



**Szombathely, Szent Márton utca és környezetének rehabilitációja**  
**II. ütem: Szent Márton út északi oldal térfelújításának vizsgálata**  
**Egyeztetési anyag**

Megbízó:

Szombathely MJV Önkormányzata  
9700 Szombathely, Kossuth L. u. 1-3.

Tervező:

**Építészet:**

Litkei Tamás,  
okl. építészmérnök, vezető tervező  
É-1 18-0033  
Litkei Építésziroda Kft.  
9700 Szombathely, Thököly út 46-48.

**Úttervezés:**

Tóthné Temesi Kinga  
felelős tervező, közlekedési szakág  
18-0192

**Kerttervezés:**

Pintér Gábor  
okleveles táj- és kertépítész mérnök  
K-18-0177

**Közműtervezés:**

Benczik Zoltán  
okl. építőmérnök  
18-153

**Elektromos tervezés:**

Horváth Gyula Vladimír villamos vezető tervező  
V-T, EN-T-18-0076

Kelt:

2016. január hó

## T a r t a l o m j e g y z é k

0. Előlap
1. Címlap
2. Tartalomjegyzék, tervlapjegyzék
3. Építészeti műszaki leírás
4. Közlekedési fejezet
5. Növényanyag, fásítás vizsgálata
6. Közművek
7. Villamos műszaki leírás

### Tervlapok:

Helyszínrajz  
Látványtervek

m= 1:500

## É p í t é s z e t i m ű s z a k i l e í r á s Szent Márton út északi oldal térfelújításának vizsgálatához

### **I. Meglévő állapot, feladatok:**

A tervezési terület a Fő térhez kapcsolódó gyalogos zóna keleti végétől indulva, érintve a város egyik legforgalmasabb közlekedési csomópontját (Hunyadi út) a Vörösmarty úti csomópontig tart. A terület része a fő téri gyalogos zóna kiterjesztését célzó elképzeléseknek, mely a Szent Márton templomig tart.

A tervezés során többféle, egymással sokszor ellentétes problémák megoldására kellett javaslatot kidolgoznunk:

#### **- Gépjármű közlekedés:**

A városközpontot elkerülő belső gyűrű részeként jelentős a gépjárműforgalom a Vörösmarty, Zanati, Thököly, Hunyadi utcák kereszteződése miatt. Az itt található városi piac jelentős helyi gyalogos, autós, és buszos forgalmat generál. A Fő térre irányuló gyalogos forgalom egyik kapujaként, nagy a lokális parkolóhely igény. Ugyanakkor, a külső elkerülő úthálózat megépültével az átmenő forgalom csökkenthető, ehhez képest a forgalmi csomópontok sávszáma, területi igénye túlméretezett, ez okozza a terület alapvetően „közlekedési csomópont” jellegét.

#### **- Gyalogos közlekedés:**

A tervezési feladatban meg kell teremteni a Szent Márton templom, és a piac gyalogos bekapcsolási lehetőségét a Fő tér körüli gyalogos zónába, ezen a forgalmas útszakaszon keresztül. Az itt található aluljáró leromlott állapota miatt jelenleg kényszermegoldásként működik a piacot megközelítők számára.

#### **- Környezet rehabilitáció:**

A 70-es évek lakótelep építései a meglévő vizuális kapcsolatot a Fő –tér felől tönkretették. A panelházak alatti boltok megközelítése és állapota mind az északi, mind a déli házsoroknál elégtelen.

Az eredetileg a Fő térre bevezető Szent Márton utcai útszakasz a Thököly -Hunyadi utcák csomóponti kialakítása során szükségtelenné vált, részben parkolóként, részben felhagyott, burkolt területként használaton kívül maradt a vele párhuzamosan futó, a jelenleg használt többsávos út mellett.

#### **- Általános alapelvek:**

A gyalogos közlekedés irányított átvezetése a Szent Márton szobor felé.

Ebben a vizsgálati anyagban tudomásul vettük, a gépjármű forgalom jelenlegi megoldással működik tovább, ezért csak a csatlakozó közterek kialakításával, a haladási irányok töréspontjainak jelzésével, a csak gyalogosok számára használható területekkel foglalkozunk.

