



**PRACOWNIA ARCHITEKTONICZNA IN
IWO NOWOSIELSKI**
ul. Mikołaja Reja 6, 28-300 Jędrzejów

KONCEPCJA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

OBIEKT:	CENTRUM KOMUNIKACYJNE DLA OBSŁUGI RUCHU PASAŻERSKIEGO W JĘDRZEJOWIE WRAZ Z SYSTEMEM INFORMACJI DLA PASAŻERÓW
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	IV, XVII, XXII
ADRES:	JĘDRZEJÓW, UL. KOLEJOWA
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:	JĘDRZEJÓW, 260202_4
OBRĘB EWIDENCYJNY:	JĘDRZEJÓW, 0003
DZIAŁKA NR:	212/5, 212/16
INWESTOR:	GMINA JĘDRZEJÓW UL. 11 LISTOPADA 33A, 28-300 JĘDRZEJÓW
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	PRACOWNIA ARCHITEKTONICZNA IN IWO NOWOSIELSKI
ADRES:	ul. MIKOŁAJA REJA 6, 28-300 JĘDRZEJÓW

Niżej podpisani projektanci oświadczają, że projekt niniejszy został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej. (art. 20, ust. 4 PB)

PROJEKTANCI:

	Imię i Nazwisko	Podpis
projektant	mgr inż. arch. Michał Ciosk	
projektant	mgr inż. arch. Iwo Nowosielski	

DATA OPRACOWANIA PROJEKTU: 08.2017r.

Zawartość opracowana:

- I. DECYZJA NR 19/12 O USTALENIU LOKALIZACJI CELU PUBLICZNEGO**
- II. CZĘŚĆ OPISOWA**
- III. SZACUNKOWE ZESTAWIENIE KOSZTÓW INWESTYCJI**
- IV. PROPONOWANY HARMONOGRAM REALIZACJI INWESTYCJI**
- V. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**
 - 1. Lokalizacja Centrum Komunikacyjnego w mieście
 - 2. Istniejące zagospodarowanie terenu
 - 3. Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 4. Propozycja lokalizacji sieci projektowanych
 - 5. Rzut przyziemia
 - 6. Przekrój poprzeczny
 - 7. Elewacje
 - 8. Elewacje
 - 9. Widok 1
 - 10. Widok 2

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dla zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa Centrum Komunikacyjnego dla obsługi ruchu pasażerskiego w Jędrzejowie wraz z systemem informacji dla pasażerów", przewidzianego na działkach o numerach ewidencyjnych 212/5 i 212/16, położonych w Jędrzejowie przy ulicy Kolejowej.

Zakres koncepcji obejmuje:

- budowę Centrum Komunikacyjnego składającego się z przystanków: komunikacji krajowej i międzynarodowej, komunikacji regionalnej (busy), komunikacji miejskiej oraz postoju taksówek,
- budowę parkingu dla podróżnych w systemie „parkuj i jedź”,
- budowę parkingu dla rowerów w systemie „Bike&Ride”,
- utworzenie pieszych ciągów komunikacyjnych wraz z terenami zielonymi.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁEK

a) powierzchnia, kształt działki i usytuowanie do stron świata

Teren inwestycji stanowią dwie działki miejskie o numerach 212/5 i 212/16.

Działka numer 212/5 jest działką drogową ulicy Kolejowej. Zasadnicza część inwestycji będzie realizowana na działce nr 212/16 o powierzchni 6490 m². Na działce 212/5 planowane są jedynie prace związane z przebudową zjazdów, przejścia dla pieszych i chodnika.

Działka 212/16 ma kształt zbliżony do wydłużonego prostokąta usytuowanego w kierunku północny-wschód – południowy-zachód. Ulica Kolejowa znajduje się wzdłuż południowo-wschodniej granicy działki 212/16, na którą prowadzą z niej dwa zjazdy.

W chwili obecnej na działce 212/16 znajduje się skwer z drogą objazdową wykorzystywaną jako dojazd do budynku dworca PKP i budynku poczty, znajdujących się przy północno-zachodniej granicy działki. Przy południowo-zachodniej granicy działki znajduje się przystanek komunikacji regionalnej – busów. Przystanek komunikacji miejskiej zlokalizowany jest bezpośrednio przed wejściem do budynku dworca PKP.

