



JAROS – INŻYNIERIA RUCHU

ul. Cyprysowa 19,
80-297 Banino



Gmina Miasto Krosno

ul. Lwowska 28a,
38-400 Krosno

KONCEPCJA

„Zagospodarowanie terenu Dworca autobusowego PKS wraz z projektem organizacji ruchu – opracowanie koncepcji zagospodarowania”

OBIEKT: DWORZEC PKS - KROSNO

OPRACOWAŁ: inż. Piotr Sobczak

mgr inż. Daniel Jaros

NUMER UMOWY D.7011.37.2.2017.R

EGZEMPLARZ NUMER: 1

**ROZDZIELNIK:
Egzemplarz numer 1-2: INWESTOR**

WRZESIEŃ 2017

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania	3
2. Podstawa opracowania	3
3. Materiały wyjściowe	3
4. Cel opracowania	4
5. Zakres opracowania	4
6. Opis stanu istniejącego	5
6.1. Dworzec autobusowy PKS	5
6.2. Dworzec PKP	14
6.3. Przystanki MKS	15
6.4. Infrastruktura towarzysząca	17
7. Opis stanu projektowanego	17
7.1. Założenia projektowe	17
7.2. Charakterystyka stanu projektowanego	19
7.3. Elementy zagospodarowania infrastruktury towarzyszącej	22
8. Wnioski końcowe	23

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

<i>Rys. nr D-1</i>	- Plan zagospodarowania terenu – Wariant 1	skala 1:500
<i>Rys. nr D-2</i>	- Plan zagospodarowania terenu – Wariant 2	skala 1:500
<i>Rys. nr D-3</i>	- Plan zagospodarowania terenu – Wariant 3	skala 1:500
<i>Rys. nr D-4</i>	- Organizacja ruchu – Wariant 3	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie koncepcji zagospodarowania terenu Dworca autobusowego PKS wraz z projektem organizacji ruchu.

2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Urzędem Miasta Krosno, a Pracownią Projektową Jaros z Gdańska.

3. Materiały wyjściowe

Podstawę dokumentacji stanowią następujące materiały:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) wraz z późniejszymi zmianami
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120 poz. 1133) oraz w Ustawie Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994 (Dz. U. Nr 89, poz.414) z późniejszymi zmianami
- Inne akty prawne mające wpływ na opracowanie
- Opis przedmiotu zamówienia
- mapa sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:500 do celów informacyjnych
- Prace polowe wykonane na terenie objętym opracowaniem
- Warunki techniczne i wytyczne przekazane przez Zamawiającego i uzyskane przez Projektanta
- Projekt budowlany pn. „Modernizacja zabytkowego dworca PKP na potrzeby funkcjonowania Etnocentrum ziemi krośnieńskiej” – przebudowa wraz ze zmianą użytkowania budynku dworca PKP przy ul. kolejowej 29b i 29c w Krośnie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną wykonaną przez konsorcjum ARB-Dominik Budyń, ul. Wielkopolska 24, 39-200 Debica, biuro w Krakowie, ul. Felicjanek 8/11, 31-104 Kraków i Group AV Sp. z o.o., ul. Jagiellońska 88 lok. 126, 00-992 Warszawa

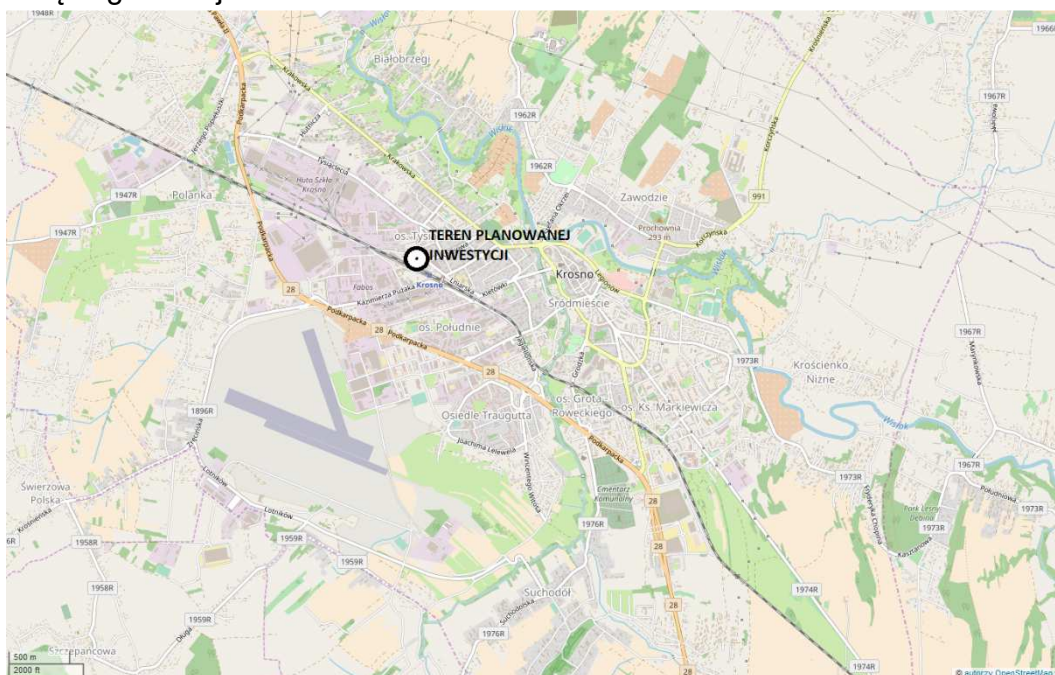
4. Cel opracowania

Celem opracowania jest przedstawienie koncepcji zagospodarowania terenu dworca autobusowego PKS wraz z projektem organizacji ruchu. Przyjęte rozwiązania winny zapewnić optymalne funkcjonowanie dworca oraz bezpieczeństwo pasażerów. Na powyższe założenia składa się nowe rozwiązanie geometrii układu drogowego dla ruchu samochodowego (indywidualnego i publicznego), autobusowego (komunikacji zbiorowej) oraz pieszego.

5. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę placu dworca autobusowego PKS:
 - przebudowę peronów wraz ze stanowiskami dla autobusów PKS, MKS i przewoźników prywatnych (ustalenie lokalizacji)
 - przebudowę parkingu dla autobusów PKS, MKS i przewoźników prywatnych
 - przebudowę wjazdów i wyjazdów na plac dworca autobusowego PKS wraz z lokalizacją szlabanów (urządzenia do poboru opłat)
 - przebudowę dróg dojazdowych w obrębie placu dworca autobusowego PKS
 - rozbudowę placu dworca autobusowego PKS na potrzeby lokalizacji dodatkowych miejsc parkingowych (odstawczych) dla autobusów
- przebudowę placu dla TAXI
- przebudowę układu drogowego w rejonie inwestycji Etnocentrum
- budowę zatok postojowych KISS&RIDE
- przebudowę uzbrojenia i zagospodarowania terenu (kolizje)
- zmianę organizacji ruchu



Rys. nr 1. Położenie planowanej inwestycji na tle mapy Krosna – schemat

6. Opis stanu istniejącego

6.1. Dworzec autobusowy PKS

Dworzec autobusowy PKS znajduje się w północno-zachodniej części Krosna. Otoczony jest od strony północno-zachodniej ul. Naftową, od strony wschodniej łącznikiem Naftowa-Kolejowa, od strony południowo-zachodniej linią kolejową nr 108. Na terenie dworca PKS znajdują się stanowiska postojowe dla autobusów pozamiejskich PKS, przewoźników prywatnych BUS, plac (parking) dla taksówek oraz parking ogólnodostępny. Wokół parkingu autobusowego, który położony jest w samym centrum placu, zlokalizowana jest jezdnia manewrowa, pełniąca funkcję dostępu do poszczególnych elementów dworca.



