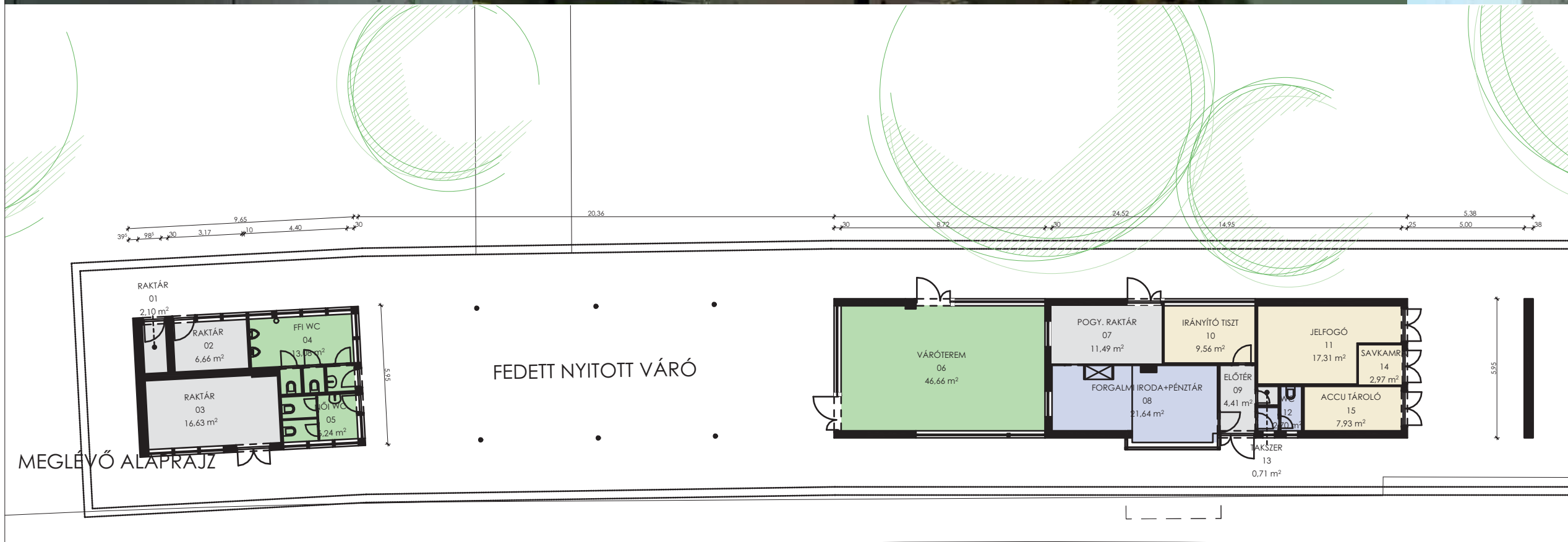
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY

1. MELLÉKLET TERVEZÉSI ALAPTÉRKÉP



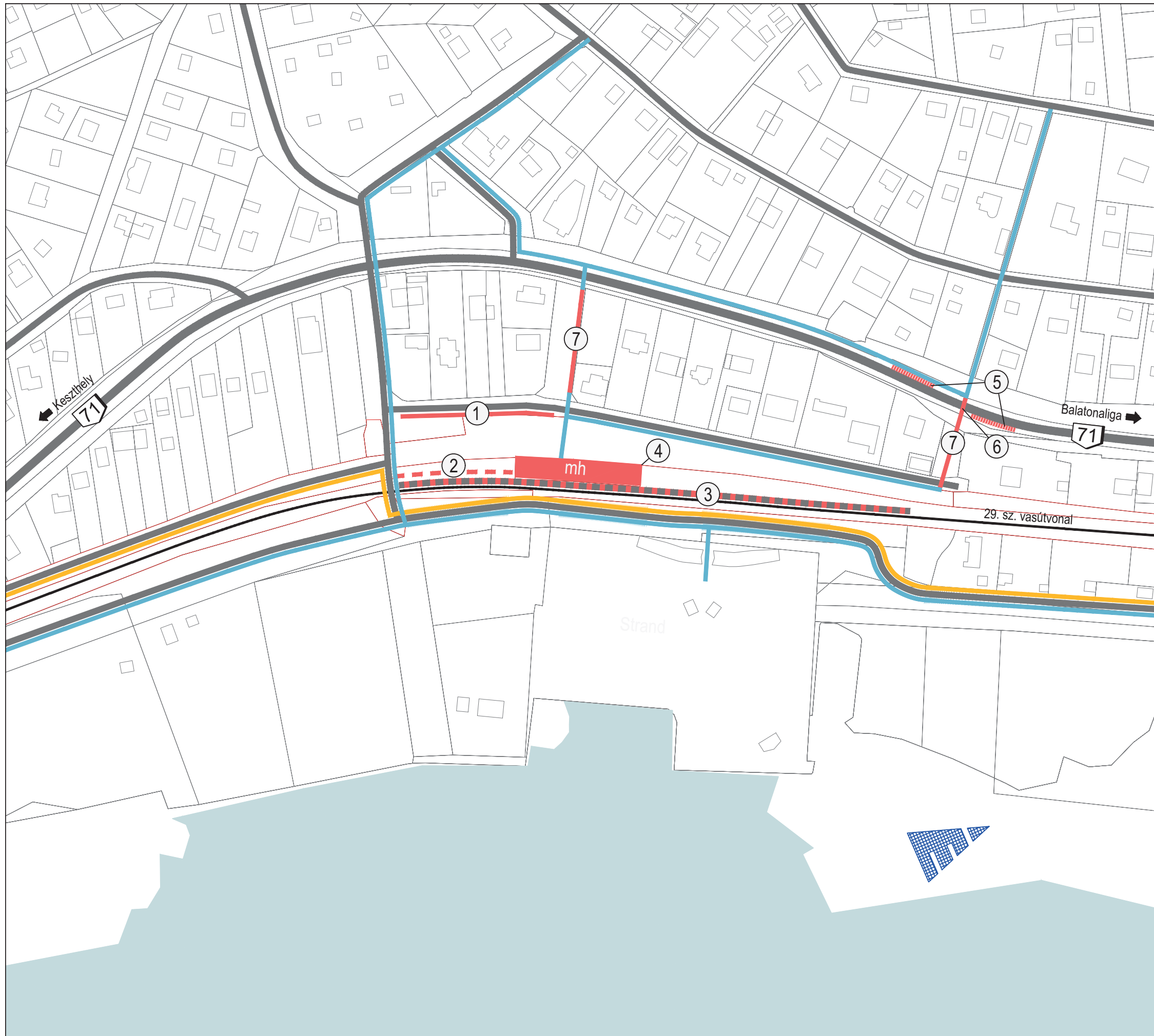
2. MELLÉKLET

HELYISÉG SZÁM	név	m2
01	RAKTÁR	2,10
02	RAKTÁR	6,66
03	RAKTÁR	16,63
04	FFI WC	13,08
05	NŐI WC	6,24
06	VÁRÓTEREM	46,66
07	POGY. RAKTÁR	11,49
08	FORGALMI IRODA+PÉNZTÁR	21,64
09	ELŐTÉR	4,41
10	IRÁNYÍTÓ TISZT	9,56
11	JELFOGÓ	17,31
12	WC	2,70
13	TAKSZER	0,71
14	SAVKAMRA	2,97
15	ACCU TÁROLÓ	7,93
		170,09 m ²



JELMAGYARÁZAT

Vasútiüzemi területek
 Utasforgalmi területek
 Személyszállítási szolgáltatás
 Bérleményi területek
 Egyéb funkciók (pl. raktárak, gépészet)