Na pozostałej części działki (w części północnej) znajduje się teren zielony – częściowo zdziczały oraz placyk prze budynkiem poczty wykorzystywany jako miejsce postojowe dla samochodów.

b) istniejąca obsługa komunikacyjna

Jedna z działek, 212/5, jest działką, na której znajduje się ulica Kolejowa. Na drugą działkę, 212/16, prowadzą dwa zjazdy publiczne połączone drogą wokół skweru. Oba zjazdy umożliwiają dojazd do budynków znajdujących się na terenie kolejowym – w projekcie należy zapewnić możliwość przejazdu przez działkę 212/16 na podstawie zapisów aktu notarialnego.

c) istniejąca zabudowa i infrastruktura

Na działce 212/16 znajduje się budynek handlowy – kiosk z prasą zlokalizowany na skwerze przed wejściem do budynku dworca PKP.

Na działce 212/16 znajdują się następujące media:

- przyłączy i sieć wodociągowa.
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć ciepłownicza (pomiędzy budynkami kolejowymi – częściowo na działce inwestora),
- sieć kanalizacji deszczowej
- na działce zlokalizowano hydrant przeciwpożarowy.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE

a) kształt i forma zabudowy, wysokość i ilość kondygnacji

Koncepcja programowo-przestrzenna zakłada utworzenie Centrum Komunikacyjnego w miejsce istniejącego skweru przy dworcu PKP. W skład Centrum będą wchodzić:

- 2 stanowiska komunikacji krajowej i międzynarodowej (z możliwością wykorzystania drugiego pasa jako rezerwowych 2 stanowisk), przewidziano również 2 miejsca postojowe dla autobusów oczekujących,
- 4 stanowiska komunikacji regionalnej - busy (z możliwością wykorzystania drugiego pasa jako rezerwowych 4 stanowisk), przewidziano również 4 miejsca postojowe dla busów oczekujących,
- 2 stanowiska komunikacji miejskiej,
- postój taksówek,
- poczekalnia z punktem małej gastronomii,
- WC dla podróżnych - w pełni automatyczny moduł,
- zintegrowany system informacji dla pasażerów.

Stanowiska komunikacyjne znajdować się będą pod zadaszeniem umożliwiającym poruszanie się pod dachem przez wszystkie perony. Dachy płaskie, na których zostaną zainstalowane panele fotowoltaiczne. Skrajne wymiary zadaszenia peronów z konstrukcją 36,9 x 39,0 m. Wysokość zadaszenia (konstrukcji) 5,3 m.

W centralnej części zaprojektowano budynek poczekalni z WC i punktem gastronomicznym. Wymiary budynku 3,15 x 17,0 m. Budynek w całości znajduje się pod zadaszeniem peronów.

Jako integralną część Centrum Komunikacyjnego przewidziano:

- miejsca postojowe dla samochodów w systemie "Park & Ride" w ilości 60 sztuk (w tym 6 dla osób niepełnosprawnych),
- parkingu dla rowerów w systemie "Bike & Ride" dla 40 rowerów,
- utworzenie ścieżki rowerowej jako łącznika z istniejącą ścieżką wzdłuż ulicy Przemysłowej i projektowanego parkingu,
- utworzenie ciągów pieszych wraz z terenami zielonymi.

b) usytuowanie obiektu

Centrum Komunikacyjne zlokalizowano w miejsce istniejącego skweru i przystanku komunikacji miejskiej w południowej części działki.

c) ukształtowanie terenu

Działka, na której usytuowany jest projektowana inwestycja jest płaska.

d) obsługa komunikacyjna obiektu

Centrum Komunikacyjne obsługiwane będzie jednym istniejącym zjazdem i trzema projektowanymi z drogi publicznej, ulicy Kolejowej. Koncepcja zakłada umożliwienie dostępu kołowego do istniejących budynków kolejowych na działce sąsiedniej.

e) projektowane uzbrojenie terenu

W związku z planowaną inwestycją na działce przewiduje się następujące zmiany w istniejącym uzbrojeniu terenu:

- likwidację zbiornika na nieczystości ciekłe znajdującego się przy budynku poczty,
- budowę przyłącza wewnętrznego (w całości na działce inwestora) kanalizacji sanitarnej,
- budowę przyłącza wewnętrznego wodociągowego,
- budowę kablowego przyłącza energetycznego,
- wykonanie okablowania oświetlenia zewnętrznego wraz z okablowaniem monitoringu,

- budowę sieci kanalizacji deszczowej wraz z przyłączem do sieci miejskiej. Wszystkie istniejące na terenie inwestycji sieci należy zabezpieczyć. Na terenie Centrum Komunikacyjnego projektuje się oświetlenie zewnętrzne w formie latarni (21 sztuk) w technologii LED.

f) dostępność dla osób niepełnosprawnych

Cały teren przyszłej inwestycji oraz wszelkie urządzenia z nim związane będą dostępne dla osób niepełnosprawnych. Zapewniono komunikację pomiędzy peronami, stanowiskami i terenami zielonymi bez barier architektonicznych – cała komunikacja pieszka na jednym poziomie.

g) odprowadzenie wód deszczowych

Do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej poprzez projektowane przyłącze.

h) zieleń

Istniejąca zieleń wysoka zostanie usunięta. Koncepcja przewiduje nowe nasadzenia zieleni wysokiej w części północnej terenu inwestycji.

i) miejsce gromadzenia odpadków stałych

Na terenie dworca nie będą gromadzone odpadki stałe - kosze na śmieci będą opróżniane na bieżąco przez odpowiednie służby miejskie.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Stan istniejący

1	Powierzchnia zabudowy budynku handlowego	14,00m ²
2	Powierzchnie utwardzone jezdne	1673,00m ²
3	Powierzchnie utwardzone pieszce	818,00m ²
4	Tereny zielone	4250,00m ²
5	Powierzchnia terenu do przekształcenia	6755,00m ²

Stan projektowany

1	Powierzchnia zabudowy	53,54m ²
2	Powierzchnia peronów i przystanków	1241,46m ²
3	Powierzchnia jezdna	1669,00m ²
4	Powierzchnia ciągów pieszych projektowanych	1328,00m ²
5	Powierzchnia ciągów pieszych istniejących	78,00m ²
6	Przejścia dla pieszych (wyniesione z kostki)	84,00m ²

7	Miejsca postojowe samochodów	933,00m ²
8	Parking dla rowerów	75,00m ²
9	Ścieżka rowerowa	210,00m ²
10	Tereny zielone	1161,00m ²
11	Powierzchnia terenu ulegająca przekształceniu	6755,00m ²

5. ARCHITEKTURA OBIEKTU

a) opis obiektu

Projektowany obiekt składa się z peronów i stanowisk komunikacyjnych przykrytych zadaszeniem. Zadaszenie stanowi płyta dachowa betonowa oparta na belkach stalowych, które wsparte są na konstrukcji żelbetowej. Forma konstrukcji żelbetowej nawiązuje do tradycji miejsca - tj. istniejącego tu od lat przystanku komunikacji autobusowej obsługiwanej między innymi przez autobusy Jelcz 043 tak zwane "ogórki" - profile żelbetowe są nawiązaniem do profilu bocznego autobusu.

Wysokość konstrukcji to 5,3 i 4,8 m. Skrajne wymiary konstrukcji zadaszenia 36,9 x 39,0 m.

Perony zostały wyniesione ponad otaczający teren na wysokość 15 cm i otoczone krawężnikami. Stanowiska komunikacyjne znajdują się na tym samym poziomie - posiadają najazdy na pasach ruchu - w celu umożliwienia swobodnego poruszania się pasażerów a w szczególności osób niepełnosprawnych. Perony od stanowisk oddzielone są słupkami betonowymi w rozstawie 150 cm i wysokości 110 cm.

W centralnej części zaprojektowano budynek poczekalni z WC i punktem gastronomicznym. Wymiary budynku 3,15 x 17,0 m. Budynek w całości znajduje się pod zadaszeniem peronów.

