



FIABCI-HUNGARY

INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

A pályázatot ismertető kiadványhoz szükséges alapadatok és kiegészítő információk

Pályamű elnevezése és címe: Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ
7400 Kaposvár, Áchim András utca 1.
Pályázó: SWIETELSKY Építő Korlátolt Felelősségű Társaság
Beruházó: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Tervező: VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.
Kivitelező: SWIETELSKY Építő Korlátolt Felelősségű Társaság és
SWIETELSKY stavební s.r.o.

Az ingatlanfejlesztés koncepciója.

A Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ egyedülálló, az ország első ilyen jellegű fejlesztése. A közlekedési formák egymás mellé rendezésével a kaposvári közlekedés gyorsabbá, biztonságosabbá és kényelmesebbé vált. A fejlesztés részei összehangolt funkcionális egységet alkotva naponta 32 ezer ember életét teszi komfortosabbá, mind emellett letisztult formáival és színeivel modern városképet alakít, melynek fókuszpontja a város új szimbólumaként értékelhető Esterházy híd.

E fejlesztés messze túlmutat a közlekedés modernizálásán. Olyan város- és területrehabilitációs koncepció életre keltése, amely új városi gyűjtőutak, közúti és gyalogos felüljárók építése révén, megújult közterületek és élhető közösségi terek létrehozásával egyedülálló és példaértékű produktumot hozott létre. A felszín felett impozáns és innovatív műszaki megoldásokkal, a felszín alatt pedig a közműhálózatok megújításával, modernizálásával tartós, biztonságos és élhető környezetet teremt az ottélők és az átutazók számára.

Kelt Budapest, 2022. szeptember 20.





FIABCI-HUNGARY
INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

Pályamű elnevezése és címe: Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ
7400 Kaposvár Áchim András utca 1.
Pályázó: SWIETELSKY Építő Korlátolt Felelősségű Társaság
Beruházó: NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Tervező: VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.

Adatok

A létesítmény elnevezése és pontos címe:

Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ (7400 Kaposvár MJV területe)

A nevező adatai:

SWIETELSKY Építő Korlátolt Felelősségű Társaság (cím: 1016 Budapest, Mészáros utca 13., felelős személy: Honti Krisztián, telefon: +36 30/440-5495, e-mail: honti.krisztian@swietelsky.hu)

Beruházók adatai:

NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (1134 Budapest, Váci út 45., felelős személy: Nyúl Zoltán beruházási vezérigazgató-helyettes, telefonszám: +36-1/436-8100, e-mail: info@nif.hu)

Tervező, adatai:

Generáltervező VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. (6000 Kecskemét Ceglédi út 2. felelős személy: Tóth Ambrus, telefonszám: +36/30-374-0059, e-mail: totham@vikoti.hu)

Kivitelező adatai:

SWIETELSKY Építő Korlátolt Felelősségű Társaság és SWIETELSKY stavební s.r.o. (cím: 1016 Budapest, Mészáros utca 13., felelős személy: Honti Krisztián, telefon: +36 30/440-5495, e-mail: honti.krisztian@swietelsky.hu)

Üzemeltetők adatai:

Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata (7400 Kaposvár, Kossuth tér 1., felelős személy: Szita Károly polgármester, telefonszám: +36 82/501-502, e-mail: polgarmester@kaposvar.hu)

MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Pályavasúti terület igazgatóság Pécs Területi Ingatlankezelési és Zöldterület karbantartási osztály (7623 Pécs, Szabadság utca 39., Káplár Tünde Osztályvezető, telefonszám: +36 30/497-5701, kaplar.tunde@mav.hu)





FIABCI-HUNGARY

INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

A projekt ismertetése

Az ingatlanfejlesztés célja és koncepciója

Az európai közlekedéspolitikai közlekedési módok egymásra épített együttműködésével kívánja megvalósítani a versenyképes, egységes és hatékony közlekedési rendszert. E szemlélet szerinti tervezési és kivitelezési feladat az intermodális közösségi közlekedési csomópontok létrehozása, magába foglalva a vasúti, a helyi és helyközi autóbusz közlekedés kiszolgálására alkalmas pályaudvar teljes infrastruktúráját, a közlekedési alrendszerrel való kapcsolatok kiépítését és a szükséges közlekedési kapacitások fejlesztését.