Az előzményként, 2014-ben elkészült, az egész területtel foglalkozó „Előzetes közterület alakítási terv”-ben javasoltakkal ez a változat nincsen ellentmondásban, részben arra épül, így egy esetleges következő ütemben, ami a felszíni gépjárműves közlekedés nagyarányú átalakítását tartalmazza (akkori javaslatunk szerin: körforgalmak építése) jelen tanulmányban foglaltak érvényesek tudnak maradni.

### **II. Tervezett változat:**

#### **- Gépjármű közlekedés:**

A felszíni gépjármű közlekedés rendszerét nem változtatjuk meg, (költségcsökkentés), megmarad a lámpás irányítású, többsávos úthálózat. A kerékpáros közlekedés rendszere is változatlanul az eddigi nyomvonalakon halad, de lehetőséget biztosítunk a Szent Márton út zsákutcás parkolóján keresztül a Fő tér felé való kapcsolódásra.

A piac megközelítése változatlan rendszerű. Új parkolási lehetőségek a meglévő parkolók átépítésével keletkeznek, de a gyalogos közlekedési terek kialakítása miatt elvesztett (rendezetlen) parkolási lehetőségek hiánya miatt a terület parkoló mérlege lényegesen nem változik.

Ez a változat a közlekedés jelenlegi állapotát minimálisan érinti, ami kivitelezéskor kevesebb problémát, és kisebb költséget jelent, a fő közlekedési út alatti közműkiváltások, felújítások időben tovább tolhatók. A megvalósítás kevesebb időt vesz igénybe, hátránya azonban, hogy a meglévő városszerkezeti-közlekedési problémákat változatlanul hagyja.

- Gyalogos közlekedés:

A Fő téri közlekedési tengelyt a Szent Márton templom felé a térfal északi oldalán a régi Szent Márton út mellett, a meglévő fasor irányát figyelembe véve folytatjuk, a Vörösmarty utcai lámpás kereszteződésig. A gyalogos út vonalvezetése -melyet az induláskor kis teresedés áthelyezett szoborral „igazít” a megfelelő irányba-, a templom tornya, és a Szent Márton szobor felé mutat.

Ezzel egyidejűleg megmarad az aluljáró megközelítése, melynek felújítását javasoljuk, mivel ez az útvonal marad továbbra is a túloldal, a piac megközelítésének legbiztonságosabb módja

Az ezen a szakaszon felújított parkoló, és a zöldfelületek megnövelése mellett lehetővé válik az északi térfal üzleteinek kulturált megközelítése, felújított egységes burkolati rendszer kialakításával, melyet több ponton kapcsolunk a sétányhoz.

A Vörösmarty utcai lámpás kereszteződésnél a meglévő helyen, járdaszigetes, lámpás irányítással lehetséges átkelni a csomóponton a túloldalra. A vizuális tengely elhagyását kis „fordító jel” (képzőművészeti alkotás, esetleg információs tábla) jelezheti. A haladás céljának megfelelően megközelíthető a piac, a Zanati út északi oldala. A Szent Márton templom előtti térre indulva is itt kell átkelni a közúti szakaszon.

- Környezet rehabilitáció:

Az épületsorok előtti területrészt elrendezését javasoljuk olyan módon megformálni, mely az üzletek előtti teresedések mellé a gyalogos útvonalat helyezi, a meglévő, kiegészítendő fasorok figyelembevételével. A kiszolgáló út-, parkoló- rendszer ennek a gyalogos zónának a déli oldalára kerül.

Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy a sétány kialakításával felszabaduló területeket a házak felőli oldalon városi térként, gyalogos-, és zöld-felületekként adjuk vissza a városnak.

Szükségszerűvé, ill. lehetővé teszi, hogy a rossz állapotú boltok megújuljanak, az itteni épületek nem csak az emeletükön, (nemrég befejeződött homlokzati felújítás, hőszigetelés) de a földszinten is színvonalas kialakításúak legyenek. (Ez sajnos nem a beruházás része, de ezt a folyamatot elősegíti.)

A meglévő és telepített fasorok felhasználásával nemcsak irányokat jelölünk, de lehatároljuk a gyalogos tereket a gépjármű forgalomtól is.

### **III. Adatok:**

A közlekedési terület átalakítása során nő a gyalogos, illetve zöldfelületként használható területek nagysága, valamint lehetővé válik a parkolók felújítása.