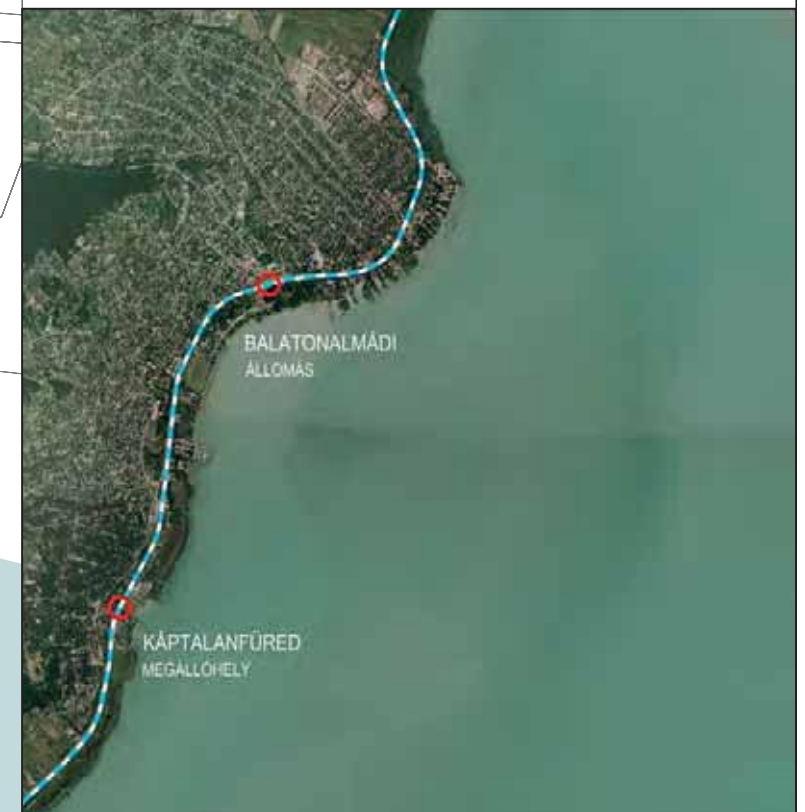


JELMAGYARÁZAT

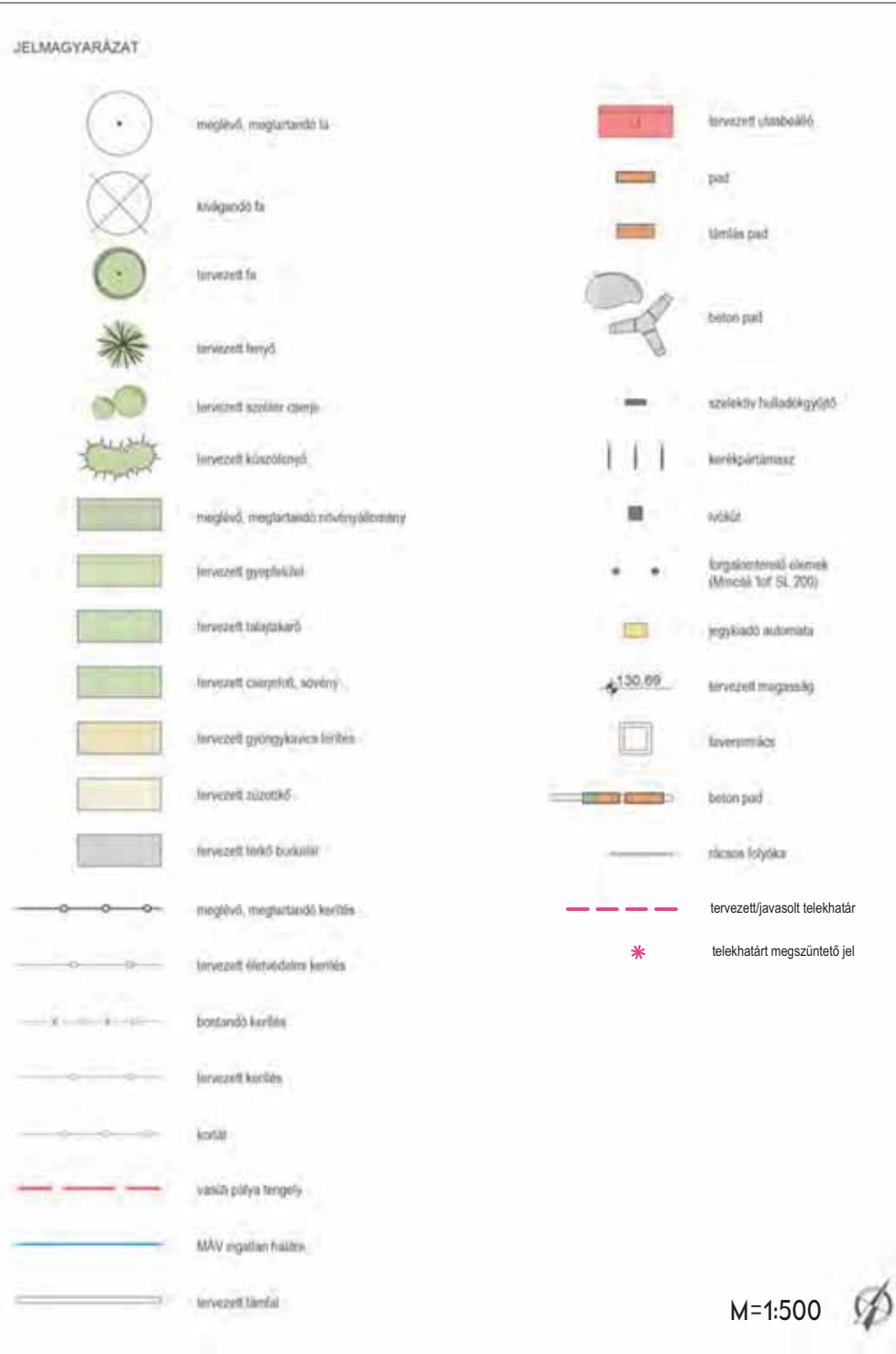
- 29.sz.vasútvonal
- peron
- közúthálózat
- buszmegálló
- mértékadó gyalogos útvonal
- kijelölt kerékpárút
- problémás helyszín

- ① Védendő platán sor
- ② Kiépítetlen gyalogos útvonal a Balaton felől
- ③ A peron kialakítása nem akadálymentes, sk+55 cm helyett sk+30 cm magasságú
- ④ Az állomás épülete bontandó
- ⑤ Nagyon távoli a buszkapcsolat, mintegy 250 m-re helyezkedik el
- ⑥ Nincs gyalogátkelő a buszmegállóból a 71. sz. főúton
- ⑦ A buszmegállóból nem lehet akadálymentesen eljutni a vasútállomásra kiépített gyalogjárón