Az ország első ilyen jellegű fejlesztése, mely egyben a kaposvári Németh István Program legnagyobb városon belüli beruházása, a Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ.

E komplex létesítmény több helyszínen megvalósult összehangolt fejlesztéseinek köszönhetően a környezeti adottságok megóvása-megtartása mellett, a fenntarthatóság és gazdaságosság elveit követve a felszín felett impozáns és innovatív műszaki megoldásokkal, csendes aszfalt használatával, energiatakarékos, vezérelhető LED közvilágítással, napelemrendszerekkel teszi a beruházást példamutatóvá, továbbá a felszín alatt a közműhálózatok megújításával, modernizálásával tartós, biztonságos háttérrel élhető környezetet teremt az ottélók és az utazóközönség számára.

A projekt a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését is magába foglalja, azaz új, modern közúti-vasúti kapcsolatokat valósít meg, a személyforgalom akadálymentes közlekedésével. Mindemellett a megyeszékhely közösségi közlekedését központosítja és az úthálózat áttervezésével tehermentesíti a belvárost.

Építészeti és városfejlesztési koncepció

Az intermodális csomópont telepítése, tervezése, megvalósítása és üzemeltetése - a hatékony közlekedés és az élhetőbb települések érdekében - új kihívást jelent az urbanisztikai és közlekedési szakma, valamint a beruházók-tervezők-üzemeltetők számára.

A lehetséges helyszínek tágabb környezetét kellett településszerkezeti szinten vizsgálni és értékelni annak érdekében, hogy a fejlesztésre kijelölt terület a közvetlen környezetében lévő utcákban és tereken - a kiszolgáló forgalom, a tömegközlekedés, a kerékpározás, és az erős gyalogos forgalom - az együttműködésen alapuló térhasználatot megvalósítva városfejlesztési pólussá válhasson.

A közlekedési központ fő egysége a buszpályaudvar. Megvalósításának célja az egymástól elválasztott helyi- és helyközi buszpályaudvar egyesítése és annak a vasúttal való fizikai összekapcsolása. Korábban, a nagyforgalmú Budai Nagy Antal utca, a terület északi részén működő helyközi és déli részén álló helyi buszpályaudvarok közötti, hullámokban intenzív gyalogosforgalom akadálya és veszélyforrása volt. A nem működtethető épületállomány elbontásával, az utca vonalának korrekciójával, a vasúti pályáig terjedő intermodális tér alakult ki, mely tágas és biztonságosan üzemeltethető. A fejlesztés révén, a gyalogos-kerékpáros műtárggyal integráltan kialakított közös főépületből irányított helyi- és helyközi autóbusz járatok indulnak és érkeznek közvetlenül a vasúti pályaudvar szomszédságában.

A két közlekedési társaság összehangoltan irányítja a pályaudvar működését, közös biztonságtechnikai rendszert és közös hangos- és vizuális utastájékoztató rendszert üzemeltetve. Az utazóközönség számára egy váróteremben érhető el a busz és vasút közlekedési társaságok menetrend-információja. Az épület homlokzatára is kerültek összesítő kijelzők, melyek a hídon közlekedő utasok informálását segítik, valamint a vasúti- a buszpályaudvari- és a közös peronon a kijelzők mellett info-oszlopokkal egészült ki a vizuális utastájékoztató.

A kapocs, a gyalogos- és kerékpáros összeköttetés mozdítórugója az Esterházy híd, mely impozáns, egyedülálló ferdekábeles acélhíd méltán vált a megyeszékhely szimbólumává. Felületén egymástól elválasztott kerékpáros és gyalogos forgalmi rend került kialakításra a biztonságos haladás érdekében. Felszíne városi köztér jellegűen, intenzív zöldfelületekkel és ülőpadok kialakításával sétányként köti össze a vasút által kettészelt várost és táplálja a közlekedési központot. A gyalogos híd mindkét oldala lépcsős és rámpás levezetést is kapott, valamint 4 db liftet az akadálymentes közlekedés biztosítása céljából: a két végponton, illetve középen közvetlen kapcsolatot biztosítva a peronokhoz. Az északi hídfő





FIABCI-HUNGARY

INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

építményében diszponibilis helyiségek létesültek. A híd déli végén, a Kapos folyó partján pedig tájépítészeti eszközökkel megformált levezetés készült, illeszkedve a folyóparti zöld sávba.