#### **Jellemző adatok (közvetlenül az érintett akcióterületen!):**

	<u>Tervezett állapot:</u>
<u>Zöldfelület:</u>	~2200 m <sup>2</sup>
<u>Burkolattal ellátott felület:</u>	~4700 m <sup>2</sup>
<u>Aszfaltozott parkoló felülete:</u>	37 db ~860 m <sup>2</sup>

#### **IV. Alkalmazott anyagok, térburkolatok, utcabútorok**

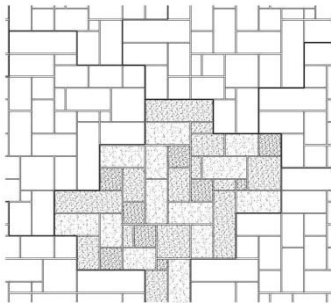
A tervezés során messzemenőig figyelembe vettük az alkalmazott burkolatok, utcabútorok esetében azt az igényt, hogy kapcsolódjunk a kialakításban, megjelenésben is a már meglévő Fő tér, és környékéhez kapcsolódó gyalogos övezetbe.

Ez az oka, hogy ugyanazokat a burkolat, és utcabútor típusokat igyekeztünk alkalmazni a tervezés során mint amilyenek a Fő tér felújítása során használtak. Az adatokat Mangliár Lászlótól, a Fő tér építész tervezőjének adatszolgáltatásaként kaptuk. Ugyanezek az elvek vonatkoznak a köztéri világítási elemekre

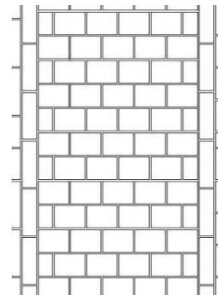
##### 1. Burkolattípusok:

A bemutatott típusokat többféle méretben, és színben használjuk. (térburk., kerékpárút, járda, stb.)

Semmelrock La Linea térkő,  
gránitszürke finomfűvott  
három szürke árnyalatban kő vastagság: 8 cm



Semmelrock La Linea, vagy City Top térkő,  
többféle színben, finomfűvott  
kő vastagság: 8 cm



kiskocka kőburkolat  
lángolt felület, hasítva vágva  
kő vastagság: 8 cm



(kínai) gránit kőburkolat, 8cm vtg  
többféle színben, (rózsaszín, sárga), lángolt felületű  
többféle méretben, kő vastagság: 8 cm



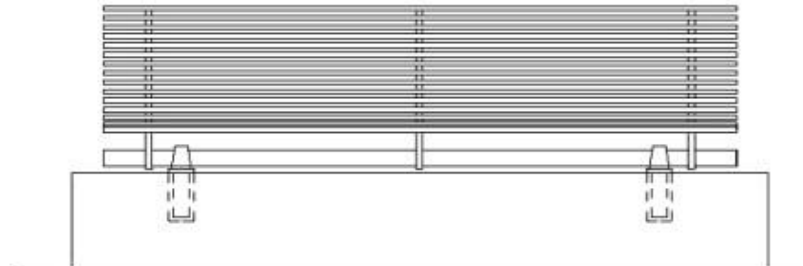
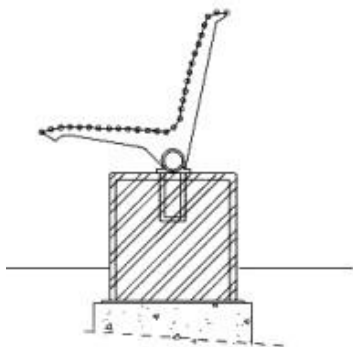
##### 2. Utcabútorok:

###### **Padok:**

Metalco –LIBRE típusú pad, gránittömbre ültetve, (méret: 2000x590x814)

anyag: - ülőfelület: porszórt fém, szín: matt antracit szürke RAL 9007, talp gránit tömb (szürke)

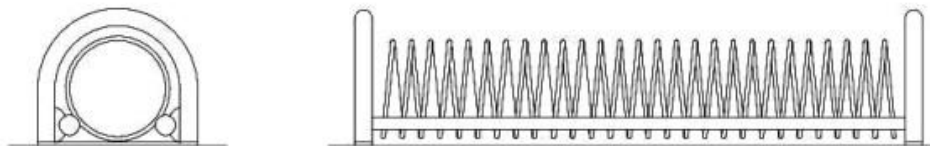
rögzítés: lábcsonkokkal a kőtömb tetején lévő furatokba ragasztva



### Kerékpártárolók:

Metalco – CICLOS típusú kerékpártároló, (méret: 1950x550x470)

