**Kelemen László utcai jobb oldali peron elbontása és új ideiglenes peron tervezése, kivitelezése, kísérleti napelemes peronvilágítással, utas váró áthelyezéssel – OPCIÓS TÉTEL – tervezésének műszaki díszpozíciója:**

A tervezési feladat a hűvösvölgyi villamos vonalon az **Kelemen László utcai - peron tervezésének műszaki díszpozíciója** - megállóhelyek akadálymentességi követelményeknek megfelelő áttervezése.

A tervezési munka részeként figyelembe kell venni, hogy a későbbiek során ezen a szakaszon is CAF villamosok fognak közlekedni.

A megállóhelyi peronok hasznos hossza alapvetően **38** méter (ahol a diszpozíció másként nem rendelkezik), a peronmagasság sk+26 cm, a szegélytávolság a vágánytengelytől 1,33 m legyen. A tervezendő peronok minimális szélessége 2,50 méter, a peronok külső oldalán zárt korlátsor tervezendő. A peronokra utasvárók tervezendők.

A peronok a vonatkozó jogszabályokban előírt megvilágítási értékeket szükséges biztosítani, **kísérleti napelemes peronvilágítással**.

A peronok és peronrámpák burkolatának anyaga egységesen homokszínű (sárga) téglalap alakú beton térkő. A vágány szegély mellett 4 sor (40 cm) széles sávban a peronok teljes hosszában vörös színű térkő burkolatot terveztünk, az elsodrási határ jelzésére.

A rámpák alját követően a csatlakozó gyalogos felületek burkolata öntött aszfalt, amelyet a térkő felületektől kerti szegély választ el.

A térkő burkolatú peronfelületeken elhelyezkedő távközlési és egyéb kábelaknák fedlapjait térkővel burkolható kivitelben kell megtervezni.

A peronburkolaton belül és a csatlakozó gyalogos felületeken is a gyalogátkelő vonaláig a vakok és gyengén látók közlekedését elősegítő taktilis burkolati sávok tervezése szükséges. A taktilis sávok egységes elvek szerint létesüljenek, a gyalogátkelőhelyek szegélye mentén 60 cm széles veszélyt jelző (domború pöttyös felületképzésű) sávot, innen a peronok mellett megálló villamos első ajtajához, 30 cm széles, hosszirányú domború csíkokkal kiképzett felületű vezető sáv irányítsa az utasokat. Az első ajtó vonalában a vezető sáv végén egy megállító (pöttyös) burkolati elemet kell elhelyezni.

Az akadálymentességi követelményeknek megfelelő peronok minimális elvárt paraméterei miatt mindkét peront a csomópont Hűvösvölgy felőli oldalán kell megtervezni. **Jelen projekt keretében csak a jobb oldali peron tervezése a feladat.**

A Hűvösvölgy irányú peron szélessége minimum 3,00 méter legyen, a jelenlegi peronon lévő utasváró a peron középső harmadába tervezendő át, felújítást követően. **A jelenlegi utasváró áthelyezését úgy kell megtervezni, hogy az előírásokban lévő közlekedési sávok betarthatók legyenek.**

A peron áthelyezés a Hűvösvölgy felé eső szabad, füves területre kerül. A meglévő fa utasváró épületet is át kell helyezni, felújítani csak a végleges esetben kell.

A Széll Kálmán tér irányú peron szélessége minimum 3,00 méter legyen, a jelenlegi peronon lévő utasváró a peron középső harmadába tervezendő át, felújítást követően. Az utasváró elhelyezésénél törekedni kell arra, hogy a megállóhely közelében fák megtarthatók legyenek. A peronnak a mögöttes járdához teljes hosszban, szintkülönbség nélkül kell csatlakoznia.

A vágányok közé a pályatengelybe új életvédelmi kerítés, továbbá a megmaradó felsővezeték oszlopok lábazatának felújítása, és korrózióvédelmi festése is tervezendő.

A jobb vágány szerinti szelvényezésnek megfelelően mindkét vágányban ágyazatcsere és vágányszabályozás tervezendő a 30+00 – 30+70, és a 30+85 – 32+75 szelvények között. Kiviteli terven az állapottól függően szükséges kapcsolószer- és síncseréket is ábrázolni kell.