Fot. 1 Dworzec autobusowy PKS

a) plac dworcowy PKS

Dworzec autobusowy PKS wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi pasażerów ma powierzchnię ok 9500m². Wjazd i wyjazd, wyłącznie dla komunikacji zbiorowej (PSK, MKS, BUS), odbywa się od strony ul. Kolejowej i jest regulowany istniejącą organizacją ruchu za pomocą oznakowania pionowego. Wjazd na plac dworcowy posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok 9m, wyjazd 8,5-10m.

Przewidziany jest również drugi wyjazd na ul. Naftową. Natomiast możliwość wjazdu na plac dworcowy z ul. Naftowej mają jedynie autobusy PKS od strony ul. Okulickiego - relacje te reguluje również istniejąca organizacja ruchu za pomocą oznakowania pionowego. Wyjazd/Wjazd posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok 5,4m.

Wjazd na przystanki MKS, które są zlokalizowane przy ul. Mielczarskiego, zarówno z parkingu położonego w centrum placu dworcowego (dla autobusów MKS oczekujących na kurs) oraz z ul. Kolejowej odbywa się jednokierunkową ulicą z nawierzchni bitumicznej o szerokości ok 5,5m, położoną pomiędzy placem dla taksówek i parkingiem ogólnodostępnym. Plac autobusowy skomunikowany jest w

układzie wewnętrznym poprzez jezdnię manewrową z nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 5,2-8m, która stanowi obwiednię wokół parkingu usytuowanego w centrum placu i ograniczona jest z jednej strony stanowiskami dla autobusów, z drugiej ściekiem z kostki betonowej o szerokości 0,4m, w którym zlokalizowane są wpusty deszczowe, stanowiące odbiornik wody opadowej z placu dworcowego. Przystanki autobusowe (stanowiska dla autobusów oraz perony dla pasażerów) zlokalizowane są przy jedni manewrowej (od strony zewnętrznej):

- wzdłuż zadaszonego pasażu handlowego (od strony wschodniej) – stanowiska równoległe do jezdni z płyt betonowych o szerokości 3,65m, perony dla pasażerów z nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 4,2-5,4m
- wzdłuż zadaszonych peronów dla pasażerów, od ul. Naftowej (od strony północno-zachodniej) – stanowiska równoległe do jezdni z płyt betonowych o szerokości 3,65m, perony dla pasażerów z nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 4,2-5,4m
- wzdłuż parkingu przy pasażu handlowym zlokalizowanym na terenach kolejowych przy linii kolejowej nr 108 (od strony północno-zachodniej) – stanowiska ukośne do jezdni z płyt betonowych o wymiarach 12x4m, perony dla pasażerów z chodnikowych płytek betonowych o zmiennej szerokości 6m-7m. Jezdnia manewrowa jest oddzielona od parkingu dla autobusów wąskim pasem zieleni o szerokości ok 2,35m, na której usytuowane są 2 słupy oświetleniowe oraz 5 drzew.

Parking dla autobusów usytuowany w centrum placu dworcowego z nawierzchni bitumicznej ograniczony jest ściekiem z kostki betonowej o szerokości 0,4m, w którym zlokalizowane są wpusty deszczowe, stanowiące odbiornik wody opadowej z placu dworcowego.

Na terenie placu dworcowego zlokalizowane są przejścia dla pieszych: dwa na wjeździe i wyjeździe od strony ul. Kolejowej stanowiące połączenie pomiędzy peronami dla pasażerów, a budynkiem dworca PKS i dalej budynkiem dworca PKP oraz jedno od strony ul. Naftowej stanowiące połączenie pomiędzy peronami dla pasażerów usytuowanymi w sąsiedztwie. Wszystkie perony mają połączenie z zewnętrznym układem chodników przy ulicach: Kolejowa, Naftowa, Mielcarskiego.

W rejonie wyjazdu z placu dworcowego usytuowany jest budynek dworca PKS sąsiadujący z placem dla taksówek.

b) ul. Kolejowa

Ul. Kolejowa do skrzyżowania z ul. Mielcarskiego posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok 10m wraz z przyległą zatoką autobusową. Usytuowane są również obustronne chodniki z płytek betonowych stanowiące połączenie dworca z układem

zewnątrznym miasta. Wzdłuż chodników zlokalizowane są budki o charakterze handlowo-gastronomicznym oraz budynek Poczty. Na samym wlocie skrzyżowania Kolejowa-Mielcarska ulokowane jest przejście dla pieszych.

c) Wyjazd/Wjazd od strony ul. Naftowej

Od strony ul. Naftowej odbywa się przede wszystkim wyjazd autobusów z placu dworcowego. Ul. Naftowa z nawierzchni bitumicznej o szerokości ok 6,5m stanowi połączenie z ul. Tysiąclecia i ul. Okulickiego (rejon przejazdu kolejowo-drogowego). Wzdłuż ulicy zlokalizowane są obustronne chodniki oraz zatoka postojowa ogólnodostępna na zapleczu zadaszonych peronów dla pasażerów i gruntowym parkingiem ogólnodostępnym.

d) Plac (parking) dla taksówek

Plac (parking) dla taksówek pełniących funkcję obsługi podróżnych znajduje się w rejonie budynku dworca PKS. Wjazd na plac odbywa się od strony ul. Kolejowej i ma charakter ulicy jednokierunkowej, wyjazd odbywa się w kierunku przystaków MKS wzdłuż pasażu handlowego znajdującego się na terenie kolejowym, sąsiadującym z budynkiem dworca PKP. Wjazd na plac może odbywać się również poprzez zjazd od strony ul. Mielcarskiego. Plac posiada nawierzchnię bitumiczną. Ruch pieszych odbywa chodnikiem przyległym do budynku dworca PKS, wyjazdu z placu autobusowego i pasażu handlowego i jest skomunikowany bezpośrednio, jak również poprzez dwa przejścia dla pieszych, z układem zewnętrznym m.in. peronami dla pasażerów na placu dworcowym. Ciągi piesze z chodnikowych płytek betonowych mają zmienną szerokość, jednak nie mniej niż 3m. Poprzez plac jest również możliwość przejazdu na teren kolejowy, w kierunku pasażu handlowo-gastronomicznego, przyległym do linii kolejowej nr 108, zlokalizowanego za budynkiem dworca PKS.

e) Parking ogólnodostępny

Parking ogólnodostępny zlokalizowany jest na przeciwko budynku dworca PKP i sąsiaduje bezpośrednio z placem (parkingiem) dla taksówek. Dojazd odbywa się od strony ul. Kolejowej o charakterze jednokierunkowym lub poprzez zjazd od strony ul. Mielcarskiego. Parking posiada nawierzchnię bitumiczną. Wokół parkingu usytuowane są chodniki dla pieszych skomunikowane z układem zewnętrznym ciągów pieszych. Na ulicy jednokierunkowej oraz ulicy przy budynku dworca PKP zlokalizowane jest przejście dla pieszych stanowiące połączenie z dojściem do budynku dworca PKS i PKP.

f) Teren PKP

Na terenie PKP przyległym do linii kolejowej nr 108, za budynkiem dworca PKS, usytuowany jest pasaż handlowo-gastronomiczny z przyległą drogą obsługującą stanowiącą dojazd do obiektu jedynie poprzez plac (parking) dla taksówek. Przy ulicy zlokalizowana jest zatoka postojowa sąsiadująca z peronami dla pasażerów stanowiącymi część placu dworcowego. Dojazd posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok 10m, brak chodników w tym rejonie.