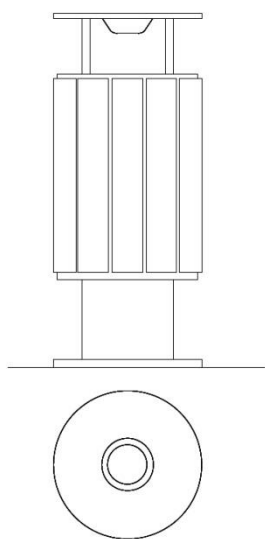
anyag: porszórt acél, szín: matt antracit szürke RAL 9007



### Szeméttárolók:

Metalco – IROKO típusú szeméttároló, (méret: 2000x590x814)

anyag: - váz: porszórt acél, szín: matt antracit szürke RAL 9007, burkolat: borovi fenyő, trópusi vörös színben

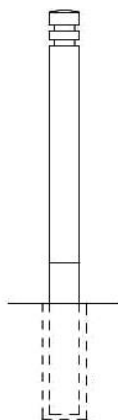


### Pollerek:

Egyedi (Fő téren használt) típusú pollerek,  
méret: D100x1000+400)

anyag: porszórt acél,

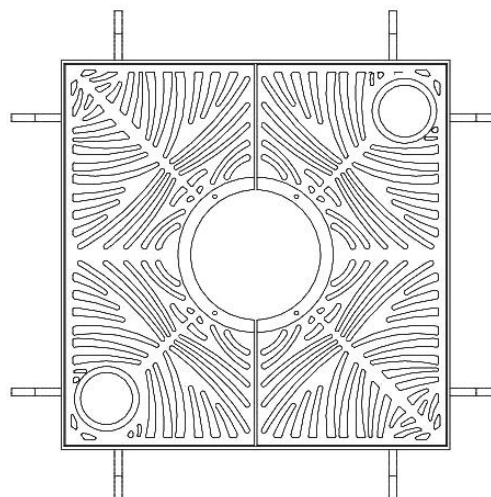
szín: matt antracit szürke RAL 9007



### Veremrács:

Egyedi (Fő téren használt) típusú veremrácsok  
méret: 1500x1500x30

öntöttvas



**Buszváró esőbeálló pavilon:**

Metalco – PARTNERS típusú pavilon paddol

anyag: - váz: porszórt acél, fedés: metacrilate, 4mm

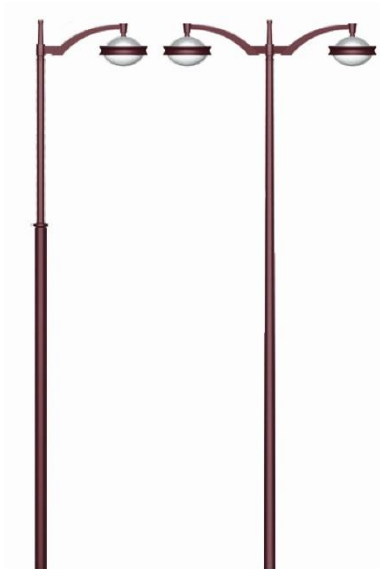


3. Közvilágítás: (L. még elektromos tervfejezetben!)

**Gyalogos sétányok megvilágítása:**

8 vagy 6 méteres, egy vagy kétkarú Windsor lámpakar, Luxor lámpatest,

anyag: - váz: porszórt acél





**V. Költségbecslés****- 0. Közmű rehabilitáció**

Ilyen nagyságrendű téralakítás teljes megvalósulása esetén feltétlenül javasolt a terület teljes közmű rekonstrukciója, ami után a kialakítás megvalósítható.

A közműszolgáltatók előzetes 2014-es nyilatkozatai alapján a területarányos rekonstrukció becsült költsége kb.: nettó **200-250 millió Ft nagyságrendű.**

**A javasoljuk a város részéről tárgyalások kezdeményezését, a tervezett saját rekonstrukciós beruházásaik időben történő ütemezésével, előrehozatalával kapcsolatban.**