A vasútállomás jelentős teherforgalma miatt, a korábban szintbeni vasúti átjárónál kialakult torlódások megszüntetése érdekében az érintett útszakasz külön szintben került átvezetésre a vasút felett. A felüljáró megvalósításával a hosszas várakozások felszámolása mellett, a vasút déli oldalán is folyamatossá vált a közúti összeköttetés, alternatív útvonalat biztosítva a kelet-nyugat irányú közlekedésnek.

Belterületi fejlesztés lévén kivitelezői oldalon a legnagyobb kihívást az organizációs feladatok jelentették, ugyanis elengedhetetlen volt, hogy a megyeszékhely közlekedése az építés alatt is működőképes maradjon.

Rövid leírás a fejlesztésről (adatok, méretek, jellemzők)

A projekt többféle épített környezet megvalósítását, átalakítását és modernizálását, építési feladatot is magába foglal. A buszpályaudvar peronjainak és épületeinek kivitelezése mellett, vasúti- és úthálózati fejlesztési feladatokat, hidépítési munkálatokat, sofőrpihenő, P+R parkolók megvalósítását, közmű hálózat kiépítését egyaránt tartalmazza.

Buszpályaudvar peronok és épület:

A buszpályaudvart kiszolgáló, földszint + két emelet kialakítású, iroda és szociális funkciókkal is rendelkező épület valósult meg. Erről a területről történik az utasperonok elérése is. A földszinti területen utaskiszolgáló funkciók, jegypénztár, ügyfélszolgálat kapott helyet. Az emeleteken buszvezetői tartózkodó, forgalmi irodák és egyéb, irodai funkciók találhatóak.

Az autóbushoz buszpályaudvar peronjainak lefedésére 2 db perontető készült. Felvételi épület mellett: 9,6 m széles, 180,8 m hosszú, 4,6 m magas, továbbá távolabb pedig egy 6,0 m széles, 130,5 m hosszú, 4,6 m magas építmény készült. A felvételi épülettel összeépülő szélesebb tető középső mezőjében üveg felülvilágító sávok kerültek elhelyezésre.

Vasútfejlesztés:

A beruházás keretében átépült a peron az I. vágány mellett az „A” peronon 251 m hosszon, „B” peronon 90 m hosszon, valamint felújításra került a II. - IV. vágány közötti „C” peron is. A vasútállomás „A” és „C” peronjain 1-1 db perontető készült, mely az „A” peronon: 5,6 m széles, 45,2 m hosszú, 4,5 m magas, „C” peronon: 5,6 m széles, 74,9 m hosszú, 4,9 m magas.

Esterházy híd:

Az acélhíd keresztmetszeti szélessége 7,90 m, hossza 169,60 m, felülete 1.339,84 m².

Vonalvezetése: egyenes 145,46 m hosszon, R35 m-es ív 24,23 m hosszon.

A felszerkezet keresztmetszete szerkezeti szempontból szekrény keresztmetszetű a széles hídpálya miatt és a csavarómerevség fokozása érdekében. A pálya orthotrop kivitelű, a szekrényen kívüli szakaszokat változó keresztmetszetű konzolok hordják. A szekrény keresztmetszetű merevítőtartó mászható, a szerelési és egyben végállapotú nyílások elrendezése úgy került kialakításra, hogy 35 m-t nem meghaladó távolságon belül elérhetőek a nyílások.

A pilon kivételével vasbeton hídfő felmenő falak és pillér oszlopok, valamint fejgerendák alkotják a felszín feletti alépítményeket. A fejgerendákon saruzsámolyok kerültek kialakításra.