A villamosok havária eseti visszafordítására a peronok végpont felőli (Hűvösvölgy felőli) oldalára kézi állítású, B48-100/100e kitérőkből álló, gyök felől járt egyszerű vágánykapcsolat tervezendő, zúzottkő ágyazatban, betonaljas alátámasztással, hézagnélküli kivitelben, váltófűtéssel. A vágánykapcsolatot úgy kell elhelyezni, hogy legfeljebb csak egy középoszlop kiváltása legyen szükséges. A munkavezetéket és a légkábeleket továbbra is a pályatengelyben kell vezetni, keresztsodrony felfüggesztéssel. **– A jobb oldali peront úgy kell megtervezni, hogy későbbi vágánykapcsolat tervezését, kivitelezését ne lehetetlenítse el.**

**Meg kell tervezni peron berendezések helyét (FUTÁR- kijelző helyét, megálló helyi tábla, közműszekrények, biztonsági tükör, szemetes edény, kandeláber, jelzőtáblatartó oszlop, pad, fenék támasz, reklámfelület, utas tájékoztató hirdetmények és kereskedelmi célú hirdetéseket tartalmazó háttér világítású vitrinek, jegyautomata, térfigyelő kamera, stb.) a BKK Zrt. és BKV Zrt. és Önkormányzattal való egyeztetés szerint. A peronberendezésekhez szükséges védőcsöveket el kell helyezni, de nem minden peronberendezés kerül kivitelezésre.**

**A peronberendezéseket tilos a térkőbe rögzíteni, a burkolatlapra, burkolat alatti beton alaptestre kell rögzíteni.**

**A fák és közműveket kölcsönösen védeni kell védőtávolságon belül elhelyezett szádpallóval vagy közműgyűrűvel.**

**Meg kell tervezni és meg kell építeni a kísérleti napelemes peronvilágítás.**

**A tervezendő peron helyén meglévő közvilágítási oszlop van, szükséges ennek vizsgálata maradhat vagy áthelyezedő, ha igen tervezési feladat a közvilágítási oszlop áthelyezésének megtervezés és a kivitelezése.**

Egyeztetések

Megbízó minimum két alkalommal ír elő dokumentált egyeztetési kötelezettséget a Tervező számára a Megbízó mellett a terveztetés illetve az engedélyezés miatt szükséges minden szervezettel, de különösen a következőkkel:

* érintett kerületi Önkormányzatokkal,
* érintett közműszolgáltatókkal,
* Budapest Közút Zrt. Forgalomtechnikai igazgatóságával, Út-, Híd-, Műtárgy fenntartási Igazgatósága, Műszaki Nyilvántartási és ellenőrzési Osztály,
* BKV Zrt.
* BKK Közlekedési Divízió; BKK Stratégiai, fejlesztési és beruházási Divízió, BKK Tömegközlekedési Divízió, BKK Forgalombiztonsági Taxi és Parkolási Divízió,
* Budapest Rendőrkapitányság.

A következőkben felsorolásra kerülnek a felhívás tárgyát érintő fontosabb magyar előírások, szabványok, rendeletek, előírások. A felsorolás tájékoztatás céljából készült, az Ajánlatkérő a teljes körűségért nem vállal felelősséget, értelemszerűen mindig az érvényben lévő, illetve hatályos változatot kell alkalmazni:

* A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény.
* Országos Vasúti Szabályzat II. kötet, 18/1998. (VII.3.) KHVM rendelet.
* 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről.
* 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól és 20/1987. (XI.21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről.
* Útügyi Műszaki Előírások vonatkozó részei.
* 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről.
* 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről.
* 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól.
* 2007. évi LXXXVI. törvény a villamos energiáról (VET).
* Az érvényben lévő BKV F1 – F2 számú, „Jelzési és Forgalmi Utasítás a közúti vasutak számára” című utasítás vonatkozó előírásai.
* „Feltétfüzet közúti vasutak forgalomirányításához szükséges biztonságtechnikai elemek és berendezések számára BKV-VILL-1.04” című dokumentum kötelező előírásait.
* „BKV Zrt. Közúti vasúti pályaépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások” (Sárga könyv).
* „Útmutató megvalósíthatósági tanulmány készítéséhez a 2007-2013 időszakban a Közlekedési Operatív Program pályázataihoz” c. útmutató.
* Az érintett kerületek hatályos Városrendezési és Építési szabályzatai és a gépjárműve tárolására vonatkozó rendeletei,
* **Arculati kézikönyv – Villamos- és autóbuszmegállók tervezési útmutató (Aktuális versoi letölthető a BKK honlapjáról),**
* **Terveket formai szempontból az ÚT-21.226 (e-ÚT 03.00.21) útügyi előírás figyelembe vételével kell elkészíteni.**