**- 1. Térkialakítás**

TERVEZÉSI MUNKÁK (5,3%):	19.000.- eFT
JÁRULÉKOS KÖLTSÉGEK (1,66%):	
(hatósági díjak, bonyolítás, műszaki ellenőr, bemérések):	6.000.- eFT
RÉGÉSZETI FELÜGYELET (1,05%):	3.800.- eFT
ÚT- ÉS BURKOLATÉPÍTÉSI MUNKÁK:	185.000.- eFT
ÉPÍTÉSZET (utcabútorok elhelyezés):	50.000.- eFT
PARKOSÍTÁS:	35.000.- eFT
ELEKTROMOS HÁLÓZAT, KÖZ- ÉS DÍSZVILÁGÍTÁS:	60.000.- eFT
ELŐÍRÁNYZAT KÖZMŰ KIVÁLTÁSOKRA:	6.200.- eFT
összesen (nettó)	365.000.- eFT
<b>1. összesen (bruttó)</b>	<b>463.550.- eFT</b>

## K ö z l e k e d é s i f e j e z e t

### **I. Jelenlegi állapot:**

A Szombathely, Thököly út/Hunyadi út – Szent Márton utca – Vörösmarty utca/Zanati út Szombathely város K-Ny-i, valamint É-D-i irányultságú fő közlekedési tengelye.

A Szombathely elkerülő út megépítésével (86, 87, 89 számú főutak) a belső városi utak állami kezelésből folyamatosan - az elkerülő szakaszok ütemezett megépítésével összhangban - önkormányzati tulajdonba kerültek.

A tervezési szakasz csak önkormányzati kezelésű utakat érint. A visszamaradt úthálózaton a Thököly és Vörösmarty utcát kivéve az 1980-as évek forgalmi szerepköréhez képest – a jelzőlámpás forgalomirányítás fázisidejének módosításán felül - forgalmi rend változás nem történt, azaz a Hunyadi út – Szent Márton u. – Zanati út 2\*2 forgalmi sávnak megfelelő keresztmetszeti kialakítású.

A tervezési terület valamennyi csomópontja jelzőlámpás forgalomirányítású. A Thököly – Szent Márton – Hunyadi – Wesselényi utcák csomópontjában a gyalogosok közlekedése külön szintben, a gyalogos aluljárón keresztül történik.

A tervezési területen minden irányban van menetrendszerinti helyi, valamint helyközi autóbuszos közlekedés. Az autóbusz megállók öbölben vannak elhelyezve.

### **II. Tervezett állapot:**

Ebben a változatban a fő közlekedési utak forgalmi rendjét nem változtattuk, azaz marad a Hunyadi - Szent Márton – Wesselényi – Thököly utak, valamint a Szent Márton utca – Vörösmarty utca - Zanati út jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont.

Ez esetben a jelzőlámpás csomópontok miatt a járműosztályozók továbbra is a jelenlegi sávszámmal biztosítandók a megfelelő csomóponti áteresztő képesség biztosítása érdekében, így a közlekedési felületek csökkentésére nincs mód. A csomópontok, útcsatlakozások, gyalogosátvezetések és autóbuszmegálló-helyek nem változnak.

A beavatkozással érintett terület: a fő közlekedési utakon kívül eső gyalogos, parkoló és zöld felületek.

Szombathely, 2016. január hó

Tóthné Temesi Kinga felelős tervező, közlekedési szakág

## N ö v é n y a n y a g , f á s í t á s v i z s g á l a t a

### **Északi buszmegálló mögötti fák:**

A néhány Gleditsia triacanthos 'Sunburst' (sárga levelű lepényfa) példány jó állapotú, festői ágrendszerű, megtartandó.

### **OTP ház előtti zöldfelület:**

A kisebb park közel egykorú, de heterogén állapotú növényanyaggal rendelkezik. A parkoló melletti Tilia cordata (kislevelű hárs) fasor állapota nem túl jó, a törzsek ferdek, a koronák satnyák. Megtartásuk nem igazán indokolt. Ugyanígy nem kellene megtartani a gyenge, beteg növekedésű fenyőket. A házhoz közelebb csoportban ültetett fák azonban több értéket tartogatnak: szép Acer platanooides (korai juhar), valamint különlegesen szép megjelenésű Quercus cerris (csertölgyszőlgy) példányok találhatóak itt, melyek mindenképp megtartandók.

### **Cserjefelületek:**

Nagyrészt előregedettek, gyomosak, a terület rendezésekor kivágásra kerülnek.

### **Általánosságban:**

Fontos feladat a panelházak minél nagyobb takarása fásítással, a parkolók árnyékolása, a látvány tengelyek hangsúlyozása fasorokkal, a Fő tér Szent Márton templomtorony tengely láthatóvá tétele. A gépjárműforgalom zaj- és porhatásának mérséklésére magasabb cserjék, sövények telepítésére is szükség lehet.