Płyty dachowe posiadają spadek 1% i są pokryte papą termozgrzewalną dwuwarstwową. Na płytach dachowych przewiduje się montaż paneli fotowoltaicznych, w poziomie, pod kątem 20°.

b) wytyczne materiałowe

- stopy i ławy fundamentowe żelbetowe izolowane masą bitumiczną poprzez malowanie,
- konstrukcja nośna zadaszenie żelbetowa,
- płyta dachowa wsparta na konstrukcji stalowej z profili HEB w rozstawie 3m,
- płyta dachowa wykonana jako płyta żelbetowa z szalunkiem traconym z blachy trapezowej T-160, górna płaszczyzna płyty wykonana ze spadkiem 1%, krycie

papą termozgrzewalną dwuwarstwową, rynny stalowe ogrzewane kablem grzejmym z elektronicznym systemem sterującym,

- ściany fundamentowe budynku poczekalni murowane z bloczków betonowych grubości 25cm, izolowane obustronnie masą bitumiczną poprzez malowanie, zewnętrzne ściany fundamentowe izolowane termicznie styropianem ekstrudowanym grubości 10cm zabezpieczonym folią kubełkową,
- ściany poczekalni przeszklone szkłem termoizolacyjnym na konstrukcji aluminiowej,
- ściany zaplecza i WC grubości 25cm z bloczków kratowych ceramicznych,
- nadproża prefabrykowane typu L,
- płyta stropowa WC i zaplecza żelbetowa,
- zadaszenie poczekalni w identycznym systemie jak ściany, przeszklone,
- ściany zewnętrzne ocieplone styropianem grubości 15cm,
- wykończenie elewacji: okładzina z płyt kamiennych,
- wyposażenie i zabudowa automatycznego WC wg wskazań producenta na bazie jego rozwiązań patentowych, przystosowany dla osób niepełnosprawnych,
- posadzki w budynku poczekalni z płytek gres,
- płyta peronów i przystanków z płyt kamiennych (lub betonowych imitujących kamień) wielkoformatowych,
- słupki oddzielające perony od przystanków betonowe,
- siedziska na peronach żelbetowe (analogiczne jak konstrukcja nośna zadaszenia) wykończone szczeczlami drewnianymi,
- nawierzchnia jezdni poza przystankami komunikacyjnymi asfaltowa,
- miejsca postojowe z kostki kamiennej (lub betonowej imitującej kamień) lub płyt ażurowych wypełnionych żwirem,
- ciągi piesze z kostki betonowej imitującej granit; wszystkie przejścia przez ulice wyniesione - do wspólnego poziomu wszystkich nawierzchni pieszych w celu łatwego przemieszczania się osób niepełnosprawnych,
- parking dla rowerów wyposażony w wiaty parkingowe systemowe,

- **ścieżka rowerowa z mastyksu grysowego lub na bazie żywic syntetycznych** - ścieżka prowadzona częściowo po istniejącym chodniku a częściowo jako wydzielony pas na ulicy,
- na całym terenie, przy ciągach komunikacyjnych przewidziano ławki z koszami na śmieci.

a)

instalacje

- ogrzewanie CO w oparciu o powietrzną pompę ciepła - pompa wyposażona w dwa moduły split pełniące rolę kurtyn powietrznych,
- CWU oparte o elektryczne podgrzewacze przepływowe,
- instalacja kanalizacyjna grawitacyjna,
- wentylacja grawitacyjna hybrydowa,
- instalacja ppoż,
- instalacja elektryczna,
- instalacja oświetlenia - wszystkie źródła światła LED zarówno zewnętrzne jak i wewnętrzne,
- na zadaszeniu przewidziano montaż paneli fotowoltaicznych o łącznej mocy 40 kW - przyjęto panele o nachyleniu 20° i mocy 250 W na panel - na podstawie obliczeń (obliczenia bazują na kalkulatorze Photovoltaic Geographical Information System zamieszczonym na stronie <http://re.jrc.ec.europa.eu/pvgis/apps4/pvest.php>) przyjęto wydajność systemu na poziomie 37 200 kWh, zapotrzebowanie obiektu na energię elektryczną wynosi ok. 37 000 kWh można więc przyjąć bilans zerowy (obliczenia mają charakter orientacyjny i mogą ulec zmianie ze względu na rodzaj i jakość przyjętych paneli oraz na ilość i moc odbiorników ujętych w późniejszych pracach projektowych).

Opracował:

mgr inż. arch. Iwo Nowosielski