A pilon acélszerkezetű, változó keresztmetszeti méretű, a magassággal lineárisan csökkenő oldalhosszúságú, az alaprajzi hídtengely homorú oldalán helyezkedik el, hídtengelyre merőleges kitérése van, ami a vízszintessel bezárt 81°-os szöget jelent. A pilon ferdesége az erőjáték szempontjából kedvező, a felszerkezet önsúlya és a hasznos terhelés a pilon önsúlyával ellentétes értelmű igénybevételeket és elmozdulásokat okoz. A kis szerkezeti magasságú, karcsú és kis tömegű függesztett felszerkezet természetéből adódóan érzékeny a dinamikus hatásokra mind építési-, mind végállapotban. A nemzetközi és hazai tapasztalatoknak megfelelően a híd rezgéseiből adódó gyorsulások 3 db lengéscsillapító segítségével tarthatók kordában.

Úthálózat fejlesztés:

4.023 m közút került átépítésre, felújításra „A” érdességi kategóriájú aszfalt alkalmazásával a zajterhelés csökkentése érdekében. Budai Nagy Antal utca teljes szakaszán 2x2 sávú útszakasz épült a





FIABCI-HUNGARY

INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

buszpályaudvar kiszolgálására és a ráhordás-elhordás támogatására. A további közutak a Baross Gábor utca – Béla király utca – Csik Ferenc sétány 2x1 sávban épültek a 3,25 m széles forgalmi-, 0,25 m széles biztonsági sávokkal, így a teljes burkolatszélesség 7,00 m.

Közúti csomópontok:

3 db új körforgalmú csomópont létesült. Az 1. számú körforgalom a buszpályaudvar forgalmát segítő 2x2 sávossal kialakítással épült a Budai Nagy Antal utcában, nagy zöldfelülettel, szökőkúttal.

Az ide csatlakozó Baross Gábor utca végén létesült a 2. számú körforgalom, ami a régi szintbeni vasúti keresztezés kiváltására épült, az új közúti felüljárót és vele a keleti városrész forgalmát, a hosszútávú buszparkolót és a cukorgyár teherportát köti be a belvárosi csatlakozást biztosító Baross Gábor utca – Hársfa utca áramlásába, biztosítva ezzel a négy égtáj felől érkező közlekedés zavartalanosságát.

A közúti felüljáróról a déli városrésze érve alakítottuk ki a 3. számú körforgalmat, mely alkalmas a túlméretes járművek áthaladására is.

Béla király utcai közúti felüljáró:

A cukorgyári iparvágány, a 41. számú Dombóvár–Gyékényes, és a 35. számú Siófok–Kaposvár vasútvonalak felett közúti híd épült, mely 80 cm átmérőjű fűrt vasbeton cölöpalapozással készült. A 50 m hosszú egynyílású, monolit pályalemezzel egytt dolgozó 150 cm magas előregyártott előfeszített hídgerendás szerkezetű közúti hídon a gyalogos és kerékpáros forgalom egyaránt megoldott.

Sofőripihenő:

A projekt keretén belül a keleti városrészben új hosszútávú buszparkoló létesült 7.284 m² alapterületen, 757,2 m² zöldterület kialakítással, padokkal, kerékpártárolókkal és a buszállások mellett személyautó parkolókkal. A 190,4 m² alapterületű egyszintes épületben elhelyezett közösségi pihenőhelyek és szociális blokkok szolgálják a VOLÁNBUSZ Zrt. alkalmazottainak felfrissülését, pihenését.

P+R parkolók:

Összesen 184 db parkolóhely épült, illetve került felújításra, térkő és aszfalt borítással. A vasútállomás Felvételi épülete mellett 1.600 m² területen 28 db (2 db akadálymentes), további 79 db új P+R parkoló a Csik Ferenc sétányon 400 m hosszban. Továbbá 67 db felújított parkolóhely készült (4 db akadálymentes és 2 elektromos töltést biztosító) merőlegesen az útpályára térkő borítással. Buszpályaudvar északi részén 3 taxi-, 2 db K+R parkoló és 5 db parkoló került kialakításra.

Kerékpár hálózat:

Összesen több, mint 2 kilométerrel bővült a városi kerékpárút hálózat. A Béla király utca és a Csik Ferenc sétány beavatkozással érintett szakaszain az úttal párhuzamosan közös gyalog- és kerékpárút épült, így az átépített vasúti átkelőn, vagy a Béla király utcai új közúti hídon keresztül a Csik Ferenc sétányon át az új Esterházy híddal közvetlen összeköttetés létesült az északi és déli városrészek között.