Szombathely, 2016. január hó

Pintér Gábor okleveles táj- és kertépítész mérnök

## K ö z m ű v e k

Szent Márton utca és környezete felújításával kapcsolatos közműépítési feladatok három csoportba sorolhatók. Az első csoportba kerülnek azok a munkák, melyek a közmű szolgáltatók rövid távú rekonstrukciós tervében jelenleg is szerepelnek, illetve azok, melyek ugyan a hosszútávú tervekben találhatók, de a burkolat felújítási munkák elvégzése előtt célszerű elvégezni őket. A második csoportba sorolhatók azok a közműépítési feladatok, melyeket az utak vonalvezetésében, utak terek (teresedések) magassági kialakításában, útcsomópontok kialakításában, zöldfelületek elrendezésében bekövetkező változások eredményeznek. A harmadik csoportba tartoznak a rekonstrukcióra nem szoruló, de bizonyos okok miatt (pl. új térelem, fásítás, új közműépítés, régészeti feltárás stb.) áthelyezendő, megújítandó közművek.

Az első csoportba tartozó munkákat a közműkezelők tájékoztatása alapján állítottuk össze.

Ide tartozik a kisnyomású gázvezeték, vízbekötések, tűzcsapok és a Gyöngyös feletti hídvezeték cseréje, vízvezetéki csomópontok átépítése, egyesített rendszerű csatorna felújítása béleléses eljárással, transzformátor állomások közötti 10 kV-os kábelek cseréje, valamint beton védőcsőben vezetett, utólag szigetelt csövek cseréje előreszigetelt távhővezetéki csövekre. Figyelembe kell venni esetlegesen jelentkező, nem Önkormányzati, vagy szolgáltatói fejlesztési elképzeléseket is. A rekonstrukciós munkákat a közlekedési felületek átépítése, zöldfelületek kialakítása előtt célszerű elvégezni. Amennyiben a rekonstrukciós munkák nem valósulnak meg, a tervezett új utak alatt védőcsövek elhelyezésével kell biztosítani a későbbi időpontban történő, a közlekedést már kevésbé érintő, közmű felújítás lehetőségét. A munkák tervezése, engedélyek beszerzése, kivitelezése és összehangolása időigényes, jelentős mértékű forgalomkorlátozással jár.

A második csoport munkái közé sorolható az új csapadékvíz elvezető, öntöző és a közvilágítási rendszer.

A megújuló csapadékcatornák tervezésénél a következőket kell figyelembe venni: A tervezési területen egyesített rendszerű (közös szenny- és csapadékvíz elvezetés) csatorna üzemel. Ennek megfelelően a víznyelőket, folyókákat, aknafedéseket bűzmentesen kell kialakítani. Azokon a helyeken ahol az útburkolat szintje felemelkedik a határoló terek (területek) szintjére folyóka alkalmazása látszik célszerűnek. A helyi építési rendeletnek megfelelően a parkolók csak vízzáró burkolattal alakíthatók ki. Olajfogó (víznyelőbe helyezhető szűrőbetét) elhelyezése a buszöblöknél válhat indokoltá. A felújítással érintett területen vizsgálni kell a határoló épületek tetőfelületének vízvezetését. Azokat a függőereszeket melyek közvetlenül a járdára, vagy a térburkolatra vezetik a csapadékvizet, állványcsővel, tisztító idommal és terepszint alatti csatlakozási lehetőséggel kell ellátni.

A zöldfelületek öntözését biztosító hálózat tervezését úgy kell elvégezni, hogy a locsolóvíz mennyisége mérhető legyen. A mérőhelyek száma függ a zöldterületek elhelyezkedésétől. A mérőhelyeket úgy kell elhelyezni, hogy azok megközelíthetők legyenek.

A harmadik csoportba tartozik tervezési területen található teljes csatorna rendszer tisztítása, kamerás vizsgálata, az aknafedlapok szintbe helyezése, tisztító aknák javítása, aknahágcsók pótlása.

A közművezetékek tervezésénél általánosságban a következőket kell figyelembe venni:

Törekedni kell az elzáró szerelvények kezelését biztosító tolózár aknák megszüntetésére. Ennek érdekében földbe helyezhető tolózárakat kell alkalmazni. El kell bontani minden feleslegessé váló csapszokrényt. Az aknafedlapok kiválasztásánál az új út nyomvonalából adódó terhelési értékeket kell figyelembe venni. Közlekedési területeken a fedlapokat csillapító betétrel kell ellátni. Amennyiben beruházó részéről igényként jelentkezik, biztosítani kell a fedlapok egységes, igény szerinti mintázatú megjelenését.