Fot. 2 Dworzec autobusowy PKS – widok od strony zachodniej



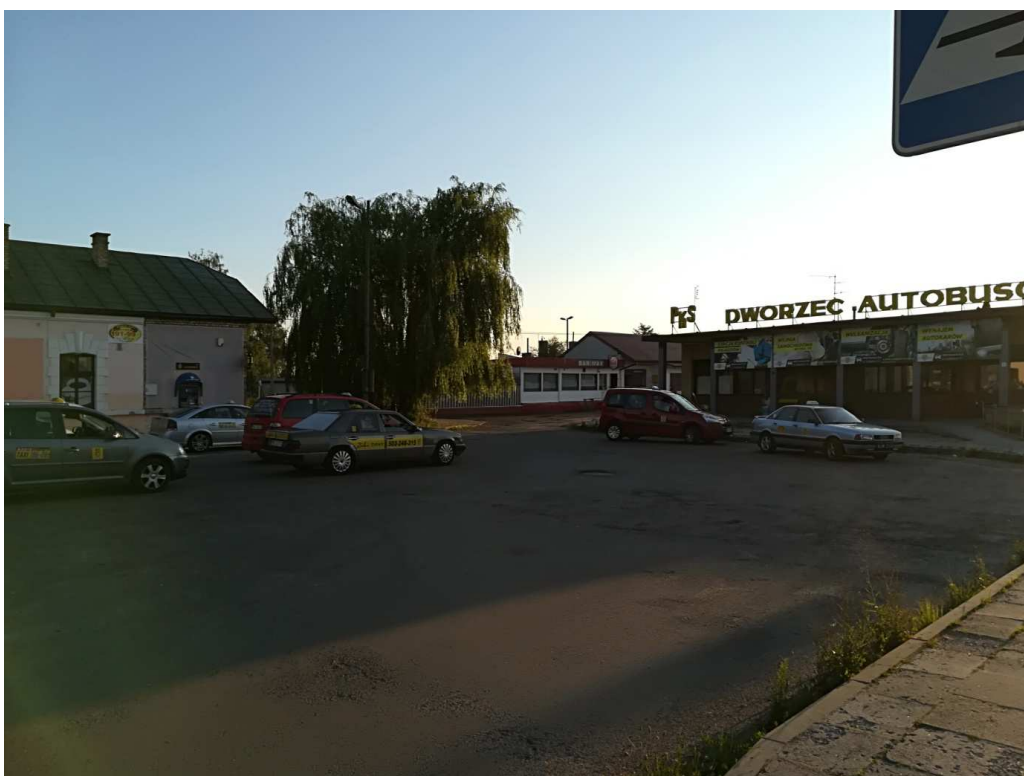
Fot. 3 Zadaszenie peronów dla pieszych przy stanowiskach autobusowych



Fot. 4 Stanowiska autobusowe usytuowane ukośnie do jezdni



Fot. 5 Wyjazd z placu dworcowego PKS z kierunku miasta oraz jezdnia umożliwiająca podjazd na stanowisko autobusowe



Fot. 6 Plac (parking) dla taksówek



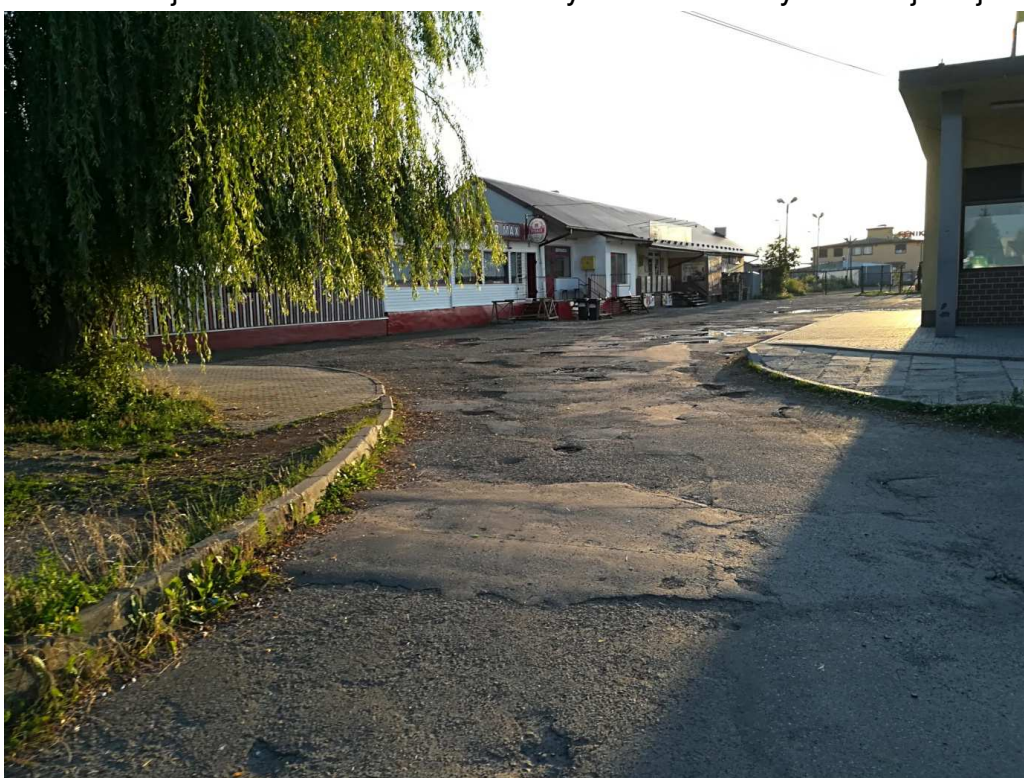
Fot. 7 Przejście dla pieszych pomiędzy budynkiem dworca PKS i peronami dla pasażerów



Fot. 8 Parking ogólnodostępny



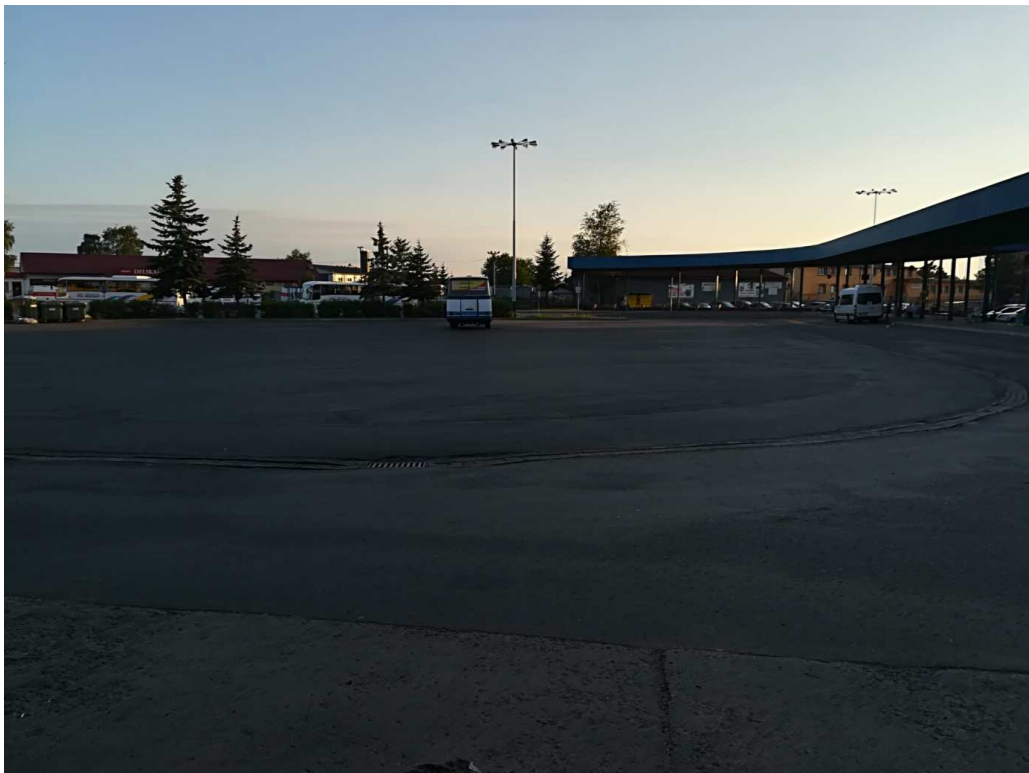
Fot. 9 Wjazd na dworzec autobusowy PKS od strony ul. Kolejowej



Fot. 10 Teren kolejowy PKP za budynkiem dworca PKS



Fot. 11 Pasaż handlowy wzdłuż przystanków autobusowych



Fot. 12 Ściek betonowy z wpustem deszczowym na krawędzi jedni manewrowej i parkingu dla autobusów na placu dworca autobusowego PKS



Fot. 13 Zatoka postojowa na zapleczu peronów dla pieszych od strony ul. Naftowej

6.2. Dworzec PKP

Budynek dworca PKP zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie z teren dworca PKS. Dojazd odbywa się od strony ul. Kolejowej, ulicą o charakterze jednokierunkowym, usytuowaną pomiędzy placem (parkingiem) dla taksówek i parkingiem ogólnodostępnym. Dojazd odbywa się również poprzez zjazd z ul. Mielcarskiego. Wzdłuż budynku dworcowego występuje zatoka postojowa ogólnodostępna w układzie miejsc równoległych do jezdni, po przeciwnej stronie w układzie prostopadłym do jezdni. Po obu stronach zatok postojowych przylegają chodniki dla pieszych.



Fot. 14 Rejon budynku dworca PKP

6.3. Przystanki MKS

Przystanki MKS usytuowane są przy ul. Mielcarskiego. Zlokalizowane są 4 przystanki autobusowe z peronami jednokrawędziowymi wyposażonymi w wiaty przystankowe. Wyjazd odbywa się w kierunku ul. Mielcarskiego. Wyjątek stanowi przystanek z peronem jednokrawędziowym i wyjazdem w kierunku dworca PKP/PKS jedynie z tablicą informacyjną. Wjazd na przystanki MKS odbywa się od strony dworca PKS/PKP. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanków usytuowana jest ulica dwukierunkowa skomunikowana z ul. Mielcarskiego.



Fot. 15 Przystanki autobusowe MKS



Fot. 16 Przystanki autobusowe MKS

6.4. Infrastruktura towarzysząca

W rejonie istniejącego zagospodarowania występują następujące elementy:

a) uzbrojenia terenu

- sieć gazowa
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- sieć wodociągowa
- sieć elektroenergetyczna
- sieć teletechniczna
- oświetlenie uliczne

b) zagospodarowania terenu

- obiekty małej architektury: wiaty przystankowe, kosze, ławki, tablice informacyjne, system informacji pasażerskiej, system informacji miejskiej
- obiekty konstrukcyjno-budowlane: zadaszenie na peronach
- elementy architektury zieleni: drzewa, krzewy, trawy ozdobne, trawniki

7. Opis stanu projektowanego

Na etapie przygotowania dokumentacji, zostały zaprezentowane i omówione trzy warianty. Wspólnie z Zamawiającym, wybrano wariant 3 jako optymalny, który został rekomendowany do dalszych prac. Projekt przedstawia i opisuje zalecany wariant. Warianty 1 i 2 są przedstawione na rysunkach D-1 i D-2

7.1. Założenia projektowe

a) Dworzec autobusowy PKS:

- plac dworcowy:
 - parking dla autobusów: 15 stanowisk postojowych o wymiarach 10x4m
 - parking dla autobusów: 5 stanowisk postojowych o wymiarach 6x4m
 - jezdnia manewrowa: szerokość jezdni / pasów ruchu: 3,5m i 7,5m
 - przystanki autobusowe PKS i BUS:
 - 3 stanowiska postojowe (długość l=70m) usytuowanych równolegle do jedni o wymiarach 3x20m, perony dla pasażerów: 4,2-5,4m (szerokość istniejąca - tylko wymiana nawierzchni)
 - 11 stanowisk postojowych usytuowanych ukośnie do jezdni o wymiarach 10x4m, perony dla pasażerów: 4,2-5,4m (szerokość istniejąca - tylko wymiana nawierzchni)

- przystanki autobusowe MKS: 2 stanowiska postojowe (długość $l=45m$) usytuowanych równolegle do jedni o wymiarach $3,5 \times 20m$, perony dla pasażerów: szerokość $3,5m$
- wjazd na plac dworcowy od strony ul. Kolejowej:
 - szerokość jezdni / pasów ruchu: $6,5m$, użytkowa: $3,5m$
 - przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
 - jezdnia jednokierunkowa o promieniu wlotu $R=12m$
 - lokalizacja urządzeń do poboru opłat
- wyjazd z placu dworcowego w kierunku ul. Kolejowej:
 - szerokość jezdni / pasów ruchu: $6,5m$, użytkowa: $3,5m$
 - przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
 - jezdnia jednokierunkowa
 - lokalizacja urządzeń do poboru opłat

b) ul. Kolejowa:

- kategoria drogi: gminna
- klasa drogi: dojazdowa D1/2
- prędkość projektowa: przyjęto $V_p=30$ km/h
- szerokość jezdni / pasów ruchu: $7m / 2 \times 3,5m$
- przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
- zatoka postojowa TAXI: 6 stanowisk o wymiarach $2,5 \times 6m$ usytuowanych obustronnie i równolegle do jezdni
- chodnik: obustronny o szerokości min. $3m$

c) wyjazd/wjazd od strony ul. Naftowej:

- szerokość jezdni / pasów ruchu: $10m$, szerokość użyteczna: $7m$
- przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
- jezdnia dwukierunkowa o promieniu wylotu $R=10m$, $R_{użyteczny}=12m$, wlotu $R=11m$
- chodniki: jak w stanie istniejącym (strona wschodnia), zawężenie o $l=4,8m$ (strona zachodnia)
- lokalizacja urządzeń do poboru opłat

d) droga obsługująca TAXI / KISS&RIDE:

- prędkość projektowa: przyjęto $V_p=30$ km/h
- szerokość jezdni / pasów ruchu: $3-4m$
- przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
- jezdnia jednokierunkowa

- chodniki: szerokość 3m (od strony wschodniej), plac przed proj. budynkiem Etnocentrum (od strony zachodniej)
- zatoka postojowa jednostronna TAXI: 2 stanowiska o wymiarach 2,5x6m
- zatoka postojowa jednostronna KISS&RIDE: 2 stanowiska o wymiarach 2,5x6m usytuowanych jednostronnie i równolegle do jezdni

e) teren PKP:

- prędkość projektowa: przyjęto $V_p=30$ km/h
- szerokość jezdni / pasów ruchu: 7,5m
- przekrój poprzeczny: przekrój uliczny na terenie zabudowy
- zatoka postojowa BUS: 9 stanowisk o wymiarach 4x10m usytuowanych ukośnie do jezdni

7.2. Charakterystyka stanu projektowanego

a) Dworzec autobusowy PKS:

Głównym celem nowej geometrii placu jest fizyczne zamknięcie terenu dla ruchu ogólnodostępnego. Wjazd i wyjazd odbywa się wyłącznie dla komunikacji zbiorowej (PSK, MKS, BUS) i jest zabezpieczony systemem do poboru opłat (szlabany) od strony ul. Kolejowej (osobno wjazd i wyjazd) i ul. Naftowej (wspólny wjazd i wyjazd).

- wjazdy i wyjazdy z placu dworcowego

Wjazd od strony ul. Kolejowej, zabezpieczony szlabanem, został przesunięty w głąb placu dworcowego z uwagi na nową lokalizację przejścia dla pieszych oraz uwzględnienie korytarza ruchu dla autobusów korzystających z parkingu na terenie kolejowym, które po czasie „odstawczym” mają możliwość wjazdu na plac dworcowy. Przyjęto promień wlotu $R=12$ m na plac dla autobusów z rozróżnieniem faktury nawierzchni, od strony wjazdu z terenu kolejowego, w celu kanalizacji korytarzy ruchu i zasugerowania głównego kierunku do miasta dla ruchu ogólnodostępnego. Wyjazd z placu został cofnięty i zabezpieczony szlabanem na wysokości budynku dworca PKS zaraz za nowo usytuowanymi przystankami dla autobusów MKS. Takie rozwiązanie umożliwia wszystkim uczestnikom ruchu dostęp do wewnętrznego układu komunikacyjnego planowanego w ramach inwestycji miejskiej budowy Etnocentrum.

Przewidziany jest również drugi, zabezpieczony szlabanem, wspólny wyjazd i wjazd na plac autobusowy od strony ul. Naftowej. Z uwagi na przyjęcie pełnych, dwukierunkowych relacji, zjazd został poszerzony kosztem istniejącego peronu i jego zadaszenia. Przyjęto promień wlotu $R=11$ m i promień wylotu $R=10$ m (użytkowy $R=12$ m).

- jezdnia manewrowa wokół placu

Plac autobusowy skomunikowany jest w układzie wewnętrznym poprzez jezdnię manewrową o szerokości 3,5m i 7,5m, która stanowi obwiednię wokół parkingu usytuowanego w centrum placu i ograniczona jest z jednej strony stanowiskami postojowymi, z drugiej teoretyczną krawędzią parkingu. Przystanki autobusowe (stanowiska dla autobusów oraz perony dla pasażerów) zlokalizowane są przy jedni manewrowej (od strony zewnętrznej).

- przystanki autobusowe PKS i BUS
 - wzdłuż zadaszono pasażu handlowego (od strony wschodniej) – stanowiska równoległe o szerokości 3m, perony dla pasażerów o zmiennej szerokości 4,2-5,4m (szerokość istniejąca - tylko wymiana nawierzchni)
 - wzdłuż zadaszonych peronów dla pasażerów, od ul. Naftowej (od strony północno-zachodniej) – stanowiska ukośne do jezdni o wymiarach 4x10m, perony dla pasażerów 4,2-5,4m (szerokość istniejąca - tylko wymiana nawierzchni) z dodatkowym wcięciem dla pasażerów oczekujących na wejście do autobusu

Z uwagi na lokalizację urządzenia poboru opłat na wjeździe z ul. Kolejowej krawędź postojowa została skrócona o ok. 15-20m, niemniej bilansuje to zwiększona ilość stanowisk od strony ul. Naftowej.

- przystanki autobusowe MKS
 - wzdłuż granicy działki nr 236/6 (na zapleczu budynku dworca PKS – stanowiska równoległe do jezdni o szerokości 3,5m, perony dla pasażerów o szerokości 3,5m.

Jezdnia manewrowa jest oddzielona od parkingu dla autobusów wąskim pasem dzielącym o szerokości ok 1,2m, z przeznaczeniem na separację wyjazdu i parkingu z placu autobusowego oraz w celu lokalizacji nowych słupów oświetleniowych. Przystanki dla autobusów MKS zostały przeniesione z terenu przy ul. Mielcarskiego na teren placu dworcowego jako jedno z głównych założeń rozwiązań koncepcyjnych wymaganych przez Zamawiającego.

Ze względu na ograniczenie terenowe, budowę Etnocentrum wraz z przyległym zagospodarowaniem oraz odseparowanie ruchu ogólnodostępnego z terenu dworcowego za pomocą fizycznych barier systemowych ogólny bilans ilości przystanków autobusowych jest ujemny.

- Parking autobusowy

Parking dla autobusów usytuowany w centrum placu dworcowego posiada 20 stanowisk postojowych usytuowanych pod kątem 45° i 90° do teoretycznej krawędzi

jedni manewrowej okalającej plac. Wjazd na miejsca postojowe może odbywać się w zasadzie z każdej strony, jedynie wyspa separująca od strony przystanków MKS eliminuje wjazd na parking.

- ruch pieszych, przejścia dla pieszych

Ciągi komunikacyjne dla pieszych i pasażerów tworzą obwiednię wokół całego terenu i umożliwiają dostęp do każdego peronu dla pasażerów oraz układu zewnętrznego skomunikowanego z miastem. Przyjęte rozwiązania zapewniają również dojście do budynków dworcowych, parkingu taxi, kiss&ride oraz placu przy Etnocentrum. Na terenie placu dworcowego od strony ul. Kolejowej zlokalizowane są trzy przejścia dla pieszych: jedno na wjeździe i dwa na wyjeździe, stanowiące połączenie pomiędzy peronami dla wysiadających pasażerów, a placem przy planowanym Etnocentrum – stamtąd pieszy ma możliwość dojścia do budynków dworcowych, parkingu taxi oraz kiss&ride. Pieszy ma również możliwość dokonać wyboru i udać się w kierunku ul. Kolejowej i ul. Mielcarskiego. Przyjęte rozwiązania dają również możliwość bezpośredniego dojścia do przystanków MKS poprzez zlokalizowane przejście w rejonie projektowanego urządzenia do poboru opłat – dojście do przejścia odbywa się poprzez lokalne poszerzenie wyspy oddzielającej przystanki MKS i parking dla autobusów. Od strony ul. Naftowej zlokalizowane jest przejście na wyjeździe stanowiące połączenie pomiędzy peronami dla pasażerów usytuowanymi w sąsiedztwie - stamtąd pieszy ma możliwość dojścia do przystanków MKS, PKS, BUS oraz ul. Naftowej.

b) ul. Kolejowa

Ul. Kolejowa jest głównym połączeniem komunikacyjnym układu miejskiego z terenem dworca. Stanowi również jedyny dojazd do planowanego terenu Etnocentrum i dalej parkingu dla autobusów na terenie kolejowym przylegającym do linii kolejowej nr 108. Obszar przeznaczony na postój taksówek oraz zatokę Kiss&Ride, znajdujące się po południowo-wschodniej stronie placu Etnocentrum obsługiwane są również jedynie przez ul. Kolejową. Po dwóch stronach ulicy zlokalizowano 6 stanowisk postojowych TAXI. Na wlocie skrzyżowania Kolejowa-Mielcarskiego usytuowano przejście dla pieszych. Obustronne chodniki stanowią dojście zarówno do peronów dla pasażerów na terenie dworca jak i obsługują postój taksówek.

c) droga obsługująca TAXI / KISS&RIDE

Jednokierunkowa ulica znajdująca się po południowo-wschodniej stronie placu Etnocentrum pełni funkcję wyjazdu z obszaru dworca PKP oraz obsługuje strefy dla postojów TAXI i KISS&RIDE. W perspektywie rozbudowy terenów, na których dziś znajdują się przystanki MKS, może również stanowić wyjazd z tego obszaru. Do

zatok TAXI przylega chodnik dla pieszych, który stanowi połączenie dla ruchu pieszych na osi „budynek dworca PKP – strefa KISS&RIDE - postoje TAXI”, powiązane ze sobą planowanym przejściem dla pieszych oraz wyspą dzielącą stanowiącą peron dla wsiadających/wysiadających ze strefy KISS&RIDE oraz azyl dla pieszych. Przedmiotowy obszar jest również łatwo dostępny dla ruchu pieszych korzystających z placu przylegającym do Etnocentrum.

d) teren PKP

W konsekwencji przeniesienia istniejących przystanków MKS na teren placu dworcowego z obszaru przylegającego do ul. Mielcarskiej oraz zajęcia części terenu dworcowego z uwagi na planowaną budowę Etnocentrum została znacznie ograniczona ilość przystanków autobusowych na placu dworcowym, które pełniły również funkcję przystanków odstawczych. Parking dla autobusów na terenie kolejowym w pewnym stopniu bilansuje zmniejszenie stanowisk dla autobusów. Dojazd do parkingu odbywa się ul. Kolejową przez wewnętrzny układ komunikacyjny terenu Etnocentrum. Z uwagi na ograniczone przeznaczenie terenu pod drogę wewnętrzną oraz brak widoczności na zatrzymanie przy budynku dworca PKS zaplanowano odcinek jednokierunkowy na długości ok 60m z pierszeństwem przejazdu dla ruchu od strony ul. Kolejowej. Doga manewrowa dla autobusów o szerokości 9m ma charakter ogólnodostępny i stanowi, poza dojazdem do miejsc postojowych, również dojazd do pasażu handlowo-gastronomicznego. Na parkingu usytuowano 9 miejsc postojowych dla autobusów.

7.3. Elementy zagospodarowania infrastruktury towarzyszącej

W wyniku przebudowy układu drogowego elementy zagospodarowania i uzbrojenia terenu ulegną przebudowie.

a) uzbrojenia terenu

Na etapie przygotowania dokumentacji projektowej należy wystąpić o warunki techniczne do gestorów sieci: gazowej, elektroenergetycznej, oświetlenia, teletechnicznej, wodociągowej, deszczowej i sanitarnej. Wizja lokalna wykazała, że odwodnienie całego terenu w zakresie opracowania, wymaga projektu branży sanitarnej w zakresie odwodnienia nawierzchni: placu autobusowego, dróg obsługujących i dojazdowych oraz parkingu na terenie kolejowym. W razie zapotrzebowania na system informacji pasażerskiej w zakresie np. dynamicznych tablic pasażerskich, na nowych i przebudowywanych przystankach autobusowych dokumentacja przetragowa będzie wymagać również opracowania branży teletechnicznej.

b) zagospodarowania terenu

Na etapie przygotowania dokumentacji projektowej należy przewidzieć przebudowę:

- obiektów małej architektury: wiaty przystankowe, system informacji miejskiej tj. tablice informacyjne, system informacji pasażerskiej na wszystkich peronach autobusowych oraz kosze i ławki zgodnie z wymaganiami Zamawiającego
- obiekty konstrukcyjno-budowlane: zadaszenie na peronach w rejonie wyjazdu przy ul. Naftowej
- elementy oświetlenia na wyspie dzielącej i peronach dla pasażerów w rejonie przystanków MKS oraz przy zatokach TAXI i KISS&RIDE
- elementy architektury zieleni: przesadzenie lub wycinkę drzew w rejonie przystanków MKS, krzewy, trawy ozdobne i trawniki zgodnie z wymaganiami Zamawiającego

8. Wnioski końcowe

Rozwiązania przyjęte w opracowaniu:

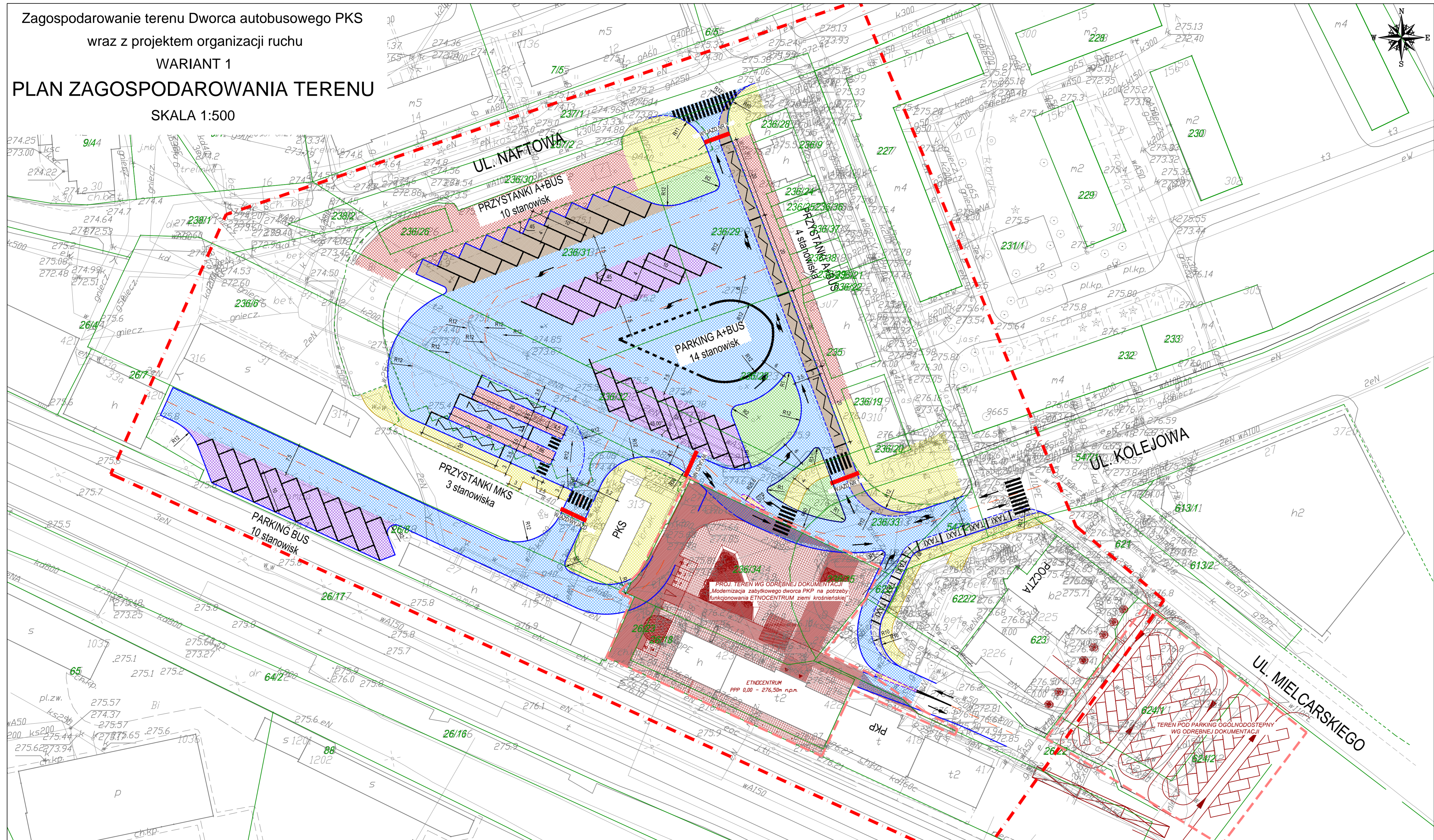
- a) zapewniają optymalne funkcjonowanie dworca oraz bezpieczeństwo pasażerów i uczestników ruchu
- b) wprowadzają system poboru opłat dla placu dworcowego PKS za pomocą lokalizacji szlabanów wjazdowych i wyjazdowych dzięki czemu zapewniają fizyczne wyizolowanie ogólnodostępnego ruchu na terenie placu dworcowego PKS
- c) uwzględniają planowane inwestycje na terenie objętym opracowaniem tj. planowaną budowę Etnocentrum
- d) bilansują ilość miejsc postojowych dla autobusów poprzez zagospodarowanie terenów kolejowych przy linii kolejowej nr 108
- e) gwarantują strefy dla indywidualnej komunikacji pasażerskiej TAXI i KISS&RIDE
- f) wskazują tereny, które bilansują strefy dla indywidualnej komunikacji pasażerskiej tj. parkingi ogólnodostępne

Opracował:

inż. Piotr Sobczak

mgr inż. Danel Jaros

Zagospodarowanie terenu Dworca autobusowego PKS
wraz z projektem organizacji ruchu
WARIANT 1
PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU
SKALA 1:500



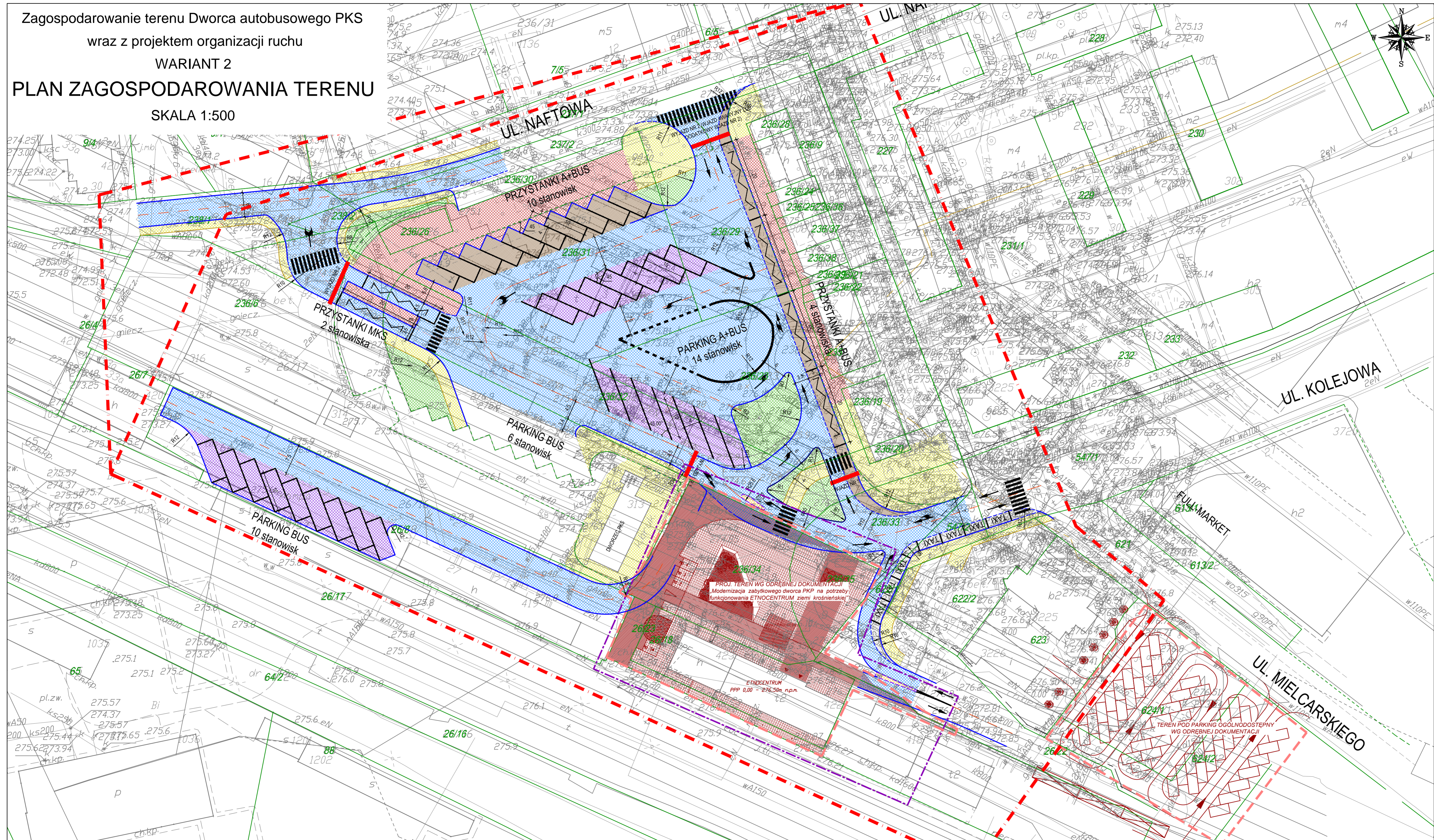
LEGENDA

- granica opracowania
- - - granica opracowania wg odrębnych projektów
- granica ewidencyjna
- proj. os trasy
- proj. krawężnik betonowy
- - - proj. krawężnik betonowy obniżony
- proj. krawężnik kamienny
- - - proj. krawężnik kamienny obniżony
- - - proj. krawędź pasa ruchu
- - - proj. krawędź teoretyczna
- proj. obrzeże betonowe
- relacja ruchu
- proj. oznakowanie poziome
- proj. szlaban (miejsca poboru opłat)

- proj. zagospodarowanie terenu wg odrębnych projektów
- proj. teren pod małą architekturę
- strefa trójkąta widoczności
- jezdnie manewrowe, ulice
- chodniki
- perony autobusowe
- stanowiska autobusowe
- wyspy dzielące
- miejsca parkingowe
- zieleni
- pachwina/zabruk
- zatoki postojowe TAXI/KISS&RIDE

WYKONAWCA: JAROS - INŻYNIERIA RUCHU ul. Cyprysowa 19 80-297 Banino		ZAMAWIAJĄCY: Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28a 38-400 Krosno	
„Zagospodarowanie dworca PKS wraz z projektem organizacji ruchu - opracowanie koncepcji zagospodarowania”		Opracował: inż. Piotr Sobczak	Imię i nazwisko inż. Piotr Sobczak
Stadium: Koncepcja		Sprawdził: -	Specjalność inżynieria ruchu
Przedmiot rysunku: Plan zagospodarowania terenu		Data: IX 2017	Rysunek: D-1
		Skala: 1:500	

Zagospodarowanie terenu Dworca autobusowego PKS
wraz z projektem organizacji ruchu
WARIANT 2
PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU
SKALA 1:500

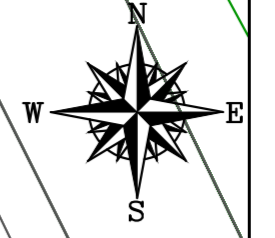
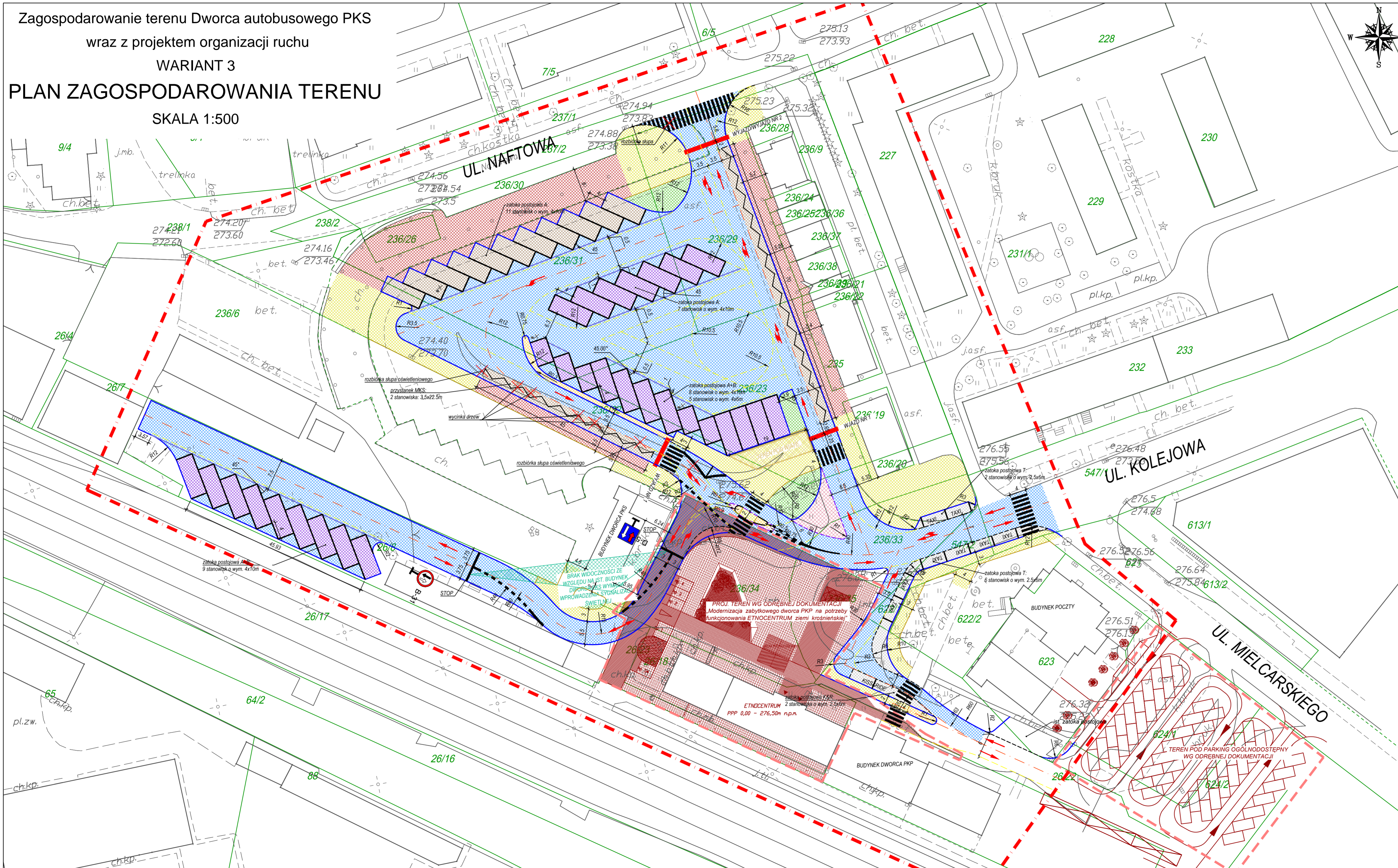


- LEGENDA**
- granica opracowania
 - granica opracowania wg odrębnych projektów
 - granica ewidencyjna
 - proj. oś trasy
 - proj. krawężnik betonowy
 - proj. krawężnik betonowy obniżony
 - proj. krawężnik kamienny
 - proj. krawężnik kamienny obniżony
 - proj. krawędź pasa ruchu
 - proj. krawędź teoretyczna
 - proj. obrzeże betonowe
 - relacja ruchu
 - proj. oznakowanie poziome
 - proj. oznakowanie pionowe
 - proj. szlaban (miejsca poboru opłat)

- proj. zagospodarowanie terenu wg odrębnych projektów
- proj. teren pod małą architekturę
- strefa trójkąta widoczności
- jezdnie manewrowe, ulice
- chodniki
- perony autobusowe
- stanowiska autobusowe
- wyspy dzielące
- miejsca parkingowe
- zieleni
- pachwina/zabruk
- zatoki postojowe TAXI/KISS&RIDE

WYKONAWCA: JAROS - INŻYNIERIA RUCHU ul. Cyprysowa 19 80-297 Banio		ZAMAWIAJĄCY: Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28a 38-400 Krosno		
„Zagospodarowanie dworca PKS wraz z projektem organizacji ruchu - opracowanie koncepcji zagospodarowania”		Opracował: inż. Piotr Sobczak		
Stadium: Koncepcja		Sprawdził: -		Data: IX 2017 Skala: 1:500
Przedmiot rysunku: Plan zagospodarowania terenu		Rysunek:		

Zagospodarowanie terenu Dworca autobusowego PKS
wraz z projektem organizacji ruchu
WARIANT 3
PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU
SKALA 1:500

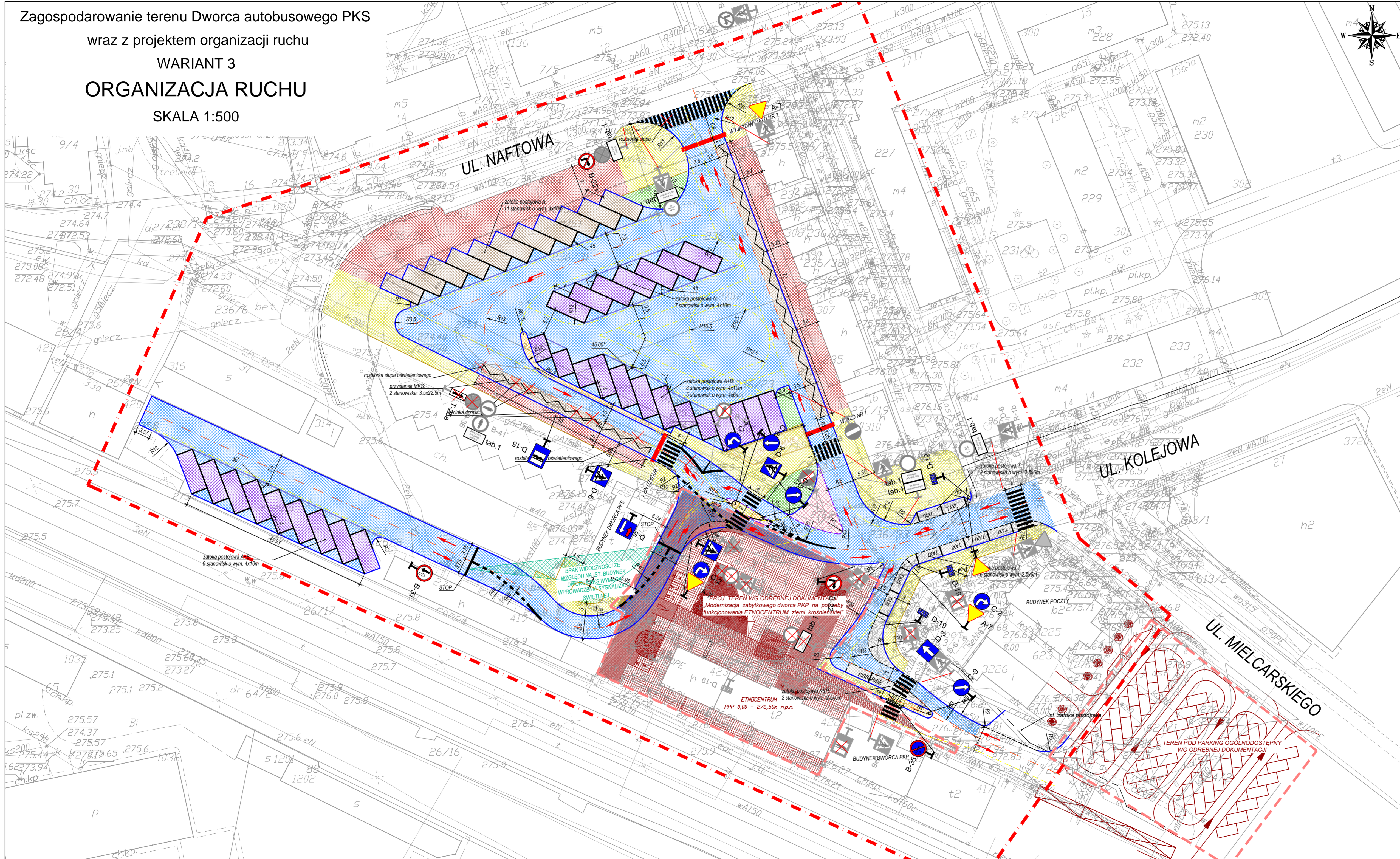
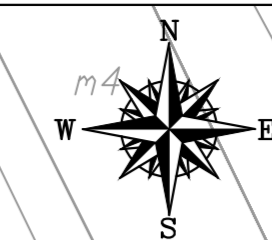


- LEGENDA**
- granica opracowania
 - - - granica opracowania wg odrębnych projektów
 - granica ewidencyjna
 - proj. oś trasy
 - proj. krawężnik betonowy
 - - - proj. krawężnik betonowy obniżony
 - proj. krawężnik kamienny
 - - - proj. krawężnik kamienny obniżony
 - proj. krawędź pasa ruchu
 - proj. krawędź teoretyczna
 - proj. obrzeże betonowe
 - relacja ruchu
 - proj. oznakowanie poziome
 - proj. oznakowanie pionowe
 - proj. szlaban (miejsca poboru opłat)
 - likwidacja elementów zagospodarowania
 - proj. zagospodarowanie terenu wg odrębnych projektów
 - proj. teren pod małą architekturę
 - strefa trójkąta widoczności
 - jezdnie manewrowe, ulice
 - chodniki
 - perony autobusowe
 - stanowiska autobusowe
 - wyspy dzielące
 - miejsca parkingowe
 - zieleń
 - pachwina/zabruk
 - zatoki postojowe TAXI/KISS&RIDE

OZNACZENIA:
 A - autobus PKS
 B - autobus i bus przewoźnika prywatnego
 MKS - autobus Miejskiej