

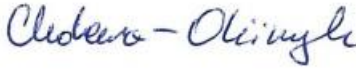




## PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

	Imię i nazwisko	Podpis i data
Opracowanie dokumentacji	dr Anna Romaniewska	 24.06.2024 r.
	dr Wojciech Rogala	 24.06.2024 r.
	mgr Katarzyna Cholewa-Oliinyk	 24.06.2024 r.
	mgr Artur Glenc	 24.06.2024 r.
	Adam Rogala	 24.06.2024 r.
Dane kontaktowe	<p>Anna Romaniewska tel. kom.: 530 990 334 e-mail: <a href="mailto:romaniewska@oczp.pl">romaniewska@oczp.pl</a></p> <p>Wojciech Rogala tel. kom.: 530 996 121 e-mail: <a href="mailto:rogala@oczp.pl">rogala@oczp.pl</a></p> <p>Katarzyna Cholewa-Oliinyk tel. kom.: 665 174 555 e-mail: <a href="mailto:cholewa@oczp.pl">cholewa@oczp.pl</a></p> <p>Artur Glenc tel. kom.: 459 413 653 e-mail: <a href="mailto:artur.glenc@oczp.pl">artur.glenc@oczp.pl</a></p> <p>Adam Rogala e-mail: <a href="mailto:adam.rogala@oczp.pl">adam.rogala@oczp.pl</a></p> <p style="text-align: right;">OPOLSKIE CENTRUM ZARZĄDZANIA PROJEKTAMI Sp. z o.o. 45-839 Opole, ul. Technologiczna 2 NIP 7543145634</p>	

**Nazwa inwestycji**

Budowa Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach

**Adres obiektu budowlanego**

województwo: opolskie

powiat: opolski

gmina: Krapkowice

miejscowość: Krapkowice

identyfikatory działek: 160502\_4.0011.3109; 160502\_4.0011.3118; 160502\_4.0011.2956;  
160502\_4.0011.3103; 160502\_4.0011.3106; 160502\_4.0011.3117

**Nazwy i kody robót wg CPV:**

CPV 71220000-6	usługi projektowania architektonicznego
CPV 79421200-3	usługi projektowe inne niż w zakresie robót budowlanych
CPV 71221000-3	usługi architektoniczne w zakresie obiektów budowlanych
CPV 71242000-6	przygotowanie przedsięwzięcia i projektu, oszacowanie kosztów
CPV 45220000-5	roboty inżynieryjne i budowlane
CPV 45222000-9	roboty budowlane w zakresie robót inżynieryjnych z wyjątkiem mostów, tuneli, szybów i kolei podziemnej
CPV 45300000	roboty instalacyjne w budynkach
CPV 45311000-0	roboty w zakresie okablowania oraz instalacji elektrycznych
CPV 45315100	instalacyjne roboty elektrotechniczne
CPV 45315300-1	instalacje zasilania elektrycznego
CPV 45400000-1	roboty wykończeniowe w zakresie obiektów budowlanych
CPV 74200000-1	usługi doradcze dotyczące architektury, inżynierii, budowy i podobne
CPV 74230000-7	usługi inżynieryjne
CPV 74232000-4	usługi inżynieryjne w zakresie projektowania
CPV 71320000-7	usługi inżynierskie w zakresie projektowania
CPV 45111200-0	roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne
CPV 45112700-2	roboty w zakresie kształtowania terenu
CPV 45232400-3	prace związane z sieciami kanalizacyjnymi
CPV 45111291-4	roboty w zakresie zagospodarowania terenu
CPV 45223320-5	roboty budowlane w zakresie obiektów „Parkuj i Jedź”
CPV 45223300-9	roboty budowlane w zakresie parkingów
CPV 45233120-6	roboty w zakresie budowy dróg
CPV 45233280-5	roboty w zakresie chodników
CPV 45233161-5	roboty budowlane w zakresie ścieżek pieszych
CPV 45233223-8	wymiana nawierzchni drogowej
CPV 45233270-2	malowanie nawierzchni parkingów

**Nazwa i adres Zamawiającego:**

nazwa: Urząd Miasta i Gminy w Krapkowicach

adres: 3 maja 17, 47-303 Krapkowice

**Spis zawartości programu funkcjonalno-użytkowego:**

Program funkcjonalno-użytkowy składa się z następujących elementów:

1. strony tytułowej,
2. części opisowej,
3. części informacyjnej.

Szczegółowy spis zawartości przedstawiony został w spisie treści dokumentu.

**Osoby opracowujące program funkcjonalno-użytkowy:**

dr Anna Romaniewska

dr Wojciech Rogala

mgr Katarzyna Cholewa-Oliinyk

mgr Artur Glenc

Adam Rogala

**Data wykonania:**

Wykonano: 25 czerwca 2024 roku

## Spis treści

CZĘŚĆ OPISOWA .....	5
1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.....	5
1.1 Podstawa prawna opracowania .....	5
1.2 Kontekst projektu, cele Zamawiającego .....	5
1.3 Identyfikacja interesariuszy i ich potrzeb .....	6
1.4 Identyfikacja przedsięwzięcia .....	7
2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia .....	8
2.1 Uwarunkowania lokalizacyjne .....	8
2.2 Uwarunkowania formalno – prawne.....	9
2.3 Uwarunkowania organizacyjne.....	9
2.4 Uwarunkowania w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego .....	9
2.5 Uwarunkowania w zakresie warunków gruntowo-wodnych .....	10
2.6 Uwarunkowania w zakresie istniejącej zieleni.....	10
2.7 Uwarunkowania w zakresie uzbrojenia podziemnego .....	10
2.8 Stan prawny terenu .....	10
2.9 Obecny stan zagospodarowania terenu .....	10
3. Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe.....	14
3.1 Rozwiązania funkcjonalne obejmujące Budowę Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach ... .....	15
3.1.1 Parking dla rowerów i hulajnóg.....	15
3.1.2 Główny budynek Centrum Przesiadkowego .....	15
3.1.3 Ciągi piesze .....	17
3.1.4 Parkingi dla samochodów osobowych .....	17
3.1.5 Stacja transformatorowa.....	17
3.2 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych .....	17
3.3 Droga wjazdu i wyjazdu dla autobusów i samochodów osobowych.....	17
3.4 Miejsce zatrzymania autobusu w celu wysadzenia pasażerów .....	18
3.5 Perony oraz zadaszenie (wiaty) nad peronami.....	18
3.6 Wiata na kontenery odpady .....	18
3.7 Skwer zieleni .....	18
3.8 Przystanki wraz z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej .....	18
3.9 Wielkości możliwych przekroczeń .....	19
4. Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.....	19
4.1 Wymagania ogólne do całego zakresu przedsięwzięcia .....	19
4.2 Zakres prac.....	20
4.3 Przygotowanie terenu budowy.....	24
4.4 Wykonanie nawierzchni.....	25

4.5	Odprowadzanie wód opadowych .....	26
CZĘŚĆ INFORMACYJNA .....		27
5.	Posiadane informacje i dokumenty.....	27
5.1	Wskazanie przepisów prawnych i norm związanych z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego .....	27
5.2	Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.....	28
5.2.1	Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego .....	28
5.2.2	Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane .....	28
5.3	Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych. ....	28
5.3.1	Mapa zasadnicza - plik w formacie pdf .....	28
5.3.2	Wyniki badań gruntowo - wodnych na terenie planowanego przedsięwzięcia.....	28
5.3.3	Zalecenia konserwatora zabytków .....	28
5.3.4	Inwentaryzacja zieleni w bezpośrednim sąsiedztwie budynku .....	28
5.3.5	Dane dotyczące zanieczyszczeń atmosfery niezbędne do analizy ochrony powietrza oraz posiadane raporty, opinie lub ekspertyzy z zakresu ochrony środowiska .....	28
5.3.6	Pomiary ruchu drogowego, hałasu i innych uciążliwości .....	28
5.3.7	Inwentaryzacja lub dokumentacja obiektów budowlanych, jeżeli podlegają one przebudowie, odbudowie, rozbudowie, nadbudowie, rozbiórkom lub remontom w zakresie architektury, konstrukcji, instalacji i urządzeń technologicznych.....	29
5.3.8	Porozumienia, zgody lub pozwolenia oraz warunki techniczne i realizacyjne związane z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłych, gazowych, energetycznych i teletechnicznych oraz dróg publicznych, kolejowych lub wodnych. . ....	29
5.3.9	Dodatkowe wytyczne inwestorskie i uwarunkowania związane z budową i jej przeprowadzeniem .....	29
6.	Załączniki .....	30
6.1	Załącznik 1. Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.....	30
6.2	Załącznik 2. Mapa zasadnicza .....	31
6.3	Załącznik 3. Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach.....	32

## Spis tabel i ilustracji

*Tabela 1. Identyfikacja grup odbiorców oraz ich potrzeb w kontekście projektu Budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne).....* 6

*Tabela 2. Powierzchnia działek objętych inwestycją (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ewidencji) 10*

*Rysunek 1. Lokalizacja planowanego Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (opracowanie własne Urzędu Miasta i Gminy w Krapkowicach) 8*

*Rysunek 2. Planowany układ funkcjonalno-przestrzenny Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne). 14*

*Rysunek 3. Planowany układ funkcjonalno-przestrzenny pomieszczeń głównego budynku Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne). 16*

# CZĘŚĆ OPISOWA

## 1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

### 1.1 Podstawa prawna opracowania

Niniejszy Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU) opracowany został zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2021 r., poz. 2454). Dokument stanowi podstawę do opracowania dokumentacji projektowej budowlanej i wykonawczej planowanego przedsięwzięcia oraz wykonania robót budowlanych w zakresie przewidzianego zadania, w celu uzyskania pozwolenia na użytkowanie zamierzenia budowlanego opisanego w PFU.

Wszystkie wymagania niniejszego programu należy traktować jako wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia i jako minimalny standard wykonania przedmiotu zamówienia. Wykonawca może zaproponować inne rozwiązania, jednakże na ich wprowadzenie musi uzyskać zgodę Zamawiającego. Parametry i funkcjonalność proponowanych rozwiązań zamiennych powinny być nie niższe w porównaniu do opisanych w niniejszych wymaganiach. Brak opisu jakichkolwiek czynności niezbędnych do zrealizowania inwestycji nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku ich wykonania.

Prace przedprojektowe, prace projektowe oraz roboty budowlane należy wykonać zgodnie ze sztuką budowlaną, zgodnie z polskim prawem oraz polskimi normami.

### 1.2 Kontekst projektu, cele Zamawiającego

Zgodnie z harmonogramem naboru wniosków aktualnym na dzień 11.06.2024 r. w ramach programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027, w dniach 27.05.2024 - 11.07.2024 r. ma miejsce nabór wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu transportu niskoemisyjnego, w tym budowy oraz przebudowy infrastruktury transportu miejskiego<sup>1</sup>.

Zakresem projektu, zgodnie z zapisami regulaminu naborów wniosku, mogą być objęte m.in.:

#### 1. Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego, w tym:

- centra przesiadkowe,
- obiekty P&R (wyłącznie na obrzeżach miast), B&R,
- niskoemisyjny i zeroemisyjny tabor autobusowy,
- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast (ciągi piesze, wspólny bilet, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych),
- drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe w obszarze funkcjonalnym miast – w przypadku łączenia miejscowości przebieg drogi rowerowej na obszarze wiejskim musi być uzasadniony połączeniem drogi rowerowej z dojazdem do miejsca pracy, nauki, usług lub centrum przesiadkowego; wsparcie przeznaczone będzie również na infrastrukturę towarzyszącą taką jak: stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów - jako element projektu,

---

<sup>1</sup> <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/skorzystaj/harmonogramy-naborow-wnioskow/harmonogramy-2021-2027/harmonogram-naborow-wnioskow-w-programie-fe-dla-opolskiego-2021-2027/>

- przystanki, wysepki, infrastruktura punktowa służąca poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.
2. Zaplecze techniczne do obsługi taboru, modernizacja zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych jedynie jako element projektu dot. zakupu taboru autobusowego.
  3. Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego (np. buspasy, przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastruktura drogową przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego) – jako element projektu.
  4. Inwestycje (budowa, rozbudowa) związane z systemami zarządzania ruchem (ITS).
  5. Inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym, jako element projektu związanego z infrastrukturą transportową.
  6. Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych indywidualnych, zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp wszystkich użytkowników.
  7. Działania info-promo i edu. podnoszące świadomość mieszkańców i władz w zakresie propagowania i promocji korzystania z transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego oraz bezpieczeństwa korzystania z niego – jako element projektu.
  8. Realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) - jako samodzielny projekt.

Dworzec autobusowy w Krapkowicach ma wiele cech, które predysponują go do roli centrum przesiadkowego. Niestety, z powodu złego stanu technicznego, wymaga on wszechstronnej i pilnej modernizacji pod względem technicznym, funkcjonalnym i estetycznym. Przedstawiony nabór stanowi szansę na pozyskanie środków finansowych umożliwiających realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego.

### 1.3 Identyfikacja interesariuszy i ich potrzeb

W przypadku projektu budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach, grupa interesariuszy stanowi różnorodne grono obejmujące m. in. lokalnych mieszkańców, użytkowników transportu publicznego, przedsiębiorstwa transportowe, władze miejskie oraz organizacje pozarządowe.

*Tabela 1. Identyfikacja grup odbiorców oraz ich potrzeb w kontekście projektu Budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne)*

Grupa odbiorców	Identyfikacja potrzeb
Pasażerowie korzystający z różnych form transportu oraz dojeżdżający do centrum miasta jako docelowego miejsca podróży	Lokalizacja obiektu bliska od ważnych miejsc użyteczności publicznej oraz głównych obiektów miejskich takich jak zakłady pracy oraz centra handlowo-usługowe.
	Skomunikowanie różnych form transportu, publicznego i prywatnego, autobusowego, rowerowego, pieszego.
	Możliwość przesiadki na różne kierunki podróżowania
	Możliwość przesiadki na własny rower oraz skorzystania ze stacji napraw, a także możliwość bezpiecznego pozostawienia własnego roweru w sposób zabezpieczający przed zamknięciem.

Grupa odbiorców	Identyfikacja potrzeb
	Miejsce krótkotrwałego postoju samochodów osobowych w celu pozostawienia pasażera lub odebrania go z podróży.
	Dostęp do bieżącej informacji na temat połączeń.
	Dostęp do zadashowanego pomieszczenia w celu oczekiwania na przesiadkę (poczekalnia z siedzeniami, możliwością skorzystania z prądu; nagłośnienie dla odstępu bieżących komunikatów).
	Możliwość oczekiwania na odjazd autobusu pod zadashowaniem zabezpieczającym przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.
	Możliwość oczekiwania na przyjazd autobusu, przesiadkę w dogodnym miejscu na zewnątrz budynku obsługi pasażerów.
	Pożyteczne zagospodarowanie czasu w oczekiwaniu na środek komunikacji, połączenie, przesiadkę.
	Bezpieczeństwo.
Operatorzy transportu zbiorowego: publicznego i prywatnego (PKS Strzelce Opolskie, PKS Głubczyce, OPKS, GTV Bus i inne)	Rozdzielenie operacji wysadzania pasażerów od przyjmowania pasażerów na pokład autobusu.
	Eliminacja manewru cofania, uproszczenie ruchu na płycie dworca.
	Dostępność ładowarek elektrycznych.
	Miejsce odpoczynku dla kierowców.
Zarządca dworca (PKS Strzelce Opolskie)	Zorganizowane miejsce gromadzenia odpadów.
	Liczba peronów umożliwiająca płynne korzystanie z dworca.
Władze miasta Krapkowice	Zwiększenie estetyki tej części miasta.
	Wyprowadzenie miejsca parkowania autobusów poza obręb dworca.
	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu – zamiana indywidualnego ruchu pojazdów na transport publiczny.
	Podniesienie rangi obiektu, podkreślenie jego znaczenia.
	Podniesienie jakości podróżowania komunikacją miejską.
	Dostosowanie obiektu do potrzeb niepełnosprawnych.
Prywatni przewoźnicy samochodowi (taksówkarze)	Miejsce postojowe dla taksówek.
Turyści	Dostęp do informacji pasażerskiej.
	Informacja historyczna o mieście, najważniejszych zabytkach oraz atrakcjach.
Mieszkańcy budynku w bezpośrednim sąsiedztwie terenu dworca	Poprawa wyglądu terenu.
	Możliwość spędzenia czasu na świeżym powietrzu.
Firma odbierająca odpady komunalne „Naprzód” Sp. z o.o.	Możliwość odbioru odpadów z terenów budynków mieszkalnych oraz z terenu dworca.
Zarządca dróg (Wydział Infrastruktury i Urbanistyki UMiG Krapkowice)	Modernizacja obiektu i utrzymywanych dróg niepowodująca większych zakłóceń ruchu oraz zgodna ze wszystkimi obowiązującymi przepisami prawa.
	Dostępność miejsc parkingowych nie tylko dla mieszkańców, ale też na potrzeby korzystania z centrum przesiadkowego.

#### 1.4 Identyfikacja przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie będzie polegało na modernizacji dworca autobusowego w Krapkowicach, zlokalizowanego przy ulicy Targowej, w celu jego przekształcenia w centrum przesiadkowe.



## 2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

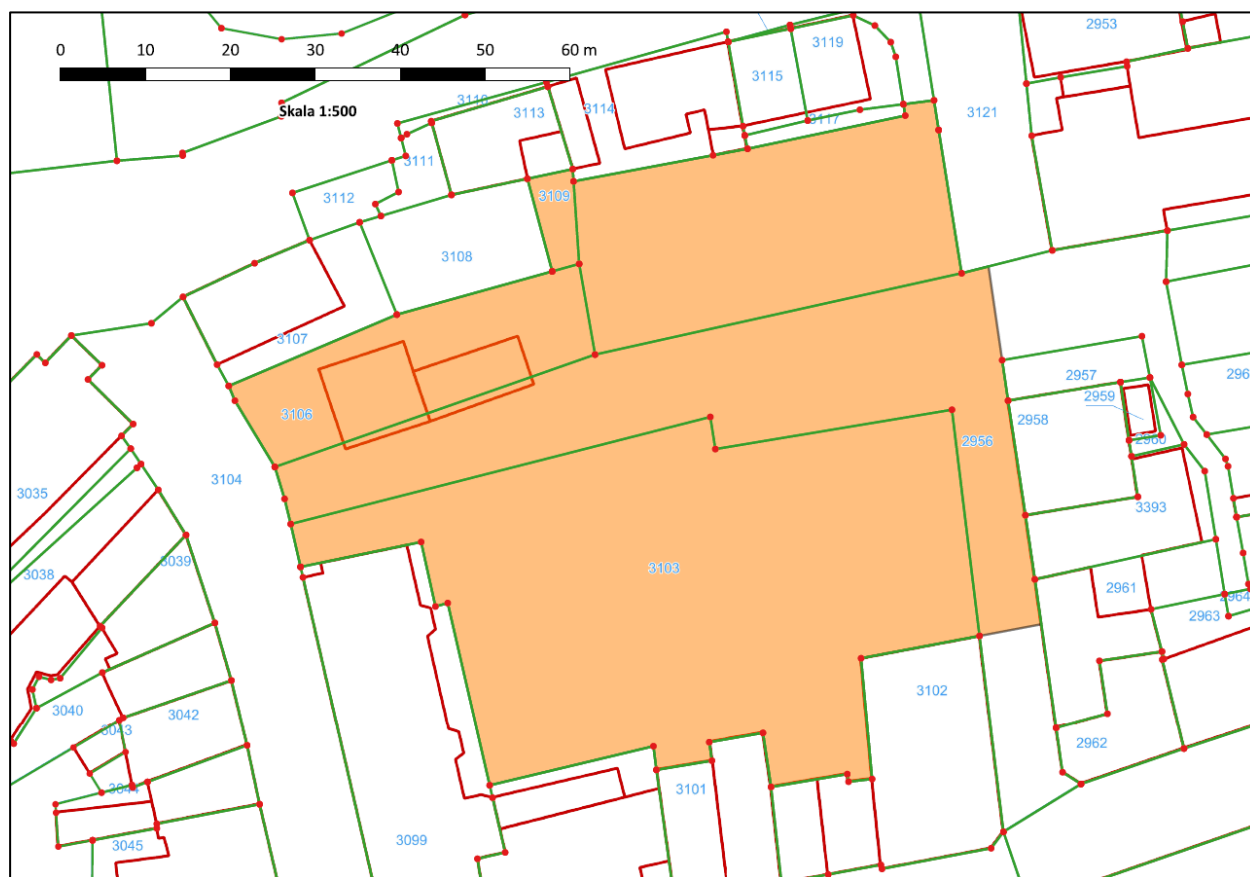
### 2.1 Uwarunkowania lokalizacyjne

Lokalizacja centrum przesiadkowego zależy od wielu czynników takich jak wielkość miasta, infrastruktura transportowa czy preferencje lokalnej społeczności. Zazwyczaj jest ono zlokalizowane w miejscach o dużym natężeniu ruchu, skomunikowane z różnymi środkami transportu, takimi jak autobusy, tramwaje czy pociągi. Powinno być łatwo osiągalne zarówno z centrum miasta, jak i z różnych dzielnic. Lokalizacja centrum przesiadkowego powinna być bezpieczna i przyjazna dla pasażerów oraz zapewniać łatwe i szybkie przesiadki między różnymi liniami i trasami. Celem budowy Centrum Przesiadkowego jest usprawnienie transportu publicznego, zmniejszenie indywidualnego ruchu drogowego (szczególnie pojazdów spalinyowych) i redukcja hałasu w centrum miasta, ochrona środowiska poprzez zmniejszenie emisji szkodliwych gazów oraz zwiększenie mobilności pasażerów.

Obszar inwestycji położony jest w granicach administracyjnych gminy Krapkowice (województwo opolskie, powiat opolski). Dworzec autobusowy w Krapkowicach, usytuowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku w Krapkowicach, z wjazdem od ulicy Opolskiej i wyjazdem od strony ulicy Podgórznej.

Granica opracowania stanowi teren działek o numerach: 3109, 3118, 2956, 3103 stanowiących zasób Gminy oraz działka 3106 z lokalem użytkowym należącym w części do gminy. Granica opracowania obejmuje pełną powierzchnię działek w ramach granic działek ewidencyjnych, za wyjątkiem części dz. nr 2956 (zgodnie z poniższym rysunkiem).

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się ciągi komunikacyjne, zabudowa mieszkaniowo-usługowa oraz zieleń niska i wysoka.



Rysunek 1. Lokalizacja planowanego Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (opracowanie własne [Urzędu](#) Miasta)

## **2.2 Uwarunkowania formalno – prawne**

Omawiane przedsięwzięcie stanowi element projektu modernizacji układu komunikacji publicznej w aglomeracji opolskiej. Realizację zadania planuje się z wykorzystaniem środków programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027 w ramach działania 3.2 Mobilność miejska w ZIT, priorytetu III Fundusze Europejskie na zrównoważony transport miejski województwa opolskiego.

Dla przedmiotowego obszaru nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

### **Uwarunkowania Prawa Budowlanego**

Warunkiem przystąpienia do wykonywania robót jest opracowanie dokumentacji projektowej spełniającej wymagania określone w Rozdziale 2 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 2 września 2004 r. (Dz.U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072), wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i decyzji administracyjnych. Dokumentacja projektowa musi uwzględniać usunięcie kolizji z infrastrukturą podziemną i uzbrojeniem terenu w uzgodnieniu z gestorami sieci.

W ramach dokumentacji projektowej musi być wykonany projekt budowlany, w oparciu, o który będą mogły być realizowane roboty wymagające pozwolenia na budowę bądź zgłoszenia zgodnie z prawem budowlanym oraz w oparciu o odpowiednie projekty wykonawcze. Dokumentacja projektowa powinna zostać zatwierdzona przez Zamawiającego.

Dokumentacja projektowa powinna być opracowana w języku polskim, zgodnie z obowiązującymi przepisami budowlanymi i polskimi normami.

### **Status konserwatorski**

Obszar inwestycji znajduje się w strefie A ścisłej ochrony konserwatorskiej<sup>2</sup>. Wykonawca na etapie projektu budowlanego uzyska odpowiednie zezwolenia, wytyczne i opinie od konserwatora zabytków przed rozpoczęciem prac budowlanych lub remontowych.

### **Status własnościowy**

Inwestor posiad uregulowany status własnościowy do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

## **2.3 Uwarunkowania organizacyjne**

Wykonanie prac powinno uwzględniać jak najmniejsze zakłócenia w komunikacji zbiorowej, a także minimalizację utrudnień w ruchu samochodowym.

Wykonawca zobowiązany będzie zaplanować działania w zakresie zastępczej organizacji ruchu – jeżeli wystąpi taka konieczność - i na czas budowy wraz z zapewnieniem odpowiedniego oznakowania pionowego i poziomego. Uwarunkowania w zakresie odwodnienia

Należy zaprojektować odwodnienie Centrum Przesiadkowego w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych, parkingów, skwerów i przestrzeni zielonych, obiektów kubaturowych, przestrzeni obsługi pasażerów, przestrzeni postoju pojazdów przewoźników oraz stacji transformatorowej, wiaty na odpady.

## **2.4 Uwarunkowania w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego**

Wykonawca zobowiązany jest do złożenia wniosku o ustalenie lokalizacji celu publicznego na załączniku do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 lutego 2024 r. (Dz. U. 2024 poz. 351).

---

<sup>2</sup> źródło: „Gminny Program Rewitalizacji Gminy Krapkowice 2030+”

## 2.5 Uwarunkowania w zakresie warunków gruntowo-wodnych

Zamawiający nie dysponuje dokumentacją warunków gruntowo-wodnych. Wykonawca jest obowiązany do wykonania badań gruntowo-wodnych na własny koszt i odpowiedniego uwzględnienia uwarunkowań podłoża oraz planowanego obciążenia ruchem.

## 2.6 Uwarunkowania w zakresie istniejącej zieleni

Istniejący drzewostan nie koliduje zasadniczo z planowaną budową Centrum Przesiadkowego. Dla wszystkich drzew i krzewów, które zgodnie z koncepcją powinny być zachowane, będących w bezpośrednim rejonie prac i placu budowy, należy zapewnić szczególną ochronę z uwzględnieniem stosownych zabiegów pielęgnacyjnych.

## 2.7 Uwarunkowania w zakresie uzbrojenia podziemnego

W trakcie prac projektowych do obowiązków projektanta należy wykonanie rozpoznania w zakresie kolizji z uzbrojeniem podziemnym. Projektant musi mieć na uwadze liczne podłużne i poprzeczne przejścia uzbrojenia podziemnego (kanalizacji, sieci wodociągowej, gazowej, teletechnicznej i elektrycznej). Szczegółowy zakres zabezpieczenia tych sieci będzie wynikał z warunków i informacji technicznych uzyskanych przez projektanta od właścicieli i zarządzających poszczególnymi sieciami uzbrojenia. Wszystkie projekty dotyczące budowy elementów punktów integracyjnych, powinny być uzgadniane na etapie projektowania z gestorami uzbrojenia podziemnego.

## 2.8 Stan prawny terenu

Zakres opracowania stanowi teren działek o aktualnych numerach 3109, 3118, 2956, 3103 stanowiących zasób Gminy oraz działka 3106 z lokalem użytkowym należącym w części do gminy. Granica opracowania obejmuje pełną powierzchnię działek w ramach granic działek ewidencyjnych, za wyjątkiem części dz. nr 2956.

Inwestycja polegająca na modernizacji istniejących przystanków będzie realizowana na fragmentach działek nr: 1238, 4927, 4344, 4402, 4186, 3536. Montaż dodatkowych wiat przystankowych zlokalizowany będzie na fragmentach działek nr 4139, 3665, 3497, 6353.

Powierzchnia działek objętych budową Centrum Przesiadkowego została przedstawiona poniżej:

Tabela 2. Powierzchnia działek objętych inwestycją (źródło opracowanie własne na podstawie danych ewidencji)

Identyfikator działki	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]
160502_4.0011.3109	46
160502_4.0011.3118	909
160502_4.0011.2956	1 179
160502_4.0011.3103	2 258
160502_4.0011.3106	536
<b>Razem</b>	<b>4 928,00</b>

## 2.9 Obecny stan zagospodarowania terenu

Przestrzeń objęta opracowaniem zlokalizowana jest na zagospodarowanym terenie. Teren jest utwardzony oraz posiada dostęp do infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, sanitarna, wodna, gazowa, elektryczna). Na przedmiotowym terenie zlokalizowane są drogi, place, chodniki. Bezpośrednio przy płycie parkowania autobusów znajduje się zieleń niska (krzewy ozdobne) i zieleń wysoka (pojedyncze drzewa).



Aktualna estetyka i funkcjonalność zagospodarowania terenu są niezadowalające. Główne ograniczenia to: нефunkcjonalne perony, wyboista nawierzchnia, niewielka powierzchnia placu manewrowego, brak zaplecza do obsługi pasażerów oraz brak infrastruktury wspierającej informowanie pasażerów.











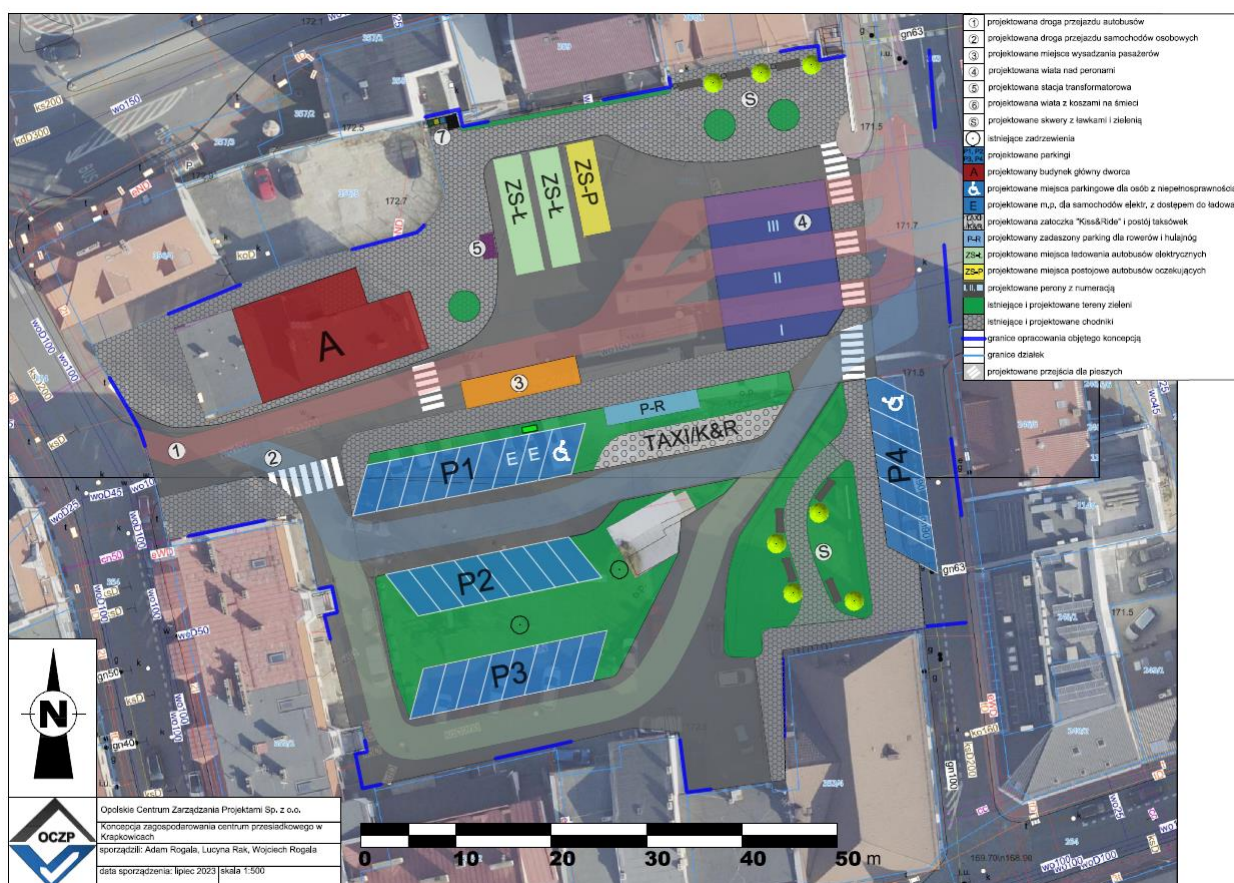


### 3. Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe

Projekt Budowy Centrum Przesiadkowego ma na celu stworzenie bardziej efektywnego, wygodnego i zrównoważonego systemu transportu, który lepiej służyć będzie potrzebom mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia w mieście. Udogodnienia w zakresie możliwości przesiadania się na różne środki transportu w jednym punkcie, promuje korzystanie z bardziej ekologicznych opcji transportu, usprawnia i minimalizuje czas oraz wysiłek potrzebny zmianę środka transportu – stwarza warunki dla efektywnego i ekologicznego podróżowania.

Utworzenie Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach musi uwzględniać poprawę właściwości funkcjonalno-użytkowych skutkującą zwiększeniem atrakcyjności transportu publicznego, poprawą jakości życia, podniesieniem estetyki przestrzeni tej części miasta, redukcją emisji zanieczyszczeń i hałasu, stworzeniem zaplecza dla transportu zeroemisyjnego.

Układ funkcjonalno-przestrzenny Centrum przesiadkowego przedstawia poniższy schemat:



Rysunek 2. Planowany układ funkcjonalno-przestrzenny Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne).

Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach obejmuje:

A – obiekt kubaturowy – główny budynek Centrum Przesiadkowego, stanowiący przestrzeń dostępną dla pasażerów, na który składają się: poczekalnia, toalety, punkt sprzedaży biletów, lokal usługowy, punkt informacji dla podróżnych, punkt informacji turystycznej.

1 – droga wjazdu dla autobusów,

2 – droga wjazdu samochodów osobowych na parking,

3 – miejsce zatrzymania autobusu w celu wysadzenia pasażerów,

4 – zaduszenie nad peronami chroniące przed szkodliwymi warunkami atmosferycznymi,

5 – projektowana stacja transformatorowa,

6 – wiata na odpady,

S – projektowany skwer z ławkami i zielenią,

P – parkingi:

P1 - parking dla samochodów osobowych, w tym 1 miejsce parkingowe dla osoby niepełnosprawnej oraz 2 projektowane miejsca dla samochodów elektr. z dostępem do ładowarki;  
P2 - parking dla samochodów osobowych;  
P3 – parking dla samochodów osobowych mieszkańców budynków sąsiadujących z Centrum Przesiadkowym;  
P4- parking dla samochodów osobowych, w tym 1 miejsce parkingowe dla osoby niepełnosprawnej;  
P-R – parking z zadaszeniem dla rowerów i hulajnóg wraz z punktem napraw;  
ZS - zaplecze serwisowe (ZS-P miejsce postoju i oczekiwania autobusów; ZS-Ł miejsce ładowania autobusów elektrycznych);  
TAXI/K&R – miejsce postoju taksówki/ miejsca zatrzymania typu „kiss & ride”, umożliwiające chwilowe zatrzymanie w celu pozostawiania lub odbioru pasażera.

W ramach projektu przewiduje się również poprawę standardu wyposażenia wybranych przystanków w obrębie miasta na trasach dojazdowych do Centrum Przesiadkowego.

### **3.1 Rozwiązania funkcjonalne obejmujące Budowę Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach**

#### **3.1.1 Parking dla rowerów i hulajnóg**

Strefa dla rowerów i hulajnóg wyposażona w metalowe zadaszenie, które zabezpiecza pojazdy przed deszczem, śniegiem i promieniami UV. Stojaki na rowery i hulajnogi będą umożliwiać bezpieczne przypięcie pojazdów za ramę i koła.

Punkt napraw będzie umożliwiał korzystanie ze standardowego zestawu narzędzi, w tym pompek, kluczy płaskich, imbusów, śrubokrętów, zestawów naprawczych do opon oraz stacji serwisowej z instrukcjami obsługi. Lokalizacja punktu napraw będzie łatwo dostępna, oznakowana i zabezpieczona przed kradzieżą i wandalizmem.

#### **3.1.2 Główny budynek Centrum Przesiadkowego**

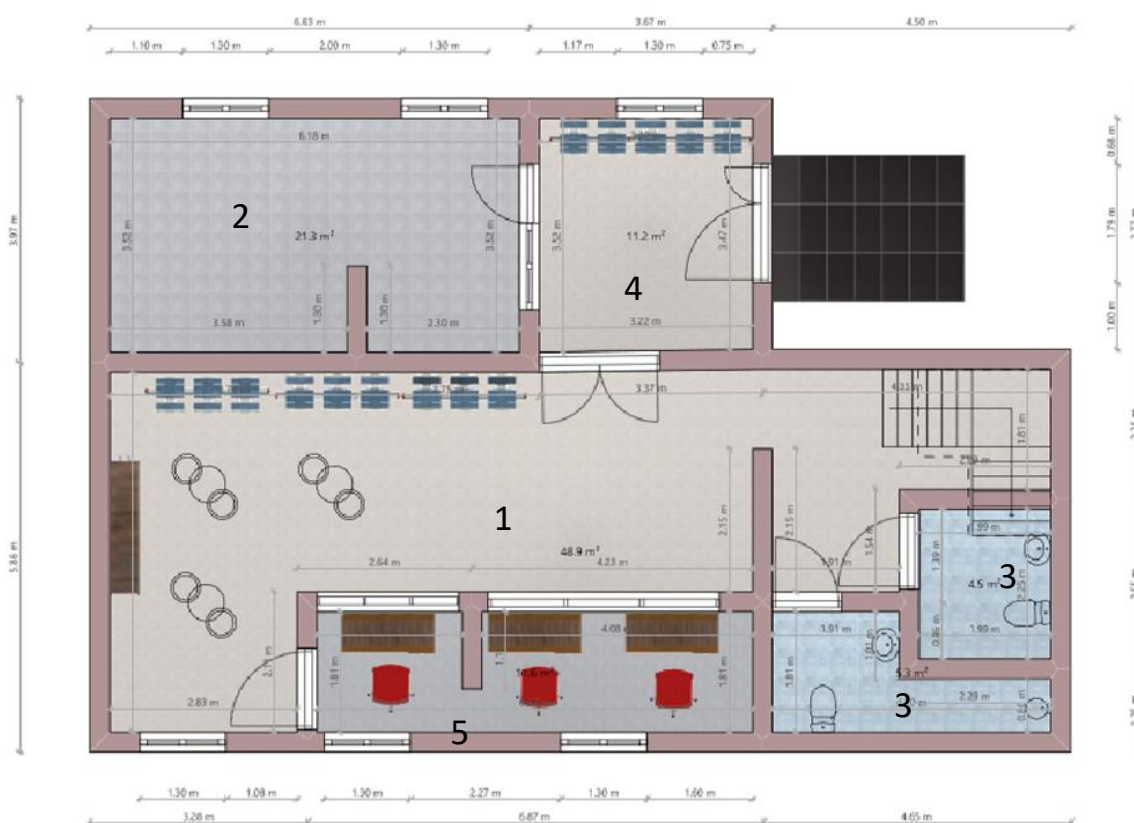
W ramach przebudowy dworca planowany jest remont i niewielka rozbudowa obecnego budynku, z poszerzeniem obszaru o planowaną do wykupu przez Władze miasta część budynku byłego dworca PKS.

**Wewnątrz budynku zaplanowano pomieszczenia, które będą spełniały następujące funkcje:**

1. Główny hol - będzie pełnił funkcję miejsca schronienia przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi i bezpośredniego oczekiwania na pojazd. Powinien być zaprojektowany tak, aby pomieścić około 5-10 osób. Powierzchnia użytkowa powinna wynosić około 15-20 m<sup>2</sup>, zapewniając wygodę (miejsca do siedzenia) i bezpieczeństwo użytkowników.
2. Lokal centrotwórczy - punkt gastronomiczny i/lub sklep spożywczy, o powierzchni około 50-100 m<sup>2</sup> będzie spełniał funkcję usługową w czasie oczekiwania na podróż. Lokal będzie wyposażony w niezbędne instalacje (woda, prąd, wentylacja) oraz zaplecze sanitarno-magazynowe. Lokalizacja pomieszczenia blisko głównego holu będzie przyciągać podróżnych i przechodniów.
3. Toalety, w tym jedna przystosowana dla osób niepełnosprawnych będzie zlokalizowana w łatwo dostępnej części budynku, blisko głównego holu i poczekalni. Powierzchnia toalety dla niepełnosprawnych będzie wynosić minimum 3,5 m<sup>2</sup>; pozostałe toalety będą mieć odpowiednio wydzielone kabiny, umywalki i suszarki do rąk.
4. Poczekalnia i miejsce spotkań będą wydzielone wewnątrz obiektu i wyposażona w krzesła dla około 10-15 osób oraz 3-4 stoliki umożliwiające konsumpcję lub pracę. Powierzchnia poczekalni będzie wynosić około 30-50 m<sup>2</sup>, zapewniając komfort i wygodę użytkowników (w tym możliwość korzystania z bieżących zapowiedzi o przyjazdach i odjazdach pojazdów i/lub wyświetlanej informacji o bieżącym rozkładzie jazdy).



5. Punkt informacji dla podróżnych będzie zlokalizowany w centralnej części budynku, łatwo dostępny dla podróżnych. Powierzchnia punktu informacyjnego będzie wynosić około 5-10 m<sup>2</sup> i będzie wyposażona w biurko, komputer oraz materiały informacyjne. Pracownik punktu informacyjnego będzie miał dostęp do systemów informacyjnych i komunikacyjnych.
6. Punkt sprzedaży biletów z jednym stanowiskiem obsługi będzie zlokalizowany w pobliżu punktu informacyjnego. Powierzchnia punktu sprzedaży biletów będzie wynosić około 5-10 m<sup>2</sup> i będzie wyposażona w stanowisko komputerowe z kasą fiskalną oraz szafkami na przechowywanie bagażu.
7. Punkt informacji turystycznej będzie zlokalizowany w pobliżu wejścia do budynku i głównego holu. Powierzchnia punktu będzie wynosić około 10 m<sup>2</sup> i będzie wyposażona w stojaki na materiały promocyjne, mapy, przewodniki oraz komputer z dostępem do Internetu.
8. Bezpłatne Wi-Fi – cały główny budynek Centrum Przesiadkowego będzie wyposażony w bezpłatną sieć Wi-Fi. W publicznie dostępnych miejscach będą dostępne miejsca poboru energii z gniaздkami elektrycznymi do ładowania telefonów i komputerów.
9. Wejście do budynku schodami oraz podjazdem dla wózków, zapewniając dostępność dla osób o ograniczonej mobilności (w tym drzwi z automatycznym otwieraniem).



Rysunek 3. Planowany układ funkcjonalno-przestrzenny pomieszczeń głównego budynku Centrum Przesiadkowego

w Krapkowicach (źródło: opracowanie własne).

*Legenda:*

1. Główny hol
2. Lokal centrotwórczy
3. Toalety
4. Poczekalnia i miejsce spotkań
5. Punkt informacji dla podróżnych, punkt sprzedaży biletów, punkt informacji turystycznej

### **3.1.3 Ciągi piesze**

Ciągi piesze będą zapewniać płynny, bezpieczny i wygodny ruch pieszych pomiędzy środkami transportu oraz obiektami i przestrzeniami w obrębie Centrum Przesiadkowego. Ciągi piesze będą dobrze oświetlone, w celu zapewnienia widoczności po zmierzchu. Dodatkowo, w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ciągi piesze będą objęte systemem wizyjnym w postaci monitoringu oraz systemu nadzoru. Przestrzeń będzie posiadać oznakowanie pionowe oraz poziome informujące o sposobie dotarcia do kluczowych miejsc Centrum Przesiadkowego.

W strategicznych punktach będą znajdować się ławki i miejsca do odpoczynku, które umożliwiają chwilę wytchnienia, zwłaszcza dla osób starszych i niepełnosprawnych. Szacowana powierzchnia ciągów pieszych wynosi 1 115 m<sup>2</sup>.

### **3.1.4 Parkingi dla samochodów osobowych**

Zostanie zapewnione odpowiednie rozplanowanie miejsc parkingowych, uwzględniające różne kategorie użytkowników (krótkoterminowe, długoterminowe, miejsca dla osób niepełnosprawnych, miejsca postojowe TAXI). Parking powinien być odpowiednio oświetlony, zarówno naturalnym światłem dziennym i sztucznym oświetleniem nocnym. Lampy oświetleniowe powinny być energooszczędne i zapewniać dobrą widoczność na całym terenie.

### **3.1.5 Stacja transformatorowa**

Stacja transformatorowa zlokalizowana blisko głównego placu lub wejścia do Centrum Przesiadkowego będzie umożliwiała łatwy dostęp do ładowania pojazdów elektrycznych, zapewniając wygodne podejście i manewrowanie pojazdami.

Stacja wyposażona będzie w odpowiedni transformator o wystarczającej mocy, aby obsłużyć jednocześnie kilka pojazdów ładowanych szybko lub kilkanaście pojazdów ładowanych standardowo.

## **3.2 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych**

Stacja ładowania pojazdów elektrycznych będzie umiejscowiona w przestrzeni dostępnej zarówno dla pojazdów wjeżdżających jak i wyjeżdżających (oznaczone na rys. 2, parking P1, przy miejscach parkingowych E) z terenu Centrum Przesiadkowego, niestwarzającej ryzyka kolizji oraz powstawania zatorów w ruchu pojazdów. Zostanie zapewniona odpowiednia liczba stanowisk ładowania, z możliwością rozszerzenia ich liczby w przyszłości w miarę wzrostu zapotrzebowania. Cały obszar stacji ładowania będzie oświetlony, aby zapewnić bezpieczeństwo użytkowników oraz dobrą widoczność podczas korzystania z ładowarek w nocy.

## **3.3 Droga wjazdu i wyjazdu dla autobusów i samochodów osobowych**

Projekt przewiduje wykonanie drogi wjazdowej dla autobusów o łącznej powierzchni ok. 915 m<sup>2</sup>. Drogi wjazdu oraz wyjazdu zostaną zaprojektowane w sposób umożliwiający płynny ruch pojazdów o różnej wielkości oraz promieniu skrętu. Pasy wjazdowe i wyjazdowe dla autobusów i samochodów będą

odpowiednio rozdzielone, aby uniknąć kolizji i zapewnić płynność ruchu. Droga będzie oświetlona, w celu zwiększenia bezpieczeństwa dopuszcza się także rozważenie montażu sygnalizacji świetlnej.

### **3.4 Miejsce zatrzymania autobusu w celu wysadzenia pasażerów**

Punkt zatrzymania autobusu będzie pełnił funkcję w celu zatrzymania pojazdu i miejsca wysadzenia pasażerów, wyposażony będzie w odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe. Przystanek będzie dostępny dla osób niepełnosprawnych, z odpowiednimi podjazdami, niskimi krawężnikami i przestrzeniami manewrowymi dla wózków inwalidzkich.

### **3.5 Perony oraz zadaszenie (wiaty) nad peronami**

Centrum Przesiadkowe będzie składało się z 3 peronów pojedynczo zadaszonych, uniwersalnych o szerokości min. 2,5 m i długości min. 13 m, o odpowiedniej wysokości, umożliwiających bezpieczne wsiadanie do autobusu.

Każdy peron powinien mieścić strefę oczekiwania i komunikacji (przemieszczania się pomiędzy peronami oraz pozostałymi elementami infrastruktury obiektu), jak również informacji pasażerskich. Konieczne jest zapewnienie wykończenia nawierzchni spełniającego potrzeby osób niepełnosprawnych (obniżenie krawężników, pinezki i linie naprowadzające). Perony powinny być wyposażone w ławki dla oczekujących, miejsca na bagaż oraz kosze umożliwiające zbieranie odpadów selektywnie.

### **3.6 Wiata na kontenery odpady**

Wiata zajmująca ok 6 m<sup>2</sup> powinna pomieścić odpowiednią liczbę kontenerów na odpady komunalne zmieszane oraz zbierane selektywnie, ewentualnie odpady niebezpieczne. Powinna zmieścić minimum 4-6 kontenerów o pojemności 1100 litrów każdy. Kontenery będą rozmieszczone w sposób umożliwiający łatwy dostęp i opróżnianie. Będą ustawione w rzędzie lub w dwóch rzędach, w zależności od dostępnej przestrzeni oraz będą wyposażone w instrukcje dotyczące segregowania odpadów oraz informacje edukacyjne na temat recyklingu. Każdy kontener będzie wyraźnie oznakowany, aby ułatwić segregację odpadów.

### **3.7 Skwer zieleni**

Skwer zieleni ma pełnić funkcję estetyczną i zapewniać spójność z otaczającą przestrzenią miejską. Przestrzeń powinna zapewnić miejsce wyciszenia, oczekiwania, odpoczynku, będzie wyposażona w ławki, tablice informacyjne, zieleni ozdobną oraz elementy małej architektury.

### **3.8 Przystanki wraz z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej**

Elektroniczna tablica informacyjna na wyznaczonych 10 przystankach powinna być umiejscowiona w taki sposób, aby odczyt wyświetlanych informacji możliwy był zarówno z terenu przystanku, jak i z wnętrza wiaty. Jednocześnie nie powinna utrudniać poruszania się w obszarze przystanku.

Należy wziąć pod uwagę, w ramach modernizacji istniejących przystanków, wyposażenie przystanków w kosze do selektywnego zbierania odpadów.

Na podstawie analizy kursów linii autobusowych i ich obciążenie proponowany układ elektronicznych tablic przedstawiono na rysunku poniżej.

### 3.9 Wielkości możliwych przekroczeń

Podane w opracowaniu wartości liczbowe w niektórych przypadkach są szacunkowe. Dopuszcza się pewne odchylenia od podanych wymiarów i powierzchni, pod warunkiem, że zostaną spełnione wymagania funkcjonalne i zachowana zgodność z obowiązującymi przepisami.

## 4. Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia

### 4.1 Wymagania ogólne do całego zakresu przedsięwzięcia

Projekt będzie spełniał rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności oraz uwzględniał systemy informacji wizualnej i głosowej dla osób z innymi niepełnosprawnościami. Ponadto zapewnione zostanie spełnienie zasad w zakresie DNSH (Do No Significant Harm). Należy przeprowadzić szczegółową analizę środowiskową, wdrożyć odpowiednie środki minimalizujące negatywny wpływ na środowisko oraz regularnie monitorować i raportować postępy zgodnie z wytycznymi określonymi przez odpowiednie organy regulacyjne.

#### **Wymagania formalno-prawne niezbędne do wykonania prac budowlanych**

**Przy projektowaniu przedsięwzięcia należy:**

1. sporządzić inwentaryzację budowlaną i ocenić stan techniczny budynków i nawierzchni;
2. wykonać mapę do celów projektowych;
3. wykonać badania geo-techniczne gruntu wraz z interpretacją wyników;
4. sporządzić przedmiar robót przewidywanych do wykonania w projekcie budowlanym, opracowany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 2454);
5. zidentyfikować ewentualne konflikty dla realizacji wymagań ujętych w niniejszym opracowaniu i zaproponować rozwiązania dla nich;
6. opracować **projekt budowlany, projekty branżowe wykonawcze, projekty aranżacji** wnętrz (wizualizację) i kosztorys rzeczowo-finansowy wyposażenia (dokumentacja projektowa w trakcie opracowywania musi być na bieżąco konsultowana z Zamawiającym i dostarczona do zatwierdzenia Zamawiającemu w terminie umożliwiającym mu jej sprawdzenie i uwzględniającym czas na ewentualne korekty i poprawki. Dokumentacja projektowa musi być realizowana przez projektantów posiadających stosowne wymagane prawem uprawnienia i wystarczające doświadczenie);
7. uzyskać wszelkie niezbędne warunki przyłączenia, opinie, zgody, świadectwa, certyfikaty, decyzje, pozwolenia;
8. sporządzić szczegółowy **kosztorys inwestorski**, opracowany na podstawie przedmiarów robót,
9. sporządzić **specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych**, wykonaną zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021 r. poz., 2454);
10. sporządzić dokumentację powykonawczą.

#### **Zapewnienie zgodności z prawem budowlanym, prawem drogowym**

Cały zakres robót należy zaprojektować i wykonać, zgodnie z wymaganiami obowiązujących przepisów, norm i instrukcji. Brak wyszczególnienia, w niniejszych wymaganiach Zamawiającego, jakichkolwiek obowiązujących aktów prawnych, nie zwalnia Wykonawcy od ich stosowania:

1. techniki realizacji robót oraz procedury odbioru robót winny spełniać wymagania wszystkich jednostek uzgadniających projekt budowlany i projekty branżowe;
2. Zamawiający przewiduje bieżący nadzór nad realizacją inwestycji, Zamawiający przewiduje ustanowienie funkcji Inspektora Nadzoru według prawa budowlanego w zakresie wynikającym z Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.) i postanowień umowy realizacyjnej;
3. realizacja robót rozpocznie się po protokolarnym przekazaniu przez Zamawiającego terenu budowy wraz z Dziennikiem Budowy dla danego zakresu robót;
4. Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia wyposażenia technologicznego na własny koszt Zamawiającemu na adres budowy, w porozumieniu z Zamawiającym;
5. Wykonawca zapewni taki sposób przeprowadzenia robót, który nie pogorszy obiektów nieobjętych remontem (budynki sąsiadujące z inwestycją);
6. Wykonawca dokona zgłoszenia prac i uzyska prawomocne pozwolenia i decyzje;
7. roboty zostaną wykonane zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, dokumentacją projektową, prawem budowlanym i normami lub odpowiednimi standardami międzynarodowymi lub Unii Europejskiej, najlepszą praktyką inżynierską i najlepszą dostępną techniką;
8. po podpisaniu umowy, na wniosek Wykonawcy, Zamawiający przekaze Wykonawcy odpowiednie upoważnienie i pełnomocnictwa do występowania w jego imieniu, w celu uzyskania dokumentów niezbędnych przy prowadzeniu prac projektowych.

#### **4.2 Zakres prac**

1. Wykonanie parkingu dla rowerów i hulajnóg, obejmującego parking z zadaszeniem dla rowerów i hulajnóg wraz z punktem napraw. Przewidywana powierzchnia parkingu wynosi 21 m<sup>2</sup>. Zadaszenie powinno być wykonane z materiałów odpornych na warunki atmosferyczne i korozję. Stojaki na rowery i hulajnogi muszą umożliwiać bezpieczne przypięcie pojazdów za ramę i koła, wykonane 3106
2. z wytrzymałych materiałów, aby zapewnić długowieczność i odporność na akty wandalizmu. Punkt napraw powinien być wyposażony w standardowy zestaw narzędzi, w tym pompki, klucze płaskie, imbusy, śrubokręty, zestawy naprawcze do opon oraz stacje serwisowe z instrukcjami obsługi. Powinny być zamontowane na stałe w wytrzymałych, odpornych na warunki atmosferyczne obudowach. Lokalizacja punktu napraw powinna być łatwo dostępna, oznakowana i zabezpieczona przed kradzieżą i wandalizmem.
3. Wykonanie termomodernizacji elewacji, remont elewacji budynku dworca wraz z montażem paneli fotowoltaicznych, do którego prawo posiada inwestor, o szacunkowej powierzchni 120 m<sup>2</sup>, wraz z odnowieniem i ujednoliceniem elewacji.

#### **Zakres prac wewnątrz budynku:**

- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **głównego holu** dla 5-10 osób, powierzchnia ok. 15-20 m<sup>2</sup>, wraz z oświetleniem, wentylacją i elektronicznymi tablicami informacyjnymi o przyjazdach i odjazdach pojazdów i komunikację dźwiękową, miejscami do siedzenia. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą i wentylację.

- Zaprojektowanie i wybudowanie **lokalu centrotwórczego** - punktu gastronomicznego i/lub sklepu spożywczego o powierzchni ok. 50-100 m<sup>2</sup>, wyposażenie w niezbędne instalacje (woda, kanalizacja, prąd, wentylacja) oraz zaplecze sanitarne i magazynowe.
- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **toalet**, w tym jednej przystosowanej dla osób niepełnosprawnych w łatwo dostępnej części budynku, blisko głównego holu i poczekalni. Powierzchnia toalety dla niepełnosprawnych powinna wynosić minimum 3,5 m<sup>2</sup> z wyposażeniem spełniającym wymagany standard dla osób niepełnosprawnych; pozostałe toalety powinny mieć odpowiednio wydzielone kabiny, umywalki i suszarki do rąk. Oznakowanie i wyposażenie w nowoczesne systemy higieniczne. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą, wentylację, instalację wodną i kanalizacyjną.
- Zaprojektowanie, wybudowanie **poczekalni** wewnątrz obiektu, wyposażenie w krzesła dla około 10-15 osób oraz 3-4 stoliki umożliwiające konsumpcję lub pracę. Powierzchnia poczekalni powinna wynosić około 30-50 m<sup>2</sup>. Wykonanie oświetlenia, wentylacji i wyposażona w gniazdką elektryczne do ładowania urządzeń. Miejsce powinno być połączone z informacją dźwiękową o przyjazdach i odjazdach pojazdów i/lub wyposażone w tablicę informacyjną z bieżącą informacją pasażerską. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą i wentylację.
- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **punktu informacji dla podróżnych** zlokalizowanego w centralnej części budynku, o powierzchni około 5-10 m<sup>2</sup>, wyposażenie w biurko, komputer, materiały informacyjne oraz dostęp do systemów informacyjnych i komunikacyjnych. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą i wentylację.
- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **punktu sprzedaży biletów** z jednym stanowiskiem obsługi, zlokalizowanego w pobliżu punktu informacyjnego. Powierzchnia powinna wynosić około 5-10 m<sup>2</sup> i być wyposażona w stanowisko komputerowe z kasą fiskalną oraz szafkami na przechowywanie bagażu. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą, wentylację i instalację wodno-kanalizacyjną oraz zaplecze sanitarne dla pracowników obsługujących.
- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **punktu informacji turystycznej** w pobliżu wejścia do budynku i głównego holu. Powierzchnia punktu powinna wynosić około 10 m<sup>2</sup> i być wyposażona w stojaki na materiały promocyjne, mapy, przewodniki oraz komputer z dostępem do Internetu. Miejsce powinno być wyposażone w instalację elektryczną, grzewczą i wentylację.
- Zaprojektowanie, wybudowanie i wyposażenie **pomieszczeń przeznaczonych na pracę dyspozytorów**, wyposażonych w nowoczesne systemy komunikacyjne i informatyczne. Powierzchnia każdego pomieszczenia powinna wynosić około 10-15 m<sup>2</sup>. Miejsce powinno być wyposażone w toaletę, małe zaplecze socjalne, instalację elektryczną, grzewczą, wentylację, instalację wodną i kanalizacyjną.
- Zapewnienie dostępu **sieci Wi-Fi** w całym budynku oraz zapewnienie miejsc poboru energii z gniazdkami elektrycznymi do ładowania telefonów i komputerów - w każdym z pomieszczeń min 2-4 na wtyczki standardowe oraz dodatkowo na końcówki USB.
- Zaprojektowanie i budowa **schodów oraz podjazdu dla wózków** umożliwiających wejście do budynku spełniając warunki dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Schody i podjazd powinny być wykonane zgodnie z obowiązującymi normami budowlanymi, z odpowiednimi poręczami i oznakowaniem. Drzwi z automatycznym otwieraniem i szerokością dostosowaną do ruchu dwukierunkowego i wózków inwalidzkich.
- Wykonanie oznakowania dla osób niewidomych i słabowidzących.

4. Zaprojektowanie i podłączenie w budynku systemu monitoringu wizyjnego dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników.
5. Zaprojektowanie i budowa **ciągów dla pieszych** w obrębie Centrum Przesiadkowego, oświetlenie, system wizyjny w postaci monitoringu oraz systemu nadzoru, zapewnienie wystarczającej szerokości ciągów, aby pomieścić dużą liczbę pieszych, szczególnie w godzinach szczytu. Montaż oznakowania pionowego oraz znaki poziome informujące o sposobie dotarcia do kluczowych przestrzeni Centrum Przesiadkowego, montaż ławek i miejsc do odpoczynku. Dostosowania dla osób niepełnosprawnych (szczególnie na wózkach i niewidomych). Prognozowana powierzchnia ciągów pieszych wynosi 1115 m<sup>2</sup>.
6. Zaprojektowanie i budowa **parkingów dla samochodów osobowych** oraz odpowiednie rozplanowanie miejsc parkingowych, uwzględniające różne kategorie użytkowników (krótkoterminowe, długoterminowe, miejsca dla osób niepełnosprawnych, miejsca postoju TAXI). Montaż oświetlenia energooszczędnego zapewniającego widoczność całego terenu parkingu. Parking wyposażony będzie w czytelne oznakowanie, odporne na ścieranie, wskazujące na miejsca parkingowe dla różnych kategorii użytkowników oraz drogi dojazdowe ułatwiające nawigację. Wykonanie odpowiedniego podłoża parkingu, odpowiednie fundamenty, zapewniające stabilność i odporność na obciążenia od użytkowania. Odpowiednie wyprofilowanie powierzchni i system odbioru wody opadowej. Wyposażenie w czytelne oznakowanie, wskazujące na miejsca parkingowe dla różnych kategorii użytkowników oraz drogi dojazdowe ułatwiające nawigację. Nawierzchnia parkingu powinna być wykonana z trwałych materiałów, łatwych do utrzymania w czystości i odpornej na intensywne użytkowanie i warunki atmosferyczne. Szacunkowa łączna powierzchnia parkingów wynosi ok. 471 m<sup>2</sup>.
7. Zaprojektowanie i **budowa stacji transformatorowej** (rys. 2, pkt 5 legendy) zlokalizowanej blisko głównego placu lub wejścia do Centrum Przesiadkowego, aby umożliwić łatwy dostęp do ładowania pojazdów elektrycznych, wyposażenie w odpowiedni transformator o wystarczającej mocy (CHAdeMO, CCS, AC Type 2), zapewniający ładowanie różnych modeli pojazdów elektrycznych. Zapewnienie materiałów odpornych na warunki atmosferyczne, z zabezpieczeniami przed deszczem, śniegiem i słońcem. Instalacja powinna spełniać wszystkie standardy bezpieczeństwa elektrycznego, zgodnie z lokalnymi przepisami i normami branżowymi. Stacja powinna być wyposażona w system inteligentnego zarządzania energią, który umożliwi optymalne wykorzystanie mocy transformatora i zapobiega przeciążeniom.
8. Zaprojektowanie i budowa **miejsca postoju i oczekiwania autobusów** (rys. 2 oznaczenie ZS-P) w niedalekiej odległości od peronów, zaplanowanie drogi prowadzącej do miejsca postoju w sposób eliminujący powstawanie zatorów, wydzielenie sektorów dla miejsc postojowych przypisanych do różnych linii autobusowych oraz wielkości pojazdów. Odpowiednie oznakowanie sektorów, odporne na ścieranie. Wykonanie powierzchni z materiałów odpornych na intensywne użytkowanie, obciążenie pojazdów. Wyprofilowanie nawierzchni i system odprowadzania wody opadowej.
9. Zaprojektowanie i budowa **stacji ładowania pojazdów** elektrycznych (rys. 2, parking P1 oznaczenie ZS-P) w przestrzeni dostępnej zarówno dla pojazdów wjeżdżających jak i wyjeżdżających z terenu Centrum Przesiadkowego oraz dla autobusów, uwzględnienie odpowiedniej liczby stanowisk ładowania, z możliwością zwiększenia ich liczby w przyszłości. Zaprojektowanie i wykonanie wyposażenia: różnorodne złącza (Typ 2, CCS, CHAdeMO), oświetlenie, system monitoringu wizyjnego. Wykonanie podłoża z trwałych, odpornych na występowanie zjawisk atmosferycznych oraz odpornych na obciążenia materiałów, umożliwiających odprowadzanie wody opadowej oraz śniegu. Oznakowanie pionowe oraz poziome umożliwiające nawigację, odporne na ścieranie.

10. Zaprojektowanie i wykonanie **drogi wjazdu i wyjazdu dla autobusów** i samochodów osobowych o łącznej powierzchni ok. 915 m<sup>2</sup>. Zaprojektowanie drogi w sposób umożliwiający płynny ruch pojazdów o różnej wielkości oraz promieniu skrętu, odpowiednie rozdzielanie pasów wjazdowe i wyjazdowe dla autobusów i samochodów, odpowiednie oświetlenie oraz alternatywnie uwzględnienie sygnalizacji świetlnej. Zaprojektowanie i wykonanie odpowiedniego oznakowania dróg (linie, strzałki kierunkowe, znaki drogowe). Typ nawierzchni powinien zostać dopasowany do natężenia ruchu oraz obciążenia generowanego przez pojazdy, dodatkowo nawierzchnia powinna cechować się odpowiednim wyprofilowaniem i systemem odwodnienia, zapobiegającego gromadzeniu się wody na jezdni.
11. Zaprojektowanie i budowa **miejsca zatrzymania autobusu** oraz wyposażenie w odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe, oddzielenie miejsca barierkami oraz wyraźnymi liniami zatrzymania i strefy wyłączzonej z ruchu dla pieszych oraz zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych, z odpowiednimi podjazdami, niskimi krawężnikami i przestrzeniami manewrowymi dla wózków inwalidzkich i ścieżkami naprowadzającymi dla niewidomych. Nawierzchnia powinna być trwała, odporna na obciążenia, odpowiednio wyprofilowana w celu minimalizacji gromadzenia się wody opadowej.
12. Zaprojektowanie, budowa i wyposażenie **3 peronów pojedynczo zadaszonych**, uniwersalnych o szerokości min. 2,5 m i długości min. 13 m, o odpowiedniej wysokości, umożliwiających bezpieczne wsiadanie do autobusu. Dach powinien być nachylony, aby umożliwić odpływ wody deszczowej i śniegu oraz dodatkowo wyposażony w system rynien i drenów, które odprowadzają wody opadowe z dala od konstrukcji, zapobiegając podtopieniom i erozji gruntu. Wykonanie strefy oczekiwania i komunikacji (przemieszczania się pomiędzy peronami), strefa oczekiwania powinna pomieścić ok. 20 osób, należy uwzględnić oznaczenie miejsca wsiadania. Perony będą zaopatrzone w ławki (dla ok. 10 osób), miejsca na bagaż i kosze do selektywnego zbierania odpadów.
13. Zaprojektowanie i budowa **wiat** nad 3 rzędami peronów.
14. Zaprojektowanie i budowa **wiaty na odpady** - wiata o powierzchni ok. 6 m<sup>2</sup> z szerokim wejściem, umożliwiającym wjazd pojazdów używanych przez służby komunalne do opróżniania kontenerów. Wiata powinna pomieścić minimum 4-6 kontenerów o pojemności 1100 litrów każdy. Na ścianach wiaty powinna być instrukcja dotycząca segregowania odpadów. Konstrukcja wiaty powinna być wykonana z trwałych i odpornych na warunki atmosferyczne materiałów. Wiata powinna mieć solidną ramę, która zapewni stabilność i wytrzymałość. Dach powinien być nachylony, aby umożliwić odpływ wody deszczowej i śniegu oraz dodatkowo wyposażony w system rynien i drenów, które odprowadzają wody opadowe z dala od konstrukcji, zapobiegając podtopieniom i erozji gruntu. Wiata powinna być wyposażona w oświetlenie wewnętrzne, z czujnikami ruchu, aby zapewnić widoczność i bezpieczeństwo użytkowników po zmroku. Podłoże powinno być wykonane z materiałów łatwych do czyszczenia, nieprzenikalnych, odpornych na wilgoć oraz niekorzystne warunki atmosferyczne.
15. Zaprojektowanie i utworzenie **skweru zieleni**, wyposażenie w ławki, w otoczeniu zieleni ozdobnej oraz wykonane z materiałów odpornych na warunki atmosferyczne. Ławki powinny być ergonomiczne, zapewniając wygodę siedzenia przez dłuższy czas. Przy wejściu na skwer lub w centralnej jego części należy umieścić tablicę informacyjną zawierającą informacje na temat realizowanego projektu (spełniającą wymagania informacji i promocji dla beneficjentów projektów finansowanych ze środków FEO 2021-2027), powinna ona zostać umieszczona w widocznym miejscu. Przestrzeń skweru powinna zostać obsadzona różnorodną zielenią ozdobną, w tym krzewami i kwiatami.

Należy zaprojektować zazielenienie muru oddzielającego płytę dworca od budynków usługowo-handlowych przy ulicy Głowackiego. Wąski pas zieleni rosnącej kolumnowo będzie podnosił estetykę muru i wpisywał się w trendy zazieleniania przestrzeni miejskiej. Wybrane rośliny powinny być



odporne na miejskie warunki klimatyczne oraz łatwe w utrzymaniu, np. rośliny kolumnowe, trawy ozdobne, krzewy kwitnące i pnącza. W strategicznych punktach skweru, w pobliżu ławek i wejść należy umieścić kosze na śmieci. Ścieżki i place na skwerze powinny być wykonane z trwałych materiałów, łatwych do utrzymania w czystości i odpornych na intensywne użytkowanie.

16. Zaprojektowanie i montaż energooszczędnego oświetlenia zewnętrznego, zapewniającego doświetlenie całego terenu Centrum Przesiadkowego, wygodę i bezpieczeństwo korzystania z niego po zmroku.
17. Zaprojektowanie i wykonanie sieci **monitoringu wizyjnego**, na cele zapewnienia bezpieczeństwa, tablic informacji pasażerskiej (na przystankach i w obrębie Centrum), budowa nagłośnienia wewnątrz budynku i na terenie Centrum wraz z systemem zarządzania i kontroli (mikrofony, konsola mikrofonowa, wzmacniacze, okablowanie).
18. Modernizacja **istniejących** przystanków - wykonanie przyłącza elektrycznego ze złączem kablowo-pomiarowym, wykonanie dedykowanego oświetlenia przystanku autobusowego, montaż tablicy dynamicznej informacji pasażerskiej:
  - ul. Prudnicka („Kwiatowa”) – działka 1238,
  - ul. Ks. Koziołka („Studnia”) – działka 4927,
  - ul. Ks. Koziołka („Apteka”) – działka 4344,
  - ul. 3 Maja („UMiG”) – działka 4402,
  - ul. 3 Maja („Kilińskiego/Leśna”) – działka 4186,
  - ul. 3 Maja („ROD”) – działka 3536.
19. Montaż dodatkowych, nowych wiat przystankowych wraz z tablicami:
  - ul. Kilińskiego („Hotelowa”) – działka 4139,
  - ul. 3 Maja („XXX-lecia”) – działka 3665,
  - ul. Kilińskiego („Starostwo”) – działka 3497,
  - ul. Wrzosów („Pływalnia”) – działka 6353.

#### **4.3 Przygotowanie terenu budowy**

Działania mające na celu zapewnienie bezpiecznego, zgodnego z przepisami i efektywnego rozpoczęcia prac budowlanych wymagają:

- zabezpieczenia lub ogrodzenia terenu budowy,
- odpowiednie oznakowanie terenu budowy w celu poinformowania o prowadzonych pracach oraz potencjalnych zagrożeniach,
- usunięcie niebezpiecznych materiałów
- usunięcie odpadów powstałych w trakcie prac przygotowawczych oraz w trakcie realizacji prac remontowo-budowlanych
- odpowiednie przygotowanie podłoża, m.in. wyrównanie terenu, usunięcie kamieni czy innych przeszkód.

#### 4.4 Wykonanie nawierzchni

Jednym z najważniejszych aspektów projektu jest modernizacja nawierzchni placu dworca i placu manewrowego. Nawierzchnia Centrum Przesiadkowego musi spełniać następujące wymagania, aby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę pasażerów oraz pracowników:

- bezpieczeństwo - nawierzchnia Centrum Przesiadkowego powinna zapewniać bezpieczeństwo dla pieszych i pojazdów. Powinna być odporna na poślizg, a także mieć odpowiednie oznakowanie. Chodniki powinny być odpowiednio szerokie, gładkie i wygodne dla pieszych. Powinny zapewniać płynny ruch pieszych;
- wytrzymałość - nawierzchnia powinna być wytrzymała, aby wytrzymać ciężar autobusów i innych pojazdów (odpowiednia grubość i zagęszczenie podbudowy przeciwdziałające odkształceniom pod wpływem ruchu ciężkich pojazdów), a także była odporna na uszkodzenia mechaniczne, takie jak ścieranie czy pęknięcia;
- odprowadzanie wody - nawierzchnia powinna być odpowiednio wyprofilowana, aby umożliwić skuteczne odprowadzanie wody deszczowej i wody roztopowej powstałej podczas topnienia śniegu, aby zapobiec powstawaniu kałuż oraz gromadzeniu się śniegu, np. na peronie;
- dostępność - nawierzchnia powinna być dostępna dla osób o ograniczonej mobilności, takich jak osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich lub o kulach (wtopione krawężniki w strefach przejść dla pieszych), a także osoby niewidome (odpowiednie oznakowania naprowadzające);
- estetyka - nawierzchnia powinna być estetyczna i schludna, aby zachęcać pasażerów do korzystania z Centrum Przesiadkowego;
- odporność na środki chemiczne - nawierzchnia Centrum Przesiadkowego powinna być odporna na działanie środków chemicznych, takich jak oleje, smary czy płyny do czyszczenia;
- oświetlenie - nawierzchnia powinna być odpowiednio oświetlona, aby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę użytkowników Centrum Przesiadkowego, zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych.

##### Proponowana konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja zjazdów o nawierzchni asfaltowej:

- 3 cm - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S
- 4 cm - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W
- 15 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> 0/31,5 mm,
- 20 cm w – wa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym mieszanka z wytwórni betonu o R<sub>m</sub>=2,5 MPa,
- w-wa gruntu niewysadzinowego np. pospółka o CBR ≥ 20%, k>8m/dobę, zmienna gr. do 50 cm (nasyp)
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Zjazdy o nawierzchni asfaltowej gr. 8 cm. Połączenie zjazdu z drogą należy wykonać za pośrednictwem krawężnika betonowego najazdowego 20×22×100 na ławie betonowej. Na granicy działki oraz na połączeniu zjazdu z terenem zieleni projektuje się krawężnik betonowy 15×30×100. Oznakowanie poziome cienkowarstwowe z farby chemoutwardzalnej.

Konstrukcja chodników i parkinków:

- 6 cm – nawierzchnia z kostki bet. HOLLAND kolor szary,
- 3 cm - w-wa podsypki bazaltowej 0-3mm,

- 15 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego C<sub>90/3</sub> 0/31,5 mm,
- 20 cm w – wa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym mieszanka z wytwórni betonu o R<sub>m</sub>=2,5 MPa,
- - w-wa gruntu niewysadzinowego np. pospółka o CBR ≥ 20%, k>8m/dobę, zmienna gr. do 50 cm (nasyp)
- zagęszczone podłoże gruntowe,

Chodnik, dojścia i utwardzenia pod wiatę przystankową o nawierzchni z kostki betonowej gr. 6 cm obramowaną obrzeżem betonowym 8×30×100. Oznakowanie poziome cienkowarstwowe z farby chemoutwardzalnej.

**Wykonawca musi być przygotowany na to, że rodzaje robót i ilości podane w programie funkcjonalno-użytkowym są szacunkowe i mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej. Dopuszcza się zastosowanie innych rozwiązań projektowych i technicznych, spełniających wymagania obowiązujących warunków technicznych.**

#### **4.5 Odprowadzanie wód opadowych**

Przestrzeń objęta opracowaniem zlokalizowana jest na zagospodarowanym terenie. Teren jest utwardzony oraz posiada dostęp do infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa).

Przewiduje się budowę lub podłączenie do istniejącej kanalizacji deszczowej odwadniającej teren Centrum Przesiadkowego.

Określenie szczegółów technicznych dla elementów uzbrojenia kanalizacji deszczowej będzie wymagane dla:

- średnicy i długości kolektora kanalizacji deszczowej (dobór średnicy wykonać na podstawie projektu budowlanego),
- średnicy i długości przykanalików do wpustów deszczowych ś (dobór średnicy wykonać na podstawie projektu budowlanego),
- studni rewizyjnych betonowych z elementów prefabrykowanych z betonu o klasie wytrzymałości nie niższej niż B45, wodoszczelnego (W8), mało nasiąkliwego (nw< 4%) i mrozoodpornego (F-50) - dobór średnicy studzienki wykonać na szt. (dobór urządzenia wykonać na podstawie projektu budowlanego),

**osadników piasku (dobór urządzenia wykonać na podstawie projektu budowlanego).**

#### **Ochrona środowiska**

Ochrona środowiska: podczas prac remontowych i przygotowawczych należy szczególną uwagę zwrócić na ochronę środowiska naturalnego. Należy unikać zanieczyszczeń gleby, wód gruntowych i powietrza poprzez stosowanie odpowiednich technik i materiałów.

# CZĘŚĆ INFORMACYJNA

## 5. Posiadane informacje i dokumenty

### 5.1 Wskazanie przepisów prawnych i norm związanych z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego

- Ustawa Prawo budowlane z dnia 07.07.1994 r.,
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej,
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami,
- „Prawo Energetyczne” ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo Ochrony,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.
- Ustawa o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 r.,
- Ustawa o odpadach z 27 kwietnia 2001 r.,
- Ustawa z dnia 04 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych,
- Ustawa prawo ochrony środowiska z 27 kwietnia 2001 r.,
- Ustawa prawo geodezyjne i kartograficzne z 17 maja 1989 r.,
- Ustawa prawo zamówień publicznych z 29 stycznia 2004 r.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z 31 lipca 2002 roku,
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26.09. 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy,
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych,
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych,
- Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym,

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów.

## **5.2 Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów**

### **5.2.1 Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego**

### **5.2.2 Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane**

Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania – Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

## **5.3 Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych**

### **5.3.1 Mapa zasadnicza - plik w formacie pdf**

Załącznik nr 2 do niniejszego opracowania - Mapa zasadnicza (wersja elektroniczna pdf)

### **5.3.2 Wyniki badań gruntowo - wodnych na terenie planowanego przedsięwzięcia**

Zamawiający nie dysponuje wynikami badań gruntowo-wodnych. Ich pozyskanie będzie zadaniem Wykonawcy.

### **5.3.3 Zalecenia konserwatora zabytków**

Obszar inwestycji znajduje się w obszarze ochrony konserwatorskiej. Zadaniem Wykonawcy na etapie projektu budowlanego będzie uzyskanie odpowiednich wytycznych, opinii i zezwoleń od konserwatora zabytków przed rozpoczęciem prac budowlanych lub remontowych, jak również dla efektów wykonanych prac.

### **5.3.4 Inwentaryzacja zieleni w bezpośrednim sąsiedztwie budynku**

Na przedmiotowym terenie bezpośrednio przy płycie parkowania autobusów znajduje się zieleń niska (krzewy ozdobne) i zieleń wysoka (pojedyncze drzewa). Istniejący drzewostan nie koliduje z planowanym zamierzeniem. Wszystkie drzewa/krzewy nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w sąsiedztwie planowanych robót budowlanych na czas ich prowadzenia należy zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi.

### **5.3.5 Dane dotyczące zanieczyszczeń atmosfery niezbędne do analizy ochrony powietrza oraz posiadane raporty, opinie lub ekspertyzy z zakresu ochrony środowiska**

Nie dotyczy.

### **5.3.6 Pomiary ruchu drogowego, hałasu i innych uciążliwości**

Nie dotyczy.

- 5.3.7 Inwentaryzacja lub dokumentacja obiektów budowlanych, jeżeli podlegają one przebudowie, odbudowie, rozbudowie, nadbudowie, rozbiórkom lub remontom w zakresie architektury, konstrukcji, instalacji i urządzeń technologicznych.**

Załącznik nr 3. Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach.

- 5.3.8 Porozumienia, zgody lub pozwolenia oraz warunki techniczne i realizacyjne związane z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłych, gazowych, energetycznych i teletechnicznych oraz dróg publicznych, kolejowych lub wodnych.**

Wykonawca dokona odpowiednich uzgodnień warunków z uwzględnieniem opracowywanego projektu budowlanego.

- 5.3.9 Dodatkowe wytyczne inwestorskie i uwarunkowania związane z budową i jej przeprowadzeniem**

Wszelkie wytyczne i uwarunkowania związane z realizacją prac budowlanych oraz dodatkowe uzupełniające uzgodnienia z Zamawiającym dokonywane winny być przez Wykonawcę na bieżąco w trakcie realizacji projektu budowlanego.

## **6. Załączniki**

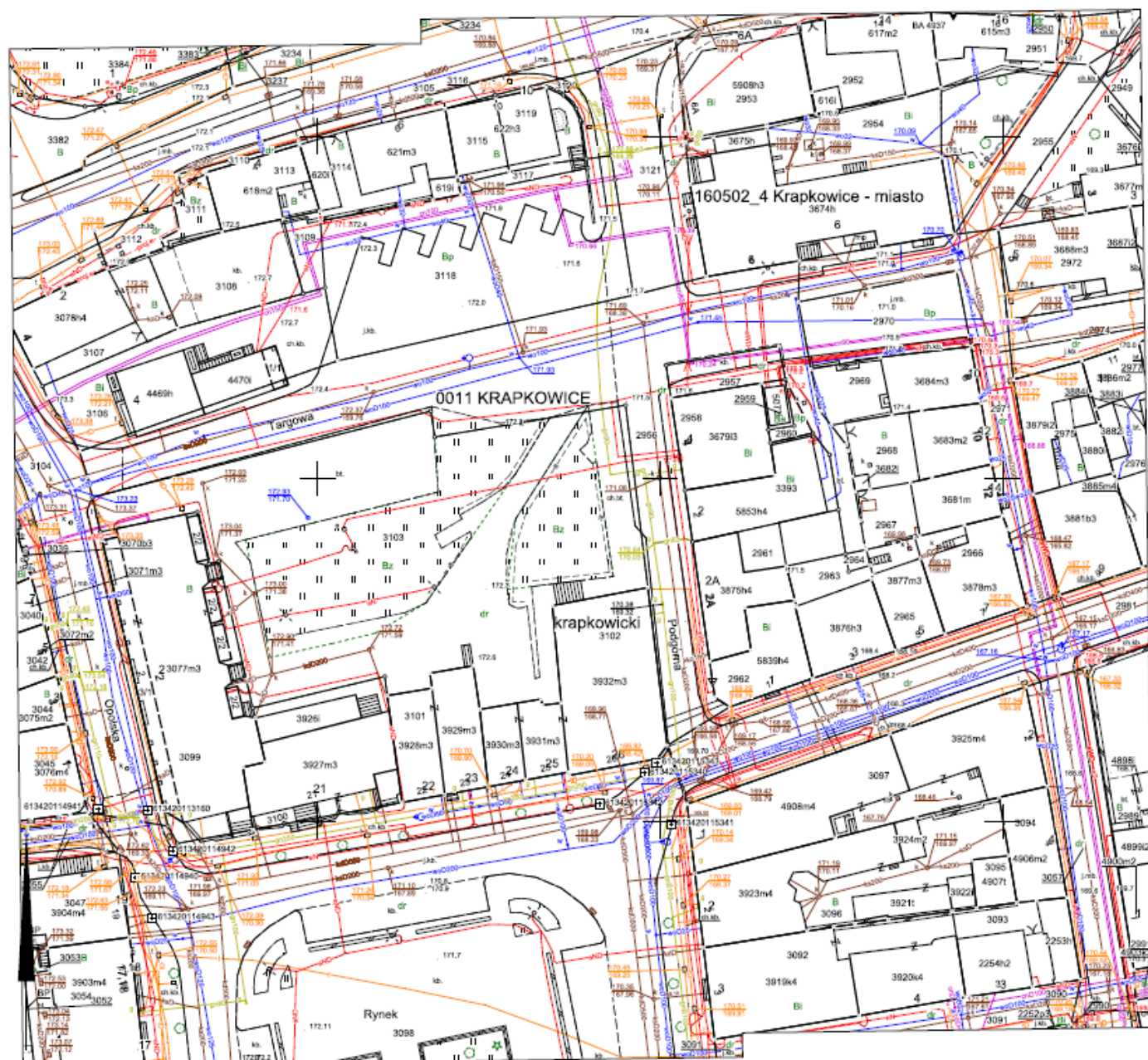
### **6.1 Załącznik 1. Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.**

## 6.2 Załącznik 2. Mapa zasadnicza

STAROSTA KRĄPKOWICKI  
POWATOWY OŚRODEK DOKUMENTACJI  
GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ  
ul. Kilińskiego 1, 47-303 Krąpkowice

Województwo: opolskie  
Powiat: krąpkowicki  
Jednostka ewidencyjna: 160502\_4 Krąpkowice - miasto  
Obręb: 0011 KRĄPKOWICE

Mapa zasadnicza  
Skala 1:500





### 6.3 Załącznik 3. Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Budowy Centrum Przesiadkowego w Krapkowicach