A növénytelepítési tervek készítésénél figyelembe kell venni a vonatkozó előírásokat, a vezetékek (víz, gáz) melletti 2-2 méteres sávban mély gyökerű növény nem ültethető. A fogyasztói főelzárók elhelyezését közterületen kell biztosítani. A bekötő vezetékek cseréjénél meg kell oldani a falátvezetéseket is. Egységes fásítás érdekében a szükséges közműkiváltásokat jelezni kell az üzemeltetőknek. Közműkiváltások ideje alatt biztosítani kell a folyamatos szolgáltatást, ideiglenes vezeték építésével számolni kell. Az utak, térburkolatok építésekor a tükör kiszedése után is biztosítani kell a közművek teherviselési szempontból szükséges takarási mélységét. Műemléki környezetben a föld feletti tűzcsapok kiváltásának lehetőségét egyeztetni kell a szakhatósággal. A közművekben bekövetkezett változásokat a közműterképeken ábrázolni kell.

Benczik Zoltán közműtervező

## V i l l a m o s m ű s z a k i l e í r á s

### 1. Tervezési határ:

Lásd építész leírásban.

### 2. Tervezési feladat:

A jelenlegi közvilágítási berendezések állapot felmérése, új közvilágítási koncepció javaslat, díszvilágítási koncepció, és villamos energiaellátás koncepció megadása.

### 3. Meglévő állapot:

- a.) Szent Márton utca: Kétoldalas elrendezésű, 9 m fpm (fénypontmagasságú), 1x, illetve 2x100-150 EKA típusú lámpatest található, acél oszlopokon. A berendezés el-avult, korszerűtlen. A csomópontoknál, két, illetve négykarú fejszerkezettel is található oszlopok.
- b.) Aluljáró: Mennyezetre szerelt, burás, fénycsöves lámpatestek világítják meg az aluljárót. A közvilágítási berendezése elavult, korszerűtlen, sérült.
- c.) Vörösmarty Mihály utca: Váltott elrendezésben 9m fpm beton oszlopra szerelt MC típusú közvilágítási lámpák találhatóak.

### Energiaellátás:

Az érintett területet a következő 10/0,4kV-os transzformátorok szolgálják ki 0,4kV-os feszültség szinten, földkábel hálózaton keresztül.

- a.) Borostyánkő 228 transzformátor: az Áruház épületében található.
- b.) Vásárcsarnok 28 transzformátor: A vásárcsarnok túloldalán található VHTR állomás.
- c.) Vörösmarty II 135 transzformátor: A lakótömb belső udvarában található.
- d.) Szent Márton 27 transzformátor: Épületbe telepített kivitelben üzemel.
- e.) Spar 138 transzformátor: Az üzlet előtti parkolónál található, kompakt kivitelben.

### 4. Közvilágítási javaslat, elvek:

Jelen műszaki, technikai fejlettségi szinten a nátriumlámpás közvilágítást javasoljuk, de a LED-ek rohamos fejlődését figyelembe véve a kiviteli tervek készítésekor ezen elvet felül kell vizsgálni. Külön világítási sávként célszerű kezelni az úttesteket és a lakóépületek körüli gyalogos közlekedési területeket. A fényforrások választásakor figyelembe kell venni továbbá, hogy a területen lévő épületek homlokzat és díszvilágításait célszerű más fényszínű fényforrással megépíteni, hogy szinkontraszttal is hangsúlyozásra kerüljön a kiemelt felület. A közvilágítási földkábel-hálózat teljes mértékben felújításra, átépítésre kerül.

### 6. Kiváltások:

A tervezett átalakítások, építések transzformátorállomásokat nem érint, de 10 kV-os és kitesztelt 0,4 kV-os földkábel-hálózatokat, kábelelosztó szekrényeket, tokozottakat, lemezszekrényeket érint, azaz kiváltásukat, áthelyezésüket, védelmüket kivitel tervek készítésekor meg kell oldani. A területen az összes kábelelosztó szekrény korszerű, üvegszálas, műanyag típusokra cserélendő.

Szombathely, 2016. január hó

Horváth Gyula Vladimír villamos vezető tervező