

Opis wykonawczy architektoniczny

1. Podstawa opracowania .

Wytyczne Inwestora.

Mapę sytuacyjno-wysokościową przeznaczoną dla celów projektowych

Wizję lokalną terenu objętego opracowaniem.

Dokumentację badań podłoża gruntowego z opinią geotechniczną wykonaną przez firmę „GEOTEST” z Warszawy.

Ustawę z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2016r. poz. 1440, 1920, 1948).

Ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2017r. poz. 1332, 1529).

Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124).

Normy i przepisy branżowe.

Warunki techniczne do projektowania wydane przez gestorów sieci.

Zasady wiedzy technicznej i sztuki budowlanej.

Uzgodnienia międzybranżowe z projektantami konstrukcji i instalacji branżowych

UCHWAŁA NR XLII/39/2014 RADY MIASTA WŁOCŁAWEK z dnia 28 kwietnia 2014

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest zabudowa dworca autobusowego dla zadania pod nazwą „Multimodalny węzeł przesiadkowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miejscowości Włocławek”. Z uwagi na rozległy zakres projektowanej inwestycji część wiaty oraz innych elementów zagospodarowania mieści się na działkach miejskich będących w kompetencji Prezydenta Miasta Włocławek, natomiast część obszaru opracowania leży na obszarze będącym w kompetencji Wojewody Kujawsko – Pomorskiego. W dokumentacji obszar został odpowiednio rozdzielony i oznaczony.

3. Lokalizacja .

Lokalizacja obiektu wg rysunku zagospodarowania terenu.

Przedmiotowa zabudowa zostanie zlokalizowana we Włocławku przy ul. Okrzei dz. Nr: 192/31, 192/56, 192/62 KM 42 w kompetencji Prezydenta Miasta Włocławek

Nr: 192/5, 192/57, 192/58, 192/59, 192/61 (obręb Włocławek KM 42) w kompetencji Wojewody Kujawsko - Pomorskiego

4.Zagospodarowania działki

Projektowany kompleks wiat służy swobodnemu przemieszczaniu się pasażerów pod dachem pomiędzy wyjściem z tunelu pod ulica Okrzei a stanowiskami przyjazdu i odjazdu autobusów. Na terenie centrum przesiadkowego planuje się budowę dwóch osłoniętych poczekalni oraz lokalizację licznych ławek dla oczekujących i elementów małej architektury.

Przewiduje się przebudowę układu komunikacyjnego w tym parkingu dla autobusów oraz stanowisk odjazdu.

Po przebudowie powstanie 10 stanowisk w tym 8 dla pasażerów odjeżdżających i 2 dla przyjeżdżających.

Inwestycja dotyczy również zadaszenia wyjścia z tunelu w kierunku przystanku MPK oraz budowy zadaszenia dla rowerów.

W związku z planowaną inwestycją zostaną rozebrane istniejące wiaty przystankowe ale również zadaszenia serwisowe znajdujące się na terenie obecnego parkingu oraz część zabudowy.

Przebudowa parkingu dla autobusów wymaga również wycinki części drzew znajdujących się od strony zachodniej w pobliżu granicy z terenami PKP.

W związku z wycinką zakłada się nasadzenia kompensacyjne.

5.Dane techniczne Wiat przekrywających

Szerokość głównej wiaty	32,72 m
długość głównej wiaty	183,39 m
Szerokość wiaty nad wyjściem z tunelu do przyst.	5,84 m
długość wiaty nad wyjściem z tunelu do przyst.	10,09 m
Szerokość wiaty na rowery	5,84 m
długość wiaty na rowery	14,78 m
wysokość wiaty w miejscu przejazdu autobusów min.	4,5 m
wysokość wiaty max	6,7 m
wysokość wiaty min	3,2 m
wysokość pylonu zegara	7,0 m
ilość kondygnacji nadziemnych	1
Powierzchnia użytkowa wydzielonych poczekalni	70,80 m ²
Powierzchnia zadaszeń wiaty łączna	2249,71 m ²
w tym powierzchnia wiat na terenie w kompetencji Wojewody Kuj-Pom.	399,79 m ²
w tym powierzchnia wiat na terenie w kompetencji Prezydenta Miasta Włocławek	1849,92 m ²
Kubatura wiaty głównej	10839 m ³
Kubatura wiaty nad wyjściem na przystanki	235 m ³
Kubatura wiaty na rowery	385 m ³
Łączna kubatura wszystkich wiat	11459 m ³

8. Rozwiązania architektoniczne

Posadzka

Planuje się wykonanie posadzki z płyt betonowych gr 8 cm układanej w formie melanżu. Przewiduje się zastosowanie płyt w formacie 80 x 80 x 8 cm w kolorach pergaminowa biel oraz popielatym.

Przewiduje się zaakcentowanie strefy bezpośrednio przy stanowiskach płytami betonowymi o formacie 40 x 80 x 8 z imitacją fugi w kolorze popielatym.

W posadzce planowane są również specjalne płyty chodnikowe prowadzące oraz dotykowe.

Poczekalnie dla oczekujących (przestrzeń osłonięta przed czynnikami atmosferycznymi)

Są to strefy wydzielone do wysokości od 2,2 do 3,0 m chroniące oczekujących przed wiatrem. Poczekalnie nie są pomieszczeniami są przestrzenią wyznaczona przez ścianki w aluminiowej konstrukcji bez własnego zadaszenia.

Wydzielenia wykonane w technologii aluminiowej. Szyby bezpieczne klejone odporne na uderzenie. Całość wykonana jako rozwiązanie systemowe z profili aluminiowych szerokości 70 mm. Wypełnienie szyba pojedyncza bezpieczna hartowana.

W przestrzeniach nazywanych poczekalnią planuje się montaż ławek o konstrukcji stalowej z siedziskami z drewna typu Iroko. Dodatkowo zostanie wydzielona wolna przestrzeń dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim.

Ławki dla oczekujących

Na terenie centrum przesiadkowego zostaną zlokalizowane ławki o podstawie betonowej i wykończone deskami z drewna Iroko. Oparcie o konstrukcji stalowej również wykończone deskami drewnianymi.

Elementy małej architektury

Na terenie centrum przesiadkowego planuje się wykonanie gazonów z roślinnością. Na głównym skwerze w pobliżu pylonu z zegarem gazon z ławkami dla oczekujących oraz do odpoczynku dla rowerzystów. W gazonie zostanie posadzone niewielkie ozdobne drzewko. Drugi gazon w pobliżu poczekalni nr 2. Gazony o prostej nowoczesnej formie wykonane w formie betonowego jasnego bloku.

Pylon – zegar

W centralnym punkcie placu planuje się lokalizację betonowego pylonu z zegarem. Pylon należy wykonać z betonu architektonicznego w kolorze naturalnym. Szalunek gładki powierzchnia betonowa możliwie bez ubytków (wibrowana). Od strony frontowej należy wykonać otwór na oś zegara. W formie zabezpieczyć rurkę dla przyłącza energetycznego oraz przestrzeń dla mechanizmu zegarowego w taki sposób aby zapewnić przyłącze również dla oświetlenia. Zegar z sterownikiem. Od tylnej strony wykonać przykręcany panel wykończony płytą z betonu architektonicznego. Tarcza minimalistyczna z godnie z rysunkiem szczegółowym. Zegar podświetlony lampą liniową montowaną na wierzchołku pylonu (światło barwy białej).

Wiaty przekrywające stanowiska postojowe

Przewiduje się wykonanie zadaszeń w formie stalowych wiat pokrytych blachą fałdową. Blacha od spodnie – widocznej strony w kolorze szarym jasnym. Jasne wybarwienie pozwoli na uzyskanie ciekawych efektów przy podświetleniu od dołu barwnym światłem ledowym. Powierzchnia blachy wykończona płytą osb i membrana dachową w kolorze grafitowym. Z uwagi na niewielki kąt dachu pokrycie będzie widoczne z dużej odległości lub z lotu ptaka przyjęto jednak pokrycie o wybarwieniu zbliżonym grafitowym będzie komponować się z kolorystyką elementów konstrukcji.

Przewiduje się zastosowanie kasetonów elewacyjnych z blachy typu korten. Jako elementy wykończeniowe należy zastosować elementy już spatinowane o grubości blachy minimum 1,5 mm. Montaż elementów z blachy wysezonowanej uchroni przed nieregularnym i niekontrolowanym patynowaniem.

Wiaty o nieregularnym kształcie. Attyka wiat będzie miała nieregularny kształt dodatkowo w dwóch miejscach podwyższona w taki sposób aby była możliwość lokalizacji podświetlanego loga oraz napisu z nazwą centrum przesiadkowego (nazwa do ustalenia na etapie projektu wykonawczego).

Wiat zadaszenie nad wyjściem z tunelu

Przewiduje się niezależną wiatę przekrywającą wyjście z tunelu do przystanku autobusowego.

Wiat wykonana w takiej samej konstrukcji jak przekrycia centrum przesiadkowego.

Wiat na rowery

W zakres opracowania wchodzi również wiat na rowery służąca bezobsługowej wypożyczalni.

Wiat o takiej samej konstrukcji jak reszta zabudowy. Wykończenie elewacji i attyki blachą typu korten. Wiat na rowery przeznaczona do obsługi systemu typu Park & ride.

Zadaszenie pomiędzy wiatami

Pomiędzy stanowiskami odjazdu a stanowiskami dla autobusów przyjeżdżających planuje się zadaszenie fragmentu jezdni w formie pomostu z przeszklonych elementów podwieszonych pod więzarem stalowym. Planuje się podświetlenie więzara w taki sposób żeby zarys konstrukcji był widoczny. Do konstrukcji zostaną podwieszone szklane tafle za pomocą stalowych łączników stanowiące zadaszenie przejścia. Szkło montowane z niewielkim spadkiem umożliwiającym spływ wody do rynny.

Elementy informacyjne – kierunkowe

Do konstrukcji wiaty zostaną podwieszone tablice informacyjne, które będą kierować pasażerów na konkretne stanowiska lub np. do przejścia podziemnego w kierunku centrum i osiedle południe.

Tablice podświetlone analogowe.

Rozkład jazdy

W miejscu centralnym na głównym skwerze przy poczekalni nr 1 planuje się lokalizację tablicy elektronicznej z rozkładem jazdy. Planuje się również instalację megafonową głośniki montowane od spodu wiaty do słupów konstrukcyjnych.

Oświetlenie przestrzeni stanowisk oraz el. Małej architektury

Przestrzeń w której poruszają się pasażerowie zostanie oświetlona za pomocą liniowych opraw oraz w miejscach gdzie planuje się sufit podwieszony rastrowy – oświetleniem punktowym rozmieszczonym w sposób nieregularny (szczegółowo zgodnie z projektem wykonawczym) Oświetlenie z możliwością regulacji natężenia światła tak aby dodatkowo rozświetlać stanowiska do których podjedzie autobus. Kasetony umieszczone na słupach z numerami stanowisk również będą działać na zasadzie dodatkowego rozświetlania aktualnie „aktywnych”. Przewiduje się podświetlenie konstrukcji przekrywającej światłem ledowym barwnym tak aby uzyskać efekt kolorowej poświaty. Konstrukcja stanowiąca zadaszenie dojścia do stanowisk nr 9 – 10 również podświetlona tak aby wyeksponować wiązar stalowy. Wyjścia z tunelu oraz stanowisko dla rowerów oświetlone liniowo.

Elementy wykończeniowe

Wiatę planuje się obudować blachą typu korten .Kolorystyka blachy to naturalne wybarwienie o rdzawym kolorze. Kolor zbliżony do ciemno pomarańczowego.

Kwalifikacja pożarowa

Budynek wiaty będzie funkcjonalnie połączony z istniejącym dworcem. Wiaty wykonane z materiałów NRO. Główna konstrukcja stalowa , dach pokryty membrana dachową. Na obiekcie należy wykonać instalację odgromową.