Innovatív műszaki és környezettudatos megoldások

A beruházás kármentesítési feladatokkal kezdődött a tervezési terület egy részén megállapított talaj- és talajvíz szennyezettség miatt. 15.400 m² területen 5,5-7,3 m mélységben. Mintegy 4.420 m³ talaj kitermelésével és a keletkezett munkagödörben felgyűlt szennyezett talajvíz kitermelésével, majd tiszta talaj visszatöltéssel a terület kármentesítése megtörtént, a projekt területelőkészítési feladatai biztonságos környezetben megkezdődhetnek. Felelősségteljes, környezettudatos mérnöki tevékenységgel, hatékony, gazdaságos méretezéssel biztonságos, hosszú távon fenntartható üzemeltetői környezetet teremtettünk.

Az elbontott épületek anyaga újra-hasznosításra került, kiváltva ezzel közel 60.000 tonna távolról érkező bányaterméket.

A fejlesztéssel érintett területek teljes tartományában energiatakarékos LED világítótesteket alkalmaztunk, a burkolatok és hőszigetelő anyagok gondos megválasztásával, méretezésével, tudatosan csökkentettük a környezetterhelést.

A perontetőkön 163 db 12x6 m 340 Wp-os FJB monokristályos standard modulból álló ragasztott PV rendszer került telepítésre, összesen mintegy 50 kWp csatlakozási inverter-teljesítménnyel, tehát HMKE méretben, közcélú hálózatra csatlakoztatva. A napelemek Lotuseffect felületű, szennyeződésgátló öntisztító hatású, mely 2 mm vékony, ellenáll viharoknak, jégverésnek.





FIABCI-HUNGARY

INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

A Sofőrpihenő épület légkezelő fűtését és hűtését Daikin Altherma ERLQ011CW1 és EHBX11CB9W rendszer látja el. A VRV hűtő körfolyamat révén külső levegőből nyerjük ki a szükséges hűtési és fűtési energiát. Szezonális hatékonysága A+++.

A projekt területén megújult a közvilágítási hálózat. Energiatakarékos GE lámpatesteket alkalmaztunk, melyek Prolan vezérlés beépítésével - a lámpatestek üzemállapotára vonatkozó adatokkal és a fényerő szabályozással - segítik a hatékony üzemeltetést.

A kiemelt területeken Anti-grafiti bevonatokat alkalmaztunk. Az utcabútorok tekintetében is a tartósság és a használhatóság volt az elsődleges szempont.

A zöldterületeken ültetett több, mint 35.000 növény - 36 fajta fa és 58 féle cserje és évelő - színes és hangulatos környezetet teremt, mely az épített környezetben alkalmazott anyag- és színhasználattal harmonizált egységet alkotva alakítja az Intermodális Közlekedési Központ arculatát.

Látvány, fenntarthatóság, funkcionalitás és üzemeltethetőség szempontjából is kiemelkedő, innovatív építészeti koncepcióval találkozunk a közlekedők.

A kivitelezés kezdete és befejezése

A kivitelezési munkák kezdete: 2017. október 17.

Az első munkaterület átadás: 2018. április 18.

Az ünnepélyes alapkövetételre 2018. május 18-án került sor.

A műszaki átadás-átvételi eljárás 2020. szeptember 30. nappal zárult.

2020. november 10-ig a használatbavételi és forgalomba helyezési engedélyezési eljárások befejeződtek. Ezen a napon minden érintett birtokba vehette a projektelemeket.

A fejlesztés finanszírozása és értékesítése, bérbeadása

A „Kaposvár Megyei Jogú Város Intermodális Pályaudvar és hozzá kapcsolódó közösségi közlekedés fejlesztése (IKOP-3.2.0-15-2016-00016) elnevezésű projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósult meg.

A közösségi célú fejlesztés révén a bérbeadás és értékesítés nem releváns.

Hogyan szolgálja az ingatlanfejlesztés a szűkebb és tágabb környezetét, az életminőség javítását és a közösségi érdekeket

A modern közlekedéspolitikai központi kérdésére, azaz hogyan érhetjük el, hogy az utazóközönség a közösségi közlekedést válassza, és ezáltal mikroszinten részese legyen a fenntartható fejlődésnek, az intermodális áramlás szervezés életre keltése adhat választ.

Azon túl, hogy az utazási lánc egymáshoz kapcsolódó elemei közötti átjárásnak komfortos, összehangolt és megbízható infrastruktúrát biztosítunk elérjük, hogy az átszállás az utazók számára haszonnal is járjon, tehát azt képesek legyenek felhasználni napi dolgaik intézésére azáltal, hogy városfejlesztési pólussá váló intermodális közlekedési központokat hozunk létre. A közösségi eszközöket használó utas itt szerezhet előnyöket a csak egyéni eszközt használóval szemben, azáltal, hogy utazásába illesztve elérhetőek a napi szükségleteit fedező szolgáltatások (gyorsabb információhoz jutás, banki, postai, kormányhivatali és egyéb szolgáltatások, vásárlás stb.).

A projekt teljes területén, az utasforgalmi és közösséfgorgalmi területeken biztosított az akadálymentesség, ezáltal a fizikai környezet, a beruházás elemei mindenki számára önállóan, biztonságosan és kényelmesen használhatóak.

A fejlesztés révén a városi közlekedés áramlását megváltoztatva, a forgalmat elvezetve a belvárosból a légszennyezés és a szállópor koncentráció is csökkent. Megfelelő kopórétteg alkalmazásával a belváros zajterhelése is redukálódott.

Minden anyag és technológia kiválasztása 21. századi szellemiségben történt, így az épületek, építmények teljesítik a korszerű és szigorú energetikai, akadálymentességi követelményeket.

A területen végzett növénytelepítés nyomán csökken a légszennyezés. Több 10.000 négyzetméteren bővült, újult meg a fűfelület, ezáltal nyugodt zöld környezetet biztosítva az egyre zöldebb belvárosban.





FIABCI-HUNGARY
INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

Főbb adatok

Projekt megnevezése /name of the project	Kaposvári Intermodális Közlekedési Központ	
Telek területe / territory of the plot	~100.000	m2
Beépített terület /constructed area	~80.000	m2
Zöld terület / green area	~20.000	m2
Bruttó szintterületi mutatóba beszámítandó alapterület /Total surface	nem releváns	m2
Értékesíthető, bérelhető nettó terület / part for rent or sale	nem releváns	m2
Építési költség, melyből /Total construction cost	nettó 12 628	millió HUF
Saját erő/ own resource	nem releváns	%
Hitel /loan	nem releváns	%
Értékesítésből /from sales	nem releváns	%
Eladás, bérbeadás állása /sold or rented		
Kivitelezés befejezésekor/ at the end of the construction	nem releváns	%
1 évvel később/1 year later	nem releváns	%

Sajtóanyagok:

[A közlekedési központ projektfilmje | Kaposvár Most.hu \(kaposvarmost.hu / 2020.12.26.\)](#)

[Átalakult Kaposvár: átadták az ország első új intermodális csomópontját | Magyar Építők \(magyarepitok.hu / 2020.11.10.\)](#)

[Megépült a Kaposvári Közlekedési Központ | MÁV-csoport \(mavcsoport.hu / 2020.11.10.\)](#)

[Így még nem látták a közlekedési központ belvárosi építményeit | Németh István Program facebook oldala \(facebook.com / 2020.11.10.\)](#)

[Kaposvári Közlekedési Központ | Kaposvári Közlekedési Zrt. \(kaposbusz.hu\)](#)

[Így épült fel Kaposvár új közúti felüljárója | Németh István Program facebook oldala \(facebook.com / 2020.11.02.\)](#)

[Így halad a kaposvári intermodális csomópont építkezése – galéria | Somogyivár \(somygyivar.hu / 2020.05.12.\)](#)

[Évszázada elszakított városrészt kapcsolnak vissza Kaposvár vérkeringésébe | Magyar Építők \(magyarepitok.hu / 2018.05.18.\)](#)

[Kaposvár IMCS | NIF Zrt. \(youtube.com / 2018.05.18.\)](#)