3. MELLÉKLET



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY



M=1:500

4. MELLÉKLET

BEÉPÍTÉSI TERV

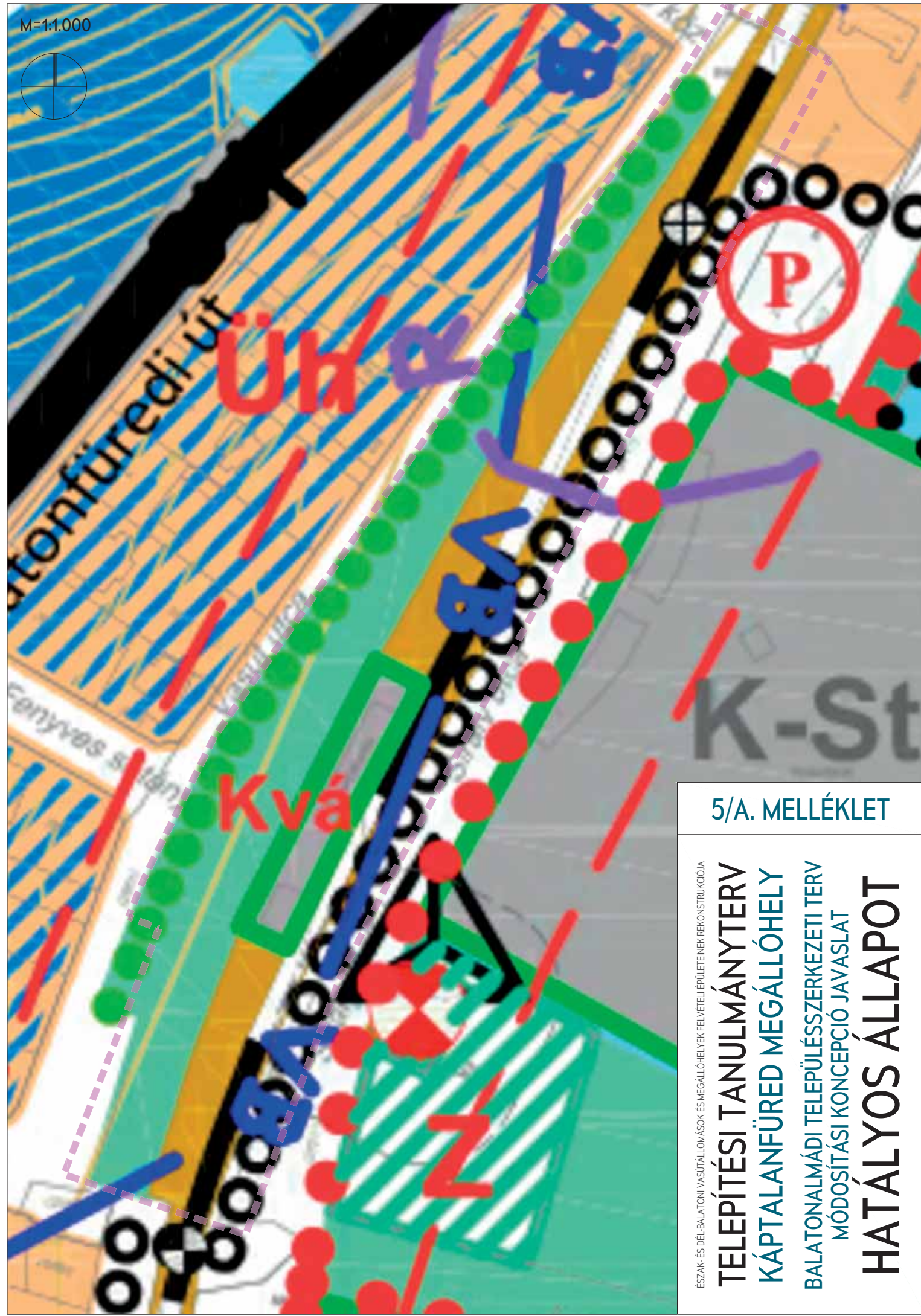
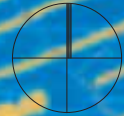
A Beépítési terv az építészeti engedélyezési tervek alapján, és a környezetrendezési terv (helyszínrajz) felhasználásával készült, a 314/2012. (XI.8.) Korm. rend. 7. melléklete szerinti tartalommal

TELEPÜLÉSENDEZÉS - TELEKALKITÁSI JAVASLAT		KÖRNYEZETRENDEZÉS	
Vezető településrendezési tervező:	Kerekes György TT/1 01-2777	Felülső tájépítész tervező:	Ólmosi Katalin K1 13-0200
Felülső településrendezési tervező:	Verebely-Papp Tibor TT 01-6669	Tájépítész tervező:	Bányai Bianka
		Tájépítész tervező:	Sepovics Andrea

Tervezők: **UNITEF - CÉH KONZORCIUM**

<p>Unitef UNITEF 03 Zrt. Cím: 1118 Budapest, Benczúr utca 12. Telefon: +36-1-208-4331, Fax: +36-1-208-4321</p>	<p>CÉH+ CÉH Tervező, Bemutató és Felügyelő Zrt. Fehérvári út 1112 Budapest, 1046 2. emelet</p>		
Vezető tervező: Zsuzsanna Rózsa	Vezető tervező helyettes: Zsuzsanna Rózsa	Előzetes vizsgálatok: Tibor Áron	Végleges vizsgálatok: László Tóth
Megjegyzés igazgató: Mihály Kálmán	Építési felügyelő: Nemesi Tibor	Környezetrendezési felügyelő: Tóth Áron	Tájépítész: Balázs Tamás

M=1:1.000



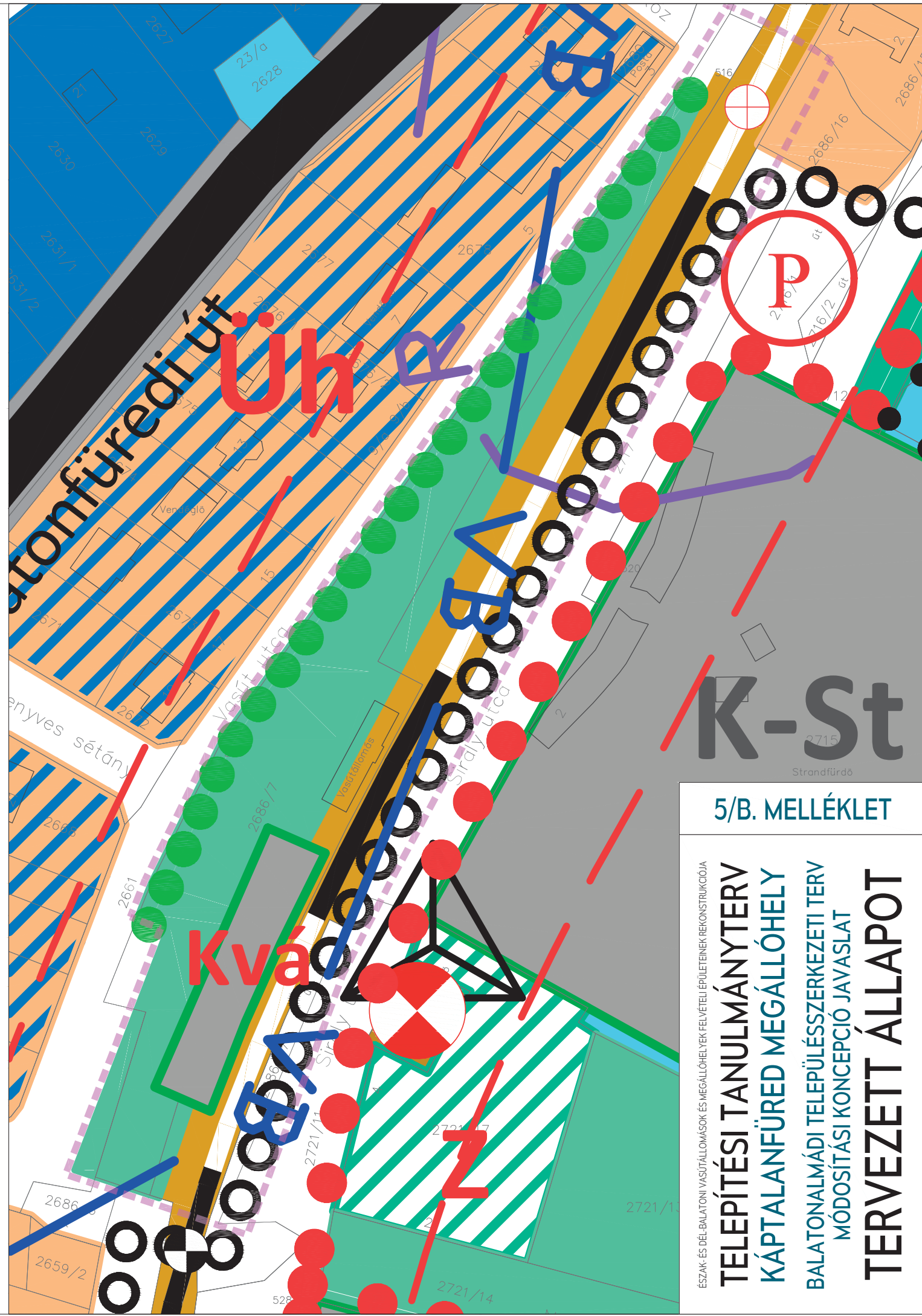
5/A. MELLÉKLET

ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLTEINEK REKONSTRUKCIÓJA

**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY**

BALATONALMÁDI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT

HATÁLYOS ÁLLAPOT



5/B. MELLÉKLET

ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLTEINEK REKONSTRUKCIÓJA

**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY**

BALATONALMÁDI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT

TERVEZETT ÁLLAPOT

JELMAGYARÁZAT

TERÜLTFELHASZNÁLÁSI MÓDOK

Beépítésre szánt területek

MEGLÉVŐ	TERVEZETT	Leírás
		Településközpont terület
		Hétvégiházás üdülőterület
		Különleges terület - strandterület
		Különleges terület - vasútállomás
Beépítésre nem szánt területek		
MEGLÉVŐ	TERVEZETT	Leírás
		Zöldterület - közpark
		Zöldterület - közkert
		Vízgazdálkodási terület
		Vízgazdálkodási terület - Balaton tómedre
		Közműterület
		Közüti közlekedési terület
		Kötőtpályás közlekedési terület

Közlekedés és közmű

		vasúti átjáró
		vasúti átjáró - gyalogos
		I. rendű főút
		vasútvonal
		kerékpárút
		gyalogút
		Hidrogeológiai védőidom B
		Adótorony
		Szennyvízátemeelő
		Közlekedési területek védőtávolsága

Egyéb településszerkezeti elemek

5/C. MELLÉKLET

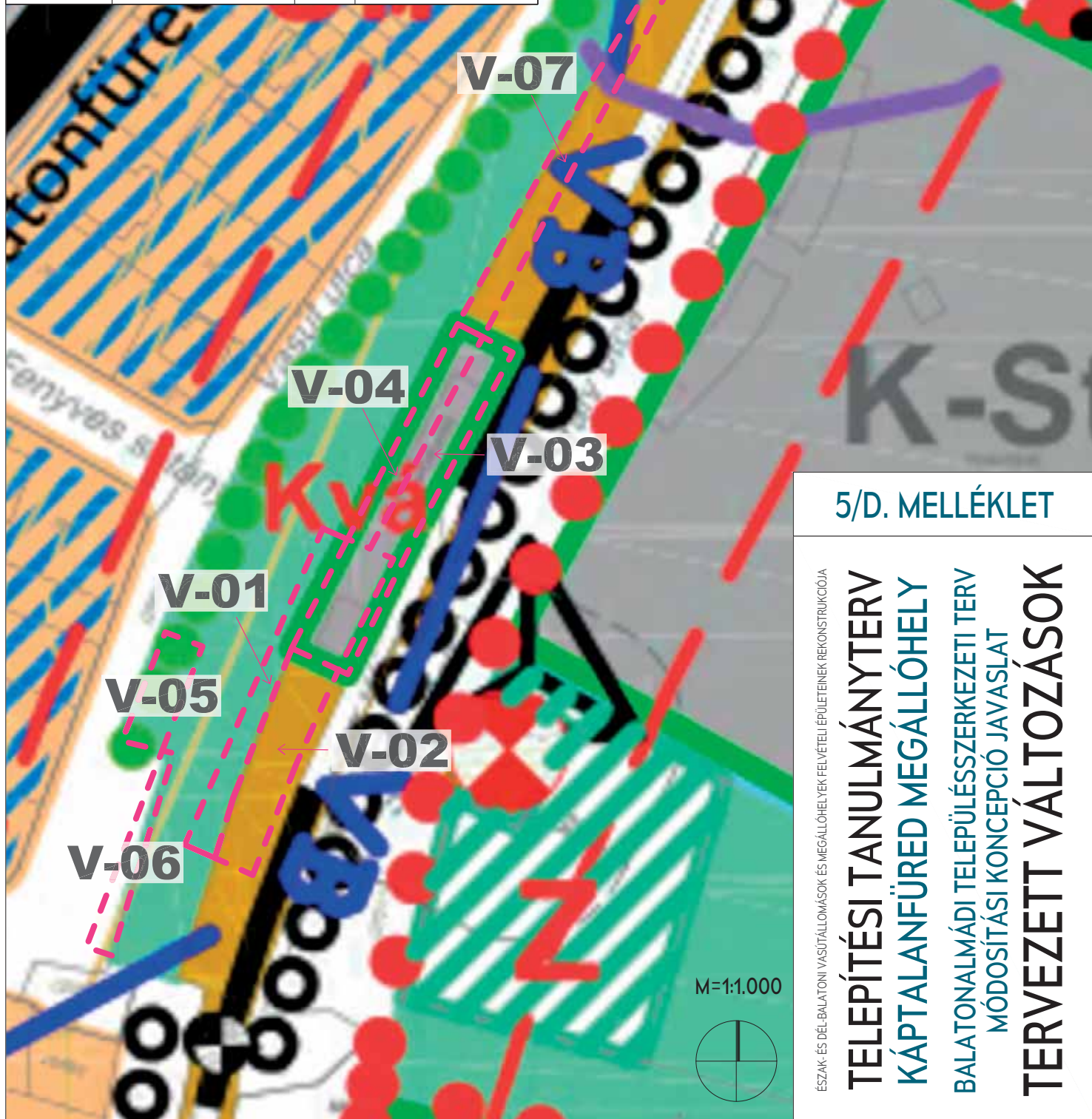
ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLETEINEK REKONSTRUKCIÓJA

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY

BALATONALMÁDI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT

TSZT JELMAGYARÁZAT

	JELENELGI TERÜLETFELHASZNÁLÁS		TERVEZETT TERÜLETFELHASZNÁLÁS
V-01	Zkp	▶	Kvá
V-02	Kök	▶	Kvá
V-03	Kvá	▶	Kök
V-04	Kvá	▶	Zkp
V-05	Zkp	▶	Köu
V-06	Köu	▶	Zkp
V-07	Kök	▶	Zkp
V-08	Zkp	▶	Köu
V-09	Köu	▶	Kök

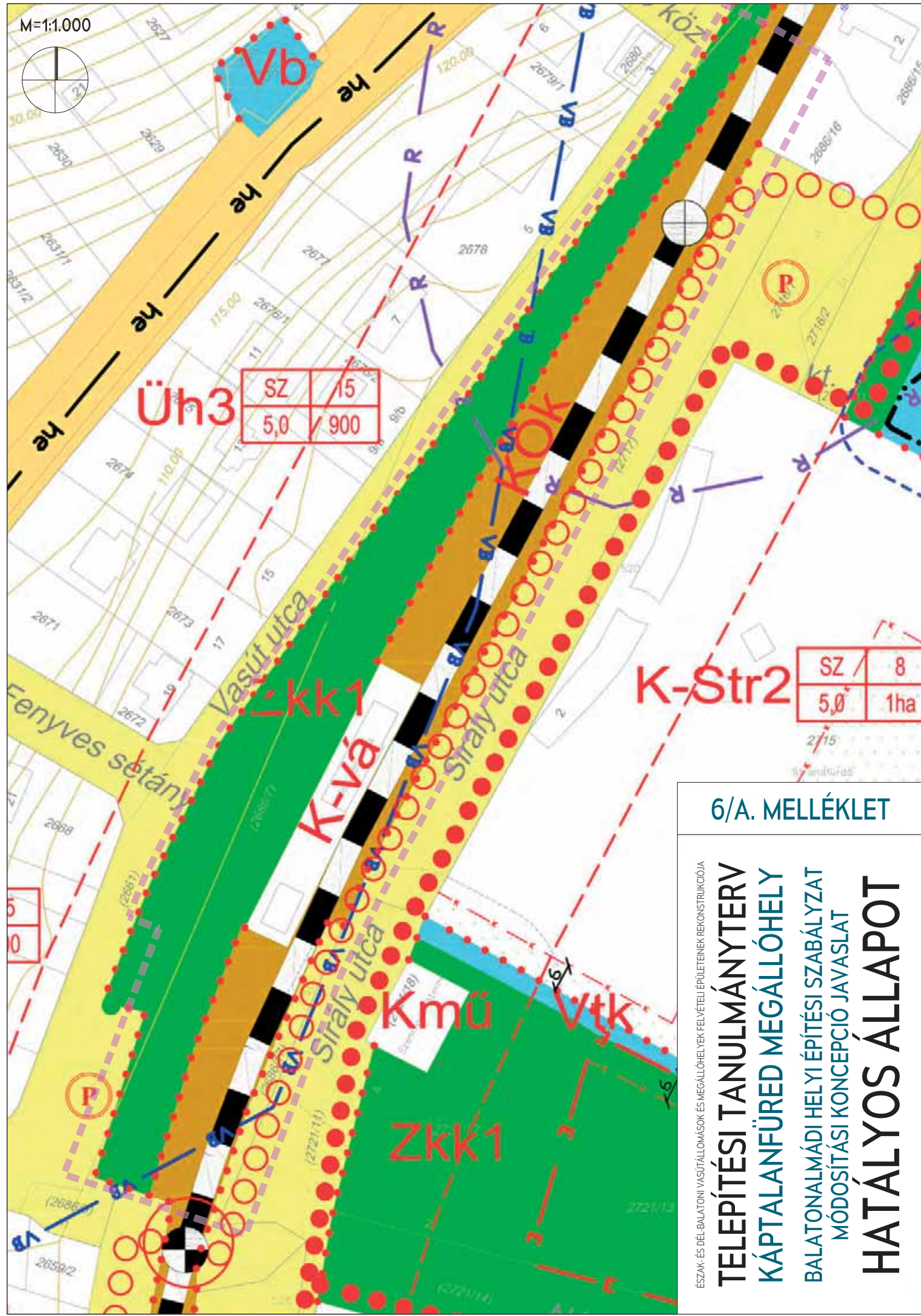


5/D. MELLÉKLET

ÉSZAK- ÉS DÉLBALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLETEINEK REKONSTRUKCIÓJA

**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY**
BALATONALMÁDI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT
TERVEZETT VÁLTOZÁSOK

M=1:1.000



6/A. MELLÉKLET

ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLTEINEK REKONSTRUKCIÓJA

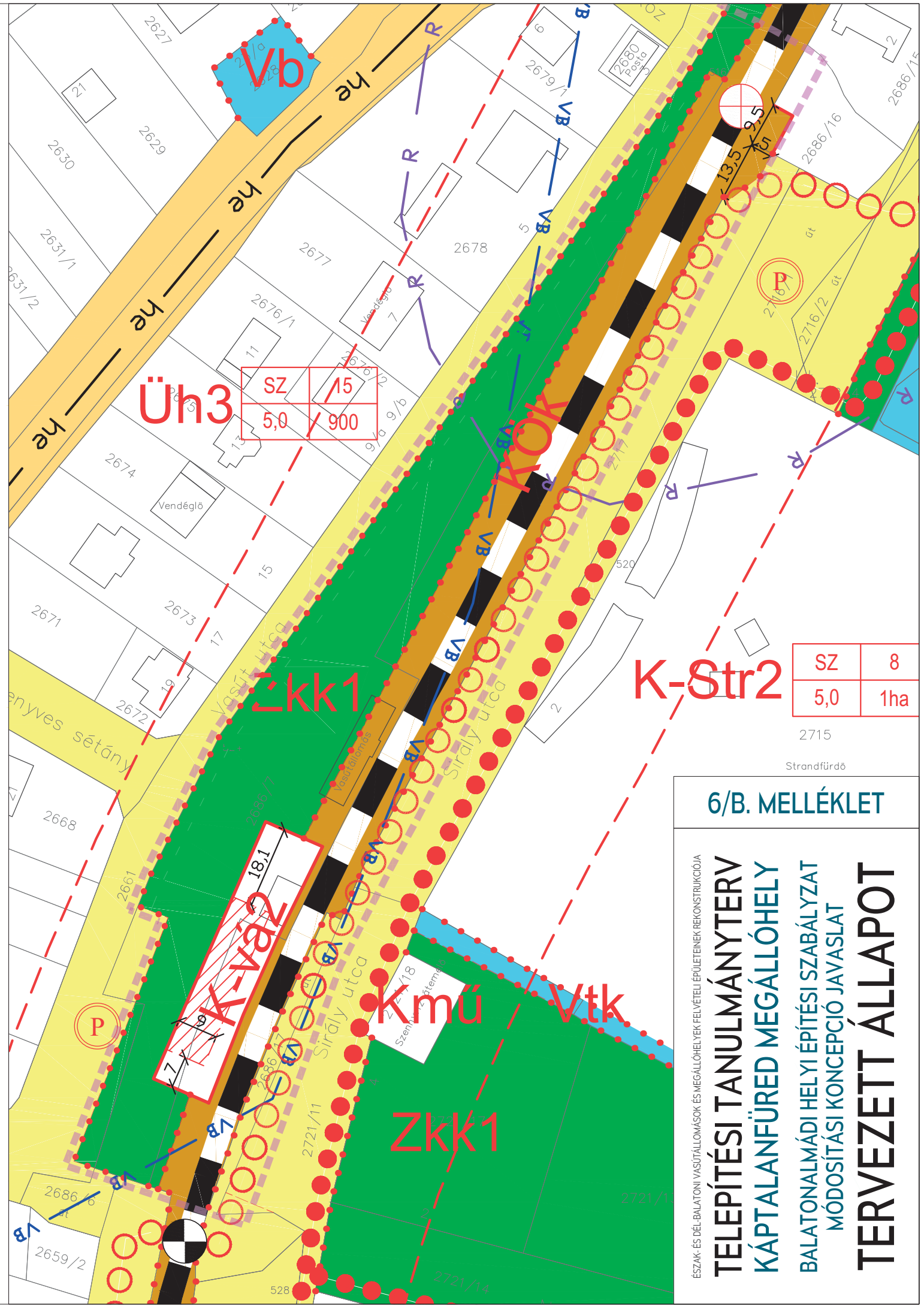
**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY**

BALATONALMÁDI HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT

HATÁLYOS ÁLLAPOT

SZ	15
5,0	900

SZ	8
5,0	1ha



6/B. MELLÉKLET

ÉSZAK- ÉS DÉL-BALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLTEINEK REKONSTRUKCIÓJA

**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY**

BALATONALMÁDI HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT
MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT

TERVEZETT ÁLLAPOT

SZ	8
5,0	1ha

JELMAGYARÁZAT

KÖTELEZŐ EREJŰ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK VONALAS SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

-  Belterületi határa
-  Szabályozási vonal
-  Építési övezet / Övezet határa

TERÜLETI SZABÁLYOZÁSI ELEMEK





-  Közközelkedési célú közterület – Országos főutak és helyi gyűjtőutak
-  Közközelkedési célú közterület – Helyi út területe (egyéb út)
-  Köötthatalpályás közlekedési terület - vasút
-  Zöldterület (közpark / közkert)
-  Vízgazdálkodási terület
-  **Építési hely, beépíthető telekrész**

MÁS JOGSZABÁLY ÁLTAL ELRENDELT SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

MŰVI ÉRTÉKVEDELEM

-  Helyi értékvédelmi terület határa
-  Régészeti lelőhely határa

EGYÉB

-  Védőtávolság
-  Közigazgatási terület határa
-  Hidrogeológiai védőidom B
-  Beépítetlenül megőrzendő parti területsv határa

ÉSZAK- ÉS DÉLBALATONI VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK FELVÉTELI ÉPÜLTEINEK REKONSTRUKCIÓJA



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV KÁPTALANFÜRED MEGÁLLÓHELY BALATONALMÁDI HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓ JAVASLAT HÉSZ JELMAGYARÁZAT

6/C. MELLÉKLET

SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEK

-  Elővásárlási jogal érintett terület határa

TÁJÉKOZTATÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

-  Meglévő, megtartandó és tervezett fasor
-  Belterületbe vonható terület határa

KÖZLEKEDÉS

-  Gyalogút
-  Kerékpárút
-  Parkoló
-  Vasúti átjáró
-  Új vasúti átjáró
-  Vasúti átjáró - gyalogos
-  Új vasúti átjáró - gyalogos

JELENTŐS KÖZMŰVEZETÉKEK

-  Szennyvízáttemelő
-  Védőtávolság

ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK

építési övezet	beépítési mód	beépíthetőség megengedett legnagyobb mértéke (%)
	építménymagasság megengedett legnagyobb mértéke (m)	kihasználható legkisebb terület (m ²)

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

- Üh** Hétfélgéphas terület
- K-str** Különleges terület - strandterület
- K-vé** Különleges terület - vasútállomás
- Kmü** Különleges terület - közmüterület

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

- Zkp** Zöldterület - közpark
- Zkk** Zöldterület - közkert
- V** Vízgazdálkodási terület - vízfelzárk terület