

KONCEPCJA ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W SĘDZISZOWIE MAŁOPOLSKIM

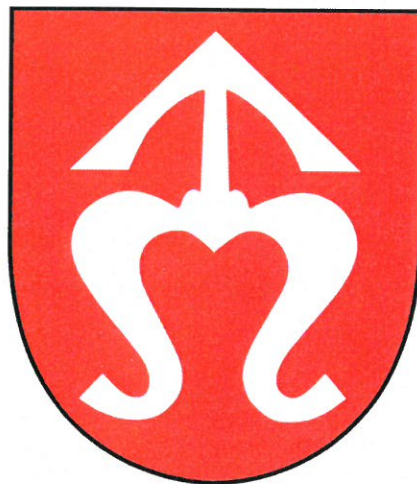
URZĄD MIEJSKI
W SĘDZISZOWIE MAŁOPOLSKIM
39-120 Sędziszów Młp ul. Rynek 1
tel /0-17/22-18-001 fax/0-17/22 18-313

Obiekt: Dworzec autobusowy PKS.

Adres: Sędziszów Małopolski ul. Kolejowa

Inwestor: Gmina Sędziszów Małopolski

Branża drogowa:



Z up. BURMISTRZA
mgr Wiesław Wojdon
ZASTĘPCA BURMISTRZA

SPIS ZAWARTOŚCI

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Ogólny przedmiot cel i zakres inwestycji.....	3
2. Cel inwestycji i oczekiwane rezultaty.....	4
3. Podstawa, przedmiot, cel i zakres opracowania	5
3.1 Podstawa opracowania.....	5
3.2 Przedmiot opracowania.....	5
3.3 Zakres opracowania.....	5
3.4 Zakres prac	6
4. Opis stanu istniejącego i lokalizacja	6
4.1. Położenie geograficzne i lokalizacja inwestycji	6
4.2 Istniejąca zabudowa , infrastruktura i sieć komunikacyjna	7
4.3. Dane techniczne ogólne wiaty.....	7
4.3.1. Dane dotyczące istniejącej konstrukcji wiaty.....	7
4.4. Istniejący układ ruchu pojazdów i pieszych.....	8
4.5. Zagospodarowanie istniejącego terenu	8
4.6. Charakterystyka terenu.....	10
4.7 Inwentaryzacja urządzeń obcych.....	10
4.8. Warunki gruntowo - wodne.....	11
4.9. Istniejące uwarunkowania realizacyjne obiektu.....	11
4.10 Wymagania i zakres opracowania.....	12
4.11 Podstawowe założenia projektowe.....	12
5. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	13
5.1 Informacje i dane o zagrożeniu dla środowiska.....	13
6. Charakterystyka zaprojektowanych rozwiązań oraz ukształtowanie tras jezdni i parkingów.....	14
6.1. Ukształtowanie wysokościowe.....	14
6.2. Odwodnienie.....	14
6.3. Parametry techniczne miejsc postojowych i powierzchni utwardzonych.....	15
6.4. Powierzchnie utwardzone i zjazdy.....	15
6.5. Zieleń i ogrodzenia.....	15
6.6. Konstrukcja miejsc postojowych, utwardzeń, jezdni manewrowej i chodnika.....	16
7. Urządzenia obce.....	17
8. Ochrona środowiska.....	18
9. Zestawienie powierzchni	19
9. Inne dane.....	19
12. WYZNACZENIE SZACUNKOWEJ WARTOŚCI INWESTYCJI.....	20
12.2 Przebudowa , rozbudowa, remont, modernizacja placów manewrowych dróg i chodników	20

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA Realizacja parkingu oraz drogi dojazdowej.....	1:500
Rys. budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA Realizacja parkingu oraz drogi dojazdowej.....	1:1000

1. OGÓLNY PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

OPRACOWANIE KONCEPCJI ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W MIEJSCOWOŚCI SĘDZISZÓW MAŁOPOLSKI W RAMACH ZADANIA „BUDOWA PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ – PKA”.

Węzeł z priorytetowymi elementami dla komunikacji zbiorowej realizowany będzie w Sędziszowie Małopolskim przy ul Kolejowej przy obecnym Dworcu PKP i PKS poprawiając dogodność i dostępność do środków komunikacji zbiorowej obecnie nie alternatywnych.

Głównymi problemy transportu zbiorowego na terenie naszej gminy są:

- słabe skoordynowanie różnych form transportu (brak dogodnych przesiadek),
- wydłużenie czasu podróży,
- zbyteczne przemieszczanie się podróżnych, niezadowolenie użytkowników systemu transportowego,
- zły stan bazy Dworca PKP i PKS, brak zaplecza socjalnego i miejsc obsługi podróżnych, z którego mogą korzystać przewoźnicy regionalni i międzynarodowi,
- zbyt mała ilość miejsc parkingowych przy Dworcu PKP i PKS, w tym dla autokarów i rowerów,
- problematyczna dostępność urządzeń transportowych dla osób starszych i niepełnosprawnych,
- brak wspólnej informacji pasażerskiej,
- brak systemu zarządzania i nadzoru nad transportem zbiorowym,

Według naszych oczekiwań, wymienione problemy transportu zbiorowego, może zlikwidować zintegrowany węzeł przesiadkowy, który zapewni dostępność, bezpieczeństwo, odpowiednie usługi dla podróżnych oraz dobry system przekazywania informacji stwarzając warunki dla zminimalizowania czasu traconego na przesiadanie się, redukując zbyteczne przemieszczenia.

Ponadto węzeł powinien spełniać lub umożliwiać realizację wielu postulatów, takich jak:

- umożliwiać rozwój transportu zbiorowego, jako alternatywy dla podróżowania „od drzwi do drzwi” prywatnym samochodem, poprzez stwarzanie warunków dla przemieszczania się w sposób płynny, z możliwością elastycznego wykorzystywania różnych środków przewozowych funkcjonujących w spójnej sieci transportu zbiorowego, składającej się z tras transportu ponad regionalnego (kolejowego), regionalnego (kolejowego i autobusowego) i lokalnego (autobusowego),
- umożliwiać integrację z innymi środkami transportu, tj. z transportem rowerowym (poprzez budowę parkingów B&R), transportem samochodowym

poprzez budowę parkingów P&R oraz K&R, a także ruchem pieszym (poprzez budowę ciągów pieszych),

- umożliwiać i pobudzać rozwój terenów przyległych, położonych w obszarze o znacznym promieniu od węzła przesiadkowego ,
- ZWP. powinien stanowić integralny element środowiska miejskiego i być dostosowany do obsługi potrzeb nie tylko aktualnie występujących, ale również tych potrzeb i działań, które wystąpią w przyszłości, zarówno w omawianym węźle, jak i w jego otoczeniu.

2 CEL INWESTYCJI.

Celem zamierzenia inwestycyjnego pod nazwą „ **Zintegrowany Węzeł przesiadkowy Pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego.**” W ramach zadania „**Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej –PKA**”, planowanego do realizacji przez Gminę Sędziszów Małopolski jest przedstawienie możliwości i uwarunkowań terenowych, środowiskowych, technicznych i ekonomicznych realizacji inwestycji oraz szacunku kosztów węzła przesiadkowego wraz z analizą sieci drogowej stanowiącej bezpośredni dojazd do węzła transportowego, a także przedstawienie funkcji jej poszczególnych elementów oraz powiązań wewnętrznych i zewnętrznych pod kątem zrównoważonego rozwoju transportu w zakresie:

- ruchu samochodów osobowych w centrum miasta powodującego uciążliwości dla mieszkańców związane z hałasem i zanieczyszczeniami powietrza,
- integracji transportu zbiorowego,
- likwidacji niezadowolenia użytkowników systemu transportowego,
- likwidacji zbytecznego przemieszczania się podróżnych,
- skrócenia czasu podróży,
- zbyt małej ilości miejsc parkingowych przy dworcu PKP,
- braku miejsc postojowych park & ride, kiss & ride, bike & ride,
- braku bezpiecznego skomunikowania centrum miasta z osiedlami mieszkaniowymi
- braku wspólnej informacji pasażerskiej,
- braku systemu zarządzania i nadzoru nad transportem zbiorowym,
- odnowienia taboru,
- poprawienia dostępności dla osób mniej sprawnych, starszych i niepełnosprawnych,
- poprawienia przepustowości,
- poprawienia stanu technicznego nawierzchni ulic, chodników

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa jakości przestrzeni publicznej i wizerunku miasta,

- efektywnie funkcjonujący zintegrowany publiczny transport zbiorowy w skali powiatowej, regionalnej i krajowej,
- zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego,
- wzrost liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej,
- poprawa jakości usług oraz infrastruktury transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury rowerowej w powiązaniu z węzłową infrastrukturą transportu zbiorowego,
- wzrost liczby osób korzystających z roweru,
- zminimalizowanie czasu traconego na przesiadanie się,
- redukcja zbytecznego przemieszczania się,
- zwiększenie sprawności i przepustowości skrzyżowań,
- poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu kołowego, rowerowego i pieszego,
- poprawa nawierzchni ulic
- rozwój terenów przyległych do węzła.

3. PODSTAWA ,PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

3.1. Podstawa opracowania;

- a). Umowa z Gminą Sędziszów Małopolski, w imieniu której działa Burmistrz Miasta i Gminy Sędziszów Małopolski, - mgr Bogusław Kmiec.
 - b). Szczegółowy zakres przedmiotu zamówienia przedstawiony przez Zamawiającego.
 - c). Uzgodnienia z Zamawiającym.
 - d). Pomiary inwentaryzacyjne i wizja lokalna terenu.
 - e). Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500.
 - f). Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania terenu.
 - g). Wytyczne "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Sędziszów Małopolski,".
- Wytyczne i uzgodnienia do projektowanych przyłączy instalacyjnych oraz rozwiązania z kolidującymi sieciami

3.2. Przedmiotem opracowania jest ;
„ Koncepcja zintegrowanego węzła przesiadkowego” w miejscowości Sędziszów Małopolski obejmującego działki o numerze: 2173/12 , 2173/13 , 356/3 Sędziszów Małopolski.

3.3 Zakres opracowania obejmuje ;

- część drogową;

projekt wykonawczy budowy i przebudowy części placów , parkingów , chodników i modernizacji nawierzchni ,

koncepcja rewitalizacji i przebudowy placów , parkingów , chodników i modernizacji nawierzchni

- część instalacyjną;

projekt wykonawczy budowy i przebudowy przyłącza wodociągowego, gazowego elektrycznego , kanalizacji sanitarnej i deszczowej

3.4 Zakres prac.

Zakres robót budowlanych w ramach całościowego opracowania obejmuje:

- budowę zadaszenia na rowery i kosze.
- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych na działkach nr ewid.: 2173/12 i 2173/13 i 356/3 ;
- utwardzenie powierzchni działek nr ewid.: 2173/12, 2173/13 i 356/3;
- rewitalizacja nawierzchni jezdni manewrowych;
- odtworzenie (rewitalizacja) i przebudowa konstrukcji istniejących chodników dla pieszych;
- odtworzenie ogrodzenia wzdłuż granic działek 2173/12 i 2173/13 i 356/3;
- wykonanie terenów zielonych (zieleniaków);
- budowa nowego przyłącza energetycznego wg. projektu i warunków wydanych przez PGE. Mielec
- uzupełnienie , wymiana i przebudowa elementów kanalizacji deszczowej.
- kanalizacji sanitarnej i wody

Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe oraz konstrukcja i parametry techniczne jezdni manewrowych, miejsc postojowych i utwardzenia, zostały przyjęte w oparciu o przepisy prawa, warunki techniczne, wymagania i warunki wydane przez Zarządców terenu i sieci uzbrojenia terenu .

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.

4.1 Położenie geograficzne i lokalizacja inwestycji ;

Inwestycja zlokalizowana jest w północnej części miasta Sędziszów Małopolski., na działkach nr ewid.: 2173/12, 2173/13 i 356/3 stanowiących utwardzony plac przed dworcem PKP i PKS.

Miejsca postojowe dla pojazdów i dodatkowe chodniki zostaną wykonane od strony południowej i wschodniej obiektu obecnego dworca PKS . Na pozostałej powierzchni placów , parkingów ,chodników projektuje się modernizację nawierzchni, częściową przebudowę wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych.

W chwili obecnej teren przeznaczony pod planowaną inwestycję w większości pełni funkcję jezdni manewrowej, placu postojowego dla samochodów, chodnika dla pieszych i terenów zielonych przy w/w zabudowaniach komunikacji zbiorowej.

4.2 Istniejąca zabudowa , infrastruktura i sieć komunikacyjna ;

Budynek wiaty parterowy, pięcionawowy, o konstrukcji słupowo- kratowej, z dachem płaskim krytym blachą. W konstrukcji obiektu wyróżnia się pięć naw o rozpiętości w osiach słupów w kierunku poprzecznym 7,0 m i podłużnym rozpiętości w osiach słupów 12,58m.

W budynku wydzielono pomiędzy słupami miejsca postoju/przejazdu autobusów oraz chodniki dla pasażerów komunikacji PKS :

W części północno zachodniej wiata łączy się z budynkiem dworca przeznaczonego do rozbiórki – usługowo-biurowym, dwukondygnacyjnym nie podpiwniczonym z płaskim dachem krytym papą.

4.3. Dane techniczne ogólne wiaty ;

- długość w osi słupów	35,00 m
- szerokość w osi słupów	25,20 m
- wysokość całkowita	6,70 m
- ukształtowanie bryły budynku	proste
- typ budynku	wolnostojący
- liczba kondygnacji nadziemnych wiaty	jedna
- powierzchnia zabudowy po zewnętrznej linii słupów	894,22 m ²
- powierzchnia ogólna kondygnacji nadziemnych	894,22 m ²
- wysokość użytkowa	4,55 m

4.3.1. Dane dotyczące istniejącej konstrukcji wiaty.

– Fundament .

Wiata jest posadowiona na żelbetowych stopach fundamentowych o wymiarach 200x200 x50 cm ułożonych na warstwie chudego betonu gr 10 cm , na głębokości 180 cm

– Słupy;

Słupy wykonano z dwóch ceowników UPN-300 ST3SY zespawanych razem dających wymiar 300X 200 mm. o długości 6,047 m i masie 620 kg każdy. Przykręcone zostały do ławy za pomocą 6 śrub ϕ 22 mm każdy poprzez użebrowaną blachę stopy słupa o wymiarach 380 x 500 x 22 mm. Powierzchnia słupa w gruncie została obetonowana i zabezpieczona przeciwwodnie.

– Dach;

Dach wykonano z dźwigarów kratowych o zmiennej wysokości opartych na słupach co 7,0 m , natomiast na dźwigarach zamontowano płatwie z kształtownika IPN-160 w rozstawie 215 cm. Na płatwiach przykręcono blachę 55x188x750 i grubości 0,75 mm jako pokrycie dachu. Na pasie dolnym zastosowano płatwie z kształtownika IPN-140 do którego także przykręcono blachę trapezową. Fartuch na obrzeżu wykonano z blachy trapezowej 55x188-750 grub 0,775 mm o wysokości 2,5m ujęty kątownikami 50x50x5 mm (od góry i od dołu).

– Wyposażenie i instalacje;

Wiata wyposażona jest w instalacje oświetlenia podłączoną do budynku PKP przeznaczonego do wyburzenia , oraz kanalizację deszczową ϕ 150.

4.4. Istniejący układ ruchu pojazdów i pieszych ;

Na układ drogowy w analizowanym obszarze składa się: ul. Kolejowa, ul. Partyzantów, drogi manewrowe w obrębie stacji PKP i dworca PKS, drogi wewnętrzne oraz zjazdy do obsługi zabudowań użyteczności publicznej i urządzeń technicznych. Ruch pieszy w obrębie przedmiotowej inwestycji odbywa się istniejącym chodnikiem od strony ul. Partyzantów, a następnie w sposób nieuporządkowany po terenie placu postojowego i jezdni manewrowej przed budynkiem stacji kolejowej oraz pomiędzy peronami dworca PKS. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji znajduje się zjazd do dworca/stacji oraz zjazd do zakładu i zakład Hispano – Suiza.

4.5. Zagospodarowanie istniejącego terenu;

W chwili obecnej od strony zachodniej działki nr ewid. 2173/13 oraz wschodniej obok działki nr ewid. 2173/13 i 356/3 trwają prowadzone przez PKP S.A. roboty

budowlane związane z budową skrzyżowania dwupoziomowego i przebudową jezdni w ramach inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów (stacja Sędziszów Małopolski)”.

Planowane w ramach przedmiotowego zgłoszenia roboty budowlane nie będą ingerowały w zakres robót realizowanych przez PKP S.A.

Aktualnie teren na którym planuje się realizację miejsc postojowych, miejscowe utwardzenie, stanowi plac (węzeł komunikacyjny) przed budynkiem stacji kolejowej i wokół dworca (perony autobusowe) PKS, który jest wyposażony w jezdnie manewrowe, chodniki dla pieszych i zieleniaki (tereny zielone z zielenią niską trawiastą i pojedynczymi krzewami ozdobnymi).

• **Jezdnie manewrowe;**

Początek (początek planowanego zakresu robót) jezdni manewrowych znajduje się przy budowanym przez PKP S.A. skrzyżowaniu dwupoziomowym, zjeździe do dworca i zjeździe do zakładu Hispano – Suiza. Koniec jezdni manewrowej (koniec zakresu robót) jest zlokalizowany w miejscu planowanej przez PKP S.A. budowy drogi (od strony torów kolejowych) do obsługi infrastruktury technicznej.

Istniejące jezdnie manewrowe posiadają nawierzchnie bitumiczną i betonową (tj. trylinka i w-wa betonowa) w złym stanie technicznym. Szerokość całkowita jezdni wynosi średnio 6,0m.

Zewnętrzne i wewnętrzne krawędzie jezdni chodników i placów manewrowych ograniczone są krawężnikami betonowymi drogowymi w niedostatecznym stanie technicznym. Spadki poprzeczne jezdni bardzo zróżnicowane ze względu na zły stan techniczny nawierzchni. Odwodnienie jezdni i przyległego terenu powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej.

• **Chodnik dla pieszych**

Chodniki dla pieszych na całym obiekcie wykonane są z betonowych płytek o wym. 50x50x7cm. Średnia szerokość całkowita chodnika wynosi 2,3m. Chodnik po stronie południowej odsunięty od jezdni o pas zieleni szerokości 2,4m. Połączenie chodnika na placu przy peronach autobusowych z przedmiotowym chodnikiem poprzez zejście do krawężnika jezdni manewrowej na szerokości 3,5m.

• **Tereny zielone**

Pasy zielone zlokalizowane są wokół jezdni manewrowych po stronie zewnętrznej działek 2173/12, 2173/13 i 356/3. Tereny porośnięte zielenią niską trawiastą, krzewami samosiejkami oraz krzewami ozdobnymi tj. tuje.

• **Ogrodzenia nieruchomości**

Granica działek nr ewid. 2173/12, 2173/13 i 356/3 od strony terenów zielonych i chodnika dla pieszych wyznaczona ogrodzeniami stałymi o średniej wysokości 1,5m.

Ogrodzenia jako przesła z kształtowników stalowych oraz siatka na słupkach stalowych.

- **Oświetlenie uliczne i obiektu**

Oświetlenie placu oraz jezdni manewrowej latarniami ulicznymi zlokalizowanymi w pasie zieleni i przy ogrodzeniach.

Oświetlenie obiektu wiaty istniejące o niewystarczających parametrach .

- **Zjazd (dojazd) do obsługi osadnika**

W ciągu jezdni manewrowej znajduje się zjazd do obsługi osadnika, który jest zlokalizowany za ogrodzeniem na działce nr ewid. 2173/12. Zjazd o szerokości użytkowej 3,5m z nawierzchnią betonową.

4.6. Charakterystyka terenu;

Projektowana inwestycja zlokalizowana będzie na działkach o nr ewid.: 2173/12, 2173/13 i 356/3 stanowiących własność Skarbu Państwa - gmina Sędziszów Małopolski.

Tren inwestycji pochylony w kierunku południowym, deniwelacja między północno - wschodnim, a południowym krańcem terenu wynosi ok. 30 cm. Rzędne wahają się od około 208,87 m n.p.m. do 209,07 m n.p.m.

W stanie istniejącym działki pod planowaną inwestycję to przede wszystkim teren placu postojowego, jezdni manewrowa, chodnik dla pieszych i tereny zielone przed budynkiem PKP/PKS.

4.7. Inwentaryzacja urządzeń obcych

- **Sieci energetyczne**

Na terenie planowanej inwestycji występują doziemne kable energetyczne „eND” niskiego napięcia, które stanowią przyłącza (zasilanie) dla latarni ulicznych. Gestorem/zarządcą w/w kabli i latarni jest Inwestor tj. Gmina Sędziszów Małopolski.

- **Sieci teletechniczne**

W obrębie projektowanego zakresu robót znajduje się sieci teletechniczna światłowodowa .

- **Sieci gazowe**

Pod istniejącą jezdnią manewrową i terenem zielonym w zasięgu projektowanych robót znajduje się przyłącz gazowy niskiego ciśnienia „gA65” do budynków stacji PKP.

- **Sieci kanalizacyjne**

a) Kanalizacja deszczowa

W obszarze realizowanych robót znajduje się sieć kanalizacji deszczowej, którą stanowią kanały deszczowe kd 400, kd 300, kd 150 studnie kanalizacyjne oraz studzienki (wpusty) ściekowe.

Przedmiotowa kanalizacja deszczowa jest własnością Inwestora tj. Gmina Sędziszów Małopolski i zostanie przebudowana wg. projektu.

• **Sieć wodociągowa**

W obrębie robót znajduje się czynny wodociąg oznaczony jako „Wo A80”, będący własnością Inwestora tj. Gmina Sędziszów Małopolski do którego projektuje się przyłączyć.

4.8. Warunki gruntowo - wodne

Odwodnienie terenu zajmowanego pod inwestycję oraz terenu przyległego realizowane jest istniejącymi sieciami kanalizacji deszczowych.

4.9. Istniejące uwarunkowania realizacyjne obiektu

• **Warunki środowiskowe terenu**

Teren przyległy do planowanej inwestycji stanowi głównie zabudowa o charakterze publicznym, przemysłowym oraz handlowo – usługowym. Występujące na terenie inwestycji zbiorowiska roślinne to przede wszystkim roślinność niska trawiasta oraz pojedyncze krzewy samosiejki i krzewy ozdobne.

W obrębie działek nr ewid. 2173/12, 2173/13 i 356/3 zinwentaryzowano pojedyncze krzewy (tuje) w wieku od 2 do 5 lat oraz skupiska krzewów samozasianych. Budowa miejsc postojowych oraz utwardzenie działek powoduje kolizję z istniejącą roślinnością, dlatego też przewiduje się w ramach przedmiotowych robót wycinkę krzewów z późniejszym ich odtworzeniem (wykonanie z zielenią ozdobną).

Planowana inwestycja nie koliduje z terenami objętymi ochroną prawną na podstawie Ustawy o ochronie przyrody, stanowiące krajowy system obszarów chronionych, jak również nie przebiega, ani też nie jest w bezpośrednim sąsiedztwie z obszarami Europejskiej Sieci

Ekologicznej NATURA 2000. Na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują gatunki roślin, zwierząt i grzybów chronione ścisłą lub częściową ochroną gatunkową. W obszarze objętym zakresem robót nie znajdują się również pomniki przyrody w rozumieniu Ustawy z dnia 16

kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 z 2004r. poz. 880 z póź. zm.).

• **Warunki wynikające z ochrony archeologicznej i konserwatorskiej terenu**

Teren, na którym zlokalizowano inwestycję nie podlega ochronie archeologicznej i konserwatorskiej.

• **Warunki górnicze terenu;**

Teren na którym lokalizuje się inwestycję nie znajduje się na terenach eksploatacji górniczej.

4.10 Wymagania i zakres opracowania;

Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe oraz konstrukcja i parametry techniczne jezdni manewrowych, miejsc postojowych i utwardzenia, zostały przyjęte w oparciu o przepisy prawa, warunki techniczne, wymagania i warunki wydane przez Zarządców terenu i sieci uzbrojenia terenu.

Zamierzenie budowlane planowane do realizacji przez Inwestora w całym zakresie brzmi „Modernizacja parkingów i dróg przejazdowych, zintegrowanego węzła przesiadkowego pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego w Sędziszowie Małopolskim”. W planach w/w inwestycja będzie obejmować większy zakres robót wg odrębnych dokumentacji technicznych.

Zakres robót budowlanych w ramach niniejszego opracowania obejmuje:

- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych na działkach nr ewid.: 2173/12 i 2173/13 i 356/3 ;
- utwardzenie powierzchni działek nr ewid.: 2173/12, 2173/13 i 356/3;
- odtworzenie (rewitalizacja) i przebudowa konstrukcji istniejących chodników dla pieszych;
- odtworzenie odcinka ogrodzenia wzdłuż południowej granicy działek 2173/12 i 2173/13 i 356/3;
- wykonanie terenów zielonych (zieleniaków);
- budowa nowego przyłącza energetycznego wg. projektu i warunków wydanych przez PGE. Mielec
- uzupełnienie , wymiana i przebudowa elementów kanalizacji deszczowej.

4.11 Podstawowe założenia projektowe

• Miejsca postojowe droga dojazdowa, jezdnie manewrowe, tereny zielone;

- ilość miejsc parkingowe : 104 szt.;
- ilość miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych: 4 szt
- usytuowanie miejsc do jezdni manewrowej: prostopadłe i równoległe
- wymiary miejsc postojowych: 2,3 x5,0 m ;
- wymiary miejsc dla poj. osób niepełnosprawnych: 3,6x5,0m;
- szerokość jezdni manewrowych (parkingi): 2x3,0= 6,0m;
- nawierzchnia miejsc postojowych: bitumiczna;
- wykonanie terenów zielonych (zieleniaków);

• Rewitalizacja istniejącego chodnika;

- szerokość istn. chodnika: średnio 2,0m;
- długość rewitalizowanego chodnika: ~160m;
- nawierzchnia chodnika: kostka brukowa betonowa gr. 6cm.

• **Zjazd (dojazd) do obsługi osadnika;**

- szerokość użytkowa zjazdu: 3,5m;
- długość zjazdu: 9,2m;
- nawierzchnia zjazdu: kostka brukowa bet. gr. 8cm

• **Odwodnienie;**

Odwodnienie istniejącego terenu (placu i jezdni), projektowanych miejsc postojowych i utwardzeń oraz terenów zielonych za pomocą istniejącej kanalizacji deszczowej.

• **Ogrodzenie;**

Odtworzenie odcinka ogrodzenia wzdłuż południowej granicy działek 2173/12 i 2173/13 i 356/3;

5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

5.1 Informacje i dane o zagrożeniu dla środowiska;

Na terenie objętym wnioskiem nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Projektowane inwestycja nie spowoduje żadnych negatywnych zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu, gdyż będzie właściwie wpisana w krajobraz oraz dostosowana do istniejącego terenu.

Przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i nie przebiega przez parki narodowe ani parki krajobrazowe. Na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują gatunki roślin i grzybów chronione ścisłą lub częściową ochroną gatunkową.

Poprawne zaprojektowanie i wykonanie inwestycji, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, z normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i budowlanej nie wpłynie na jakość powietrza, klimat akustyczny, nie będzie powodować zanieczyszczenia wody podziemnej i powierzchni ziemi łącznie z glebą. Tym samym nie będzie oddziaływać na pozostałe komponenty środowiska (szata roślinna, świat zwierzęcy, krajobraz, przyroda, środowisko człowieka, inne).

Utwardzenie powierzchni działek oraz budowa miejsc postojowych pozytywnie wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych oraz pojazdów korzystających z okolicznych ulic i dróg dojazdowych. Ponadto planowany do wykonania zakres robót pozytywnie wpłynie na estetykę i charakterystykę ekologiczną terenu przyległego.

6. CHARAKTERYSTYKA ZAPROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ UKSZTAŁTOWANIE TRAS JEZDNI I PARKINGÓW.

Planowane zamierzenie budowlane obejmuje w swym zakresie ;

- rewitalizację miejsc postojowych dla samochodów osobowych
- wykonanie utwardzenia powierzchni działek oraz rewitalizacja nawierzchni jezdni drogi dojazdowej, dróg manewrowych w rejonie parkingów i istniejących chodników.

Uwarunkowania związane z funkcjonalnością, ukształtowaniem i dostępnością terenu oraz planowana przebudowa peronów, placu oraz budynków PKP i PKS wymusiła konieczność wykonania dodatkowego utwardzenia terenu działek i wykonania nowych miejsc postojowych w południowej części działek nr ewid.: 2173/12, 2173/13, oraz po północnej stronie działki nr ewid. 356/3.

Zaprojektowany układ zagospodarowania powstał w oparciu o istniejący stan sytuacyjny; obiektów , jezdni manewrowych, placów, dróg dojazdowych i zjazdów określony na podstawie inwentaryzacji w terenie i zawarty na mapie zasadniczej. Geometria miejsc postojowych, jezdni manewrowej i terenów utwardzanych stworzona została w nawiązaniu do istniejącego układu przestrzennego.

6.1. Ukształtowanie wysokościowe;

Głównym założeniem prowadzenia wysokościowego trasy miejsc postojowych i proj. Miejsc postojowych i parkingów jest dostosowanie się do stanu istniejących zjazdów, a także terenu istniejącego oraz optymalizacja kosztów robót budowlanych. Pochylenie podłużne dostosowano do ukształtowania terenu. W celu zmniejszenia robót ziemnych zastosowano pochylenia miejsc utwardzanych w kierunku istniejących jezdni manewrowych.

Ukształtowanie poprzeczne projektowanych miejsc postojowych (spadki poprzeczne normowe: daszkowe 2,0% na jezdni manewrowej i 2,5% na miejscach postojowych).

Zastosowane w projekcie pochylenia nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

6.2. Odwodnienie;

Odwodnienie miejsc postojowych i powierzchni utwardzonych poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, które odprowadzą nadmiar wody opadowo - roztopowej do ścieku podłużnego, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej. W ramach projektowanych robót przewiduje się wymianę niektórych zużytych/uszkodzonych elementów kanalizacji deszczowej tj. studni kanalizacyjnych i studni ściekowych oraz uzupełnienie kanalizacji o dodatkowe kratki ściekowe i studnie kanalizacyjne.

6.3. Parametry techniczne miejsc postojowych i powierzchni utwardzonych;

• Miejsca postojowe i jezdnie manewrowa;

Zaprojektowano 108 miejsc postojowych i parkingowych dla samochodów osobowych w tym 4 miejsca dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Wymiary miejsc postojowych, usytuowanych skośnie do jezdni manewrowej wynoszą:

- dla samochodów osobowych: 2,3x5,0m;
- dla samochodów osobowych osób niepełnosprawnych: 3,6x5,0m

Pochylenie poprzeczne miejsc postojowych zaprojektowano o wartościach 2,5%. Jezdnia manewrowa o pochyleniu poprzecznym daszkowym 2,0%, natomiast na długości ze zmiennym pochyleniem. jezdnie drogi dojazdowej i pozostałych dróg manewrowych (do obsługi parkingów) zaprojektowano o szerokości 6,0m. Jezdnia drogi dojazdowej jest ograniczona z obu stron, ciekim podłużnym z dwóch rzędów kostki brukowej na ławie betonowej z oporem.

Podstawowe parametry techniczne:

- szerokość miejsc postojowych: 2,3m i 3,6m;
- długość miejsc postojowych: 5,0
- pochylenie poprzeczne miejsc postojowych: 2,5%;
- konstrukcja przekroju miejsc postojowych: ściek z kostki brukowej + nawierzchnia + krawężnik betonowy z oporem;
- szerokość jezdni manewrowej: 6,0m;
- pochylenie poprzeczne jezdni manewrowej: 2,0% (daszkowe).

6.4. Powierzchnie utwardzone i zjazdy;

Projektuje się utwardzenie na powierzchni około 360m².

Podstawowe parametry techniczne:

- pochylenia poprzeczne: 2,5%;
- konstrukcja utwardzenia: ściek z kostki betonowej i nawierzchnia + krawężnik z oporem.

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę istniejącego zjazdu (dojazdu) do obsługi osadnika oraz adaptację (dowiązanie) dojazdu do zakładu Hispano – Suiza. Adaptacja polegać będzie na wysokościowym dowiązaniu do nawierzchni jezdni manewrowej po remoncie.

6.5. Zieleń i ogrodzenia;

W ramach niniejszego zadania przewiduje się wykonanie plantowania skarp i obsiania terenów zielonych – zieleń niska /trawa/. Przewiduje się również wycinkę trzech krzewów (tuja) o obwodzie pnia od 13cm do 20cm w wieku od 2 lat do 5 lat. Na wykonanie wycinki przedmiotowych krzew nie jest wymagana decyzja zezwalająca na ich usunięcie.

Przewiduje się odtworzenie ogrodzenia wykonane jako panele ogrodzeniowe ocynkowane (ocynkowanie + RAL) z siatki zgrzewanej o wys. 1,5m, montowanej pomiędzy słupkami z profilu prostokątnego. Przesła panelowe na podwalinie betonowej pomiędzy słupkami posadowionymi na fundamencie betonowym.

6.6. Konstrukcja miejsc postojowych, utwardzeń, jezdni manewrowej i chodnika;

• Konstrukcja miejsc postojowych i jezdni manewrowej;

a) Miejsca postojowe:

- nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna o gr. 4cm;
- nawierzchnia bitumiczna warstwa wiążąca o gr. 5cm;
- warstwa z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie lub tłuczeń kamienny o gr. 20cm;
- warstwa pospółki stabilizowanej mechanicznie o gr. 15cm;
- podłoże o parametrach G1.

b) Jezdnie manewrowe – rewitalizacja górnej warstwy nawierzchni:

- nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna o gr. 4cm;
- nawierzchnia bitumiczna warstwa wiążąca o gr. 5cm;
- siatka SWB 130/130 zapobiegająca propagację spękań od podbudowy betonowej.
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego gr. do 4cm;
- frezowanie istniejącej nawierzchni z AC gr. Do 10cm (nawierzchnia bitumiczna charakteryzując się utratą właściwości lepko-sprężystych z uwagi m.in. starzenie asfaltu
- istniejąca konstrukcja nawierzchni placu postojowego i dróg manewrowych.

c) Jezdnie manewrowe - rewitalizacja (wymiana uszkodzonej betonowej konstrukcji):

- nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna o gr. 4cm;
- nawierzchnia bitumiczna warstwa wiążąca o gr. 5cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego o gr. 7cm;
- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o gr. 20cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego spoiwami drogowymi C3/4 gr 25 cm (z wytwórni)
- ulepszenie podłoża kruszywo naturalne stabilizowane spoiwami drogowymi C1,5/2 gr20cm ulepszenie podłoża kruszywo naturalne stabilizowane spoiwami drogowymi C1,5/2 gr 20cm

d) Powierzchnie utwardzone:

- nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna o gr. 5cm;
- nawierzchnia bitumiczna warstwa wiążąca o gr. 4cm;

- warstwa z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie lub tłuczeń kamienny o gr. 20cm;
 - warstwa pospółki stabilizowanej mechanicznie o gr. 15cm;
 - podłoże o parametrach G1.
- e) Chodniki dla pieszych – rewitalizacja (wymiana konstrukcji)
- kostka brukowa betonowa o gr. 6cm
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 o gr. 3cm
 - warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o gr. 10cm;
 - warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o gr. 10cm;
 - podłoże o parametrach G1.

7. URZĄDZENIA OBCE.

• Sieć elektroenergetyczna;

Zakres robót w ramach projektowanej inwestycji nie koliduje z istniejącymi sieciami energetycznymi. Sieć energetyczna będąca zasilaniem oświetlenia ulicznego stanowi własność Inwestora.

• Sieć teletechniczna;

Występuje kolizja z projektowanym budynkiem .

• Sieć wodociągowa;

Zakres robót w ramach projektowanej inwestycji nie koliduje z istniejącymi sieciami wodociągowymi. Istniejący wodociąg zlokalizowany na działkach nr ewid. 2173/13 i 2173/12 jest własnością Inwestora z którego wykonany zostanie przyłącz .

• Sieć kanalizacji sanitarnej;

Nie koliduje z zamierzeniami inwestycji – wykonany będzie przyłącz z działki nr ewid. 356/2

• Sieć kanalizacji deszczowej;

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej części nawierzchni odprowadzane będą poprzez wpusty deszczowe uliczne do istn. sieci kanalizacji deszczowej. W ramach inwestycji przewiduje się wymianę uszkodzonych elementów kanalizacji oraz wykonanie nowych wpustów wraz z przykanalikami. Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana na działkach objętych inwestycją jest własnością Inwestora.

Zgodnie z zapisami art. 28b, ust. 2 (Dz. U. z 2015r, poz. 520) ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne, sytuowanie sieci uzbrojenia terenu w granicach działki budowlanej nie podlega uzgodnieniu na naradzie koordynacyjnej.

8. OCHRONA ŚRODOWISKA.

• Oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji robót;

W trakcie robót stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie realizacji należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- prace budowlane prowadzić w porze dziennej;
- stosować maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczyć jałową pracę silników spalinowych;

Ścieki sanitarno – bytowe gromadzone będą w zbiornikach kabin sanitarnych, które po napełnieniu opróżnione będą przez specjalistyczną firmę.

Po zakończeniu robót wykonane zostanie:

- usunięcie użytych materiałów,
- rekultywacja terenu w obrębie placu budowy,
- humusowanie skarp i obsianie mieszankami traw.

• Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców;

- woda - Wykonawca robót zapewni zbiorniki z wodą
- energia elektryczna - Wykonawca robót zapewni agregaty i przyłącza
- gaz - Nie wymaga
- odprowadzenie ścieków - Wykonawca robót środkami własnymi
- usuwanie odpadów z budowy - Wykonawca robót środkami własnymi

• Przedsięwzięcia chroniące środowisko;

Podczas realizacji przedsięwzięcia:

- prace będą prowadzone w porze dziennej;
- będą stosowane maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizowany będzie w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikane będzie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczona będzie jałowa praca silników spalinowych;
- ścieki sanitarne odprowadzane będą do kontenerowych sanitariatów.

Podczas eksploatacji:

- przeprowadzenie właściwych zabiegów utrzymaniowych.

Po zakończeniu robót wykonane będą:

- usunięcie materiałów użytych do robót;
- uporządkowanie terenu.

- **Wpływ inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne;**

Budowa miejsc postojowych, wykonanie utwardzenia powierzchni działek oraz rewitalizacja nawierzchni jezdni manewrowej i istn. chodnika nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne.

- **Formy ochrony przyrody występujące w zasięgu oddziaływania inwestycji;**

Zakres i charakter robót sprawia, że inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

Inwestycja nie jest zlokalizowana w obszarze wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk. Nie przebiega również przez siedliska przyrodnicze objęte ochroną, w tym obszar sieci Natura 2000 oraz nie wpływa na ten obszar wyznaczony w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880).

9. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU;

- | | |
|---|-----------------------|
| – Powierzchnia zajęcia terenu objętego zakresem inwestycji | 6000 m ² . |
| – Zestawienie powierzchni terenu biologicznie czynnego : | 425,3m ² |
| – Zestawienie powierzchni chodników : | 300 m ² |
| – Zestawienie nawierzchni bitumicznych na drodze dojazdowej, drogach manewrowych (obsługujących parkingi) oraz na parkingach dla samochodów osobowych : | 3900 m ² |

10. INNE DANE.

Dopuszcza się nieistotne odstępstwa od projektu technicznego w zakresie zmiany wymiarów oraz parametrów o ile nie naruszają warunków technicznych i innych przepisów. Muszą one zostać każdorazowo zaakceptowane przez Projektanta.

10. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO.

Projektowane roboty mają na celu poprawę bezpieczeństwa, komfortu ruchu pieszych i pojazdów a także poprawę wyglądu terenu w obrębie stacji PKP i dworca PKS .

11. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH.

Na czas prowadzenia robót Wykonawca jest zobowiązany do opracowania i uzgodnienia zgodnie z obowiązującymi przepisami projektu organizacji ruchu.

12. WYZNACZENIE SZACUNKOWEJ WARTOŚCI INWESTYCJI

**12.2 Przebudowa , rozbudowa, rewitalizacja, modernizacja placów
manewrowych dróg i chodników; 1 115 337,51zł**

Harmonogram realizacji zadania pn. "Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Sedziszowie Małopolskim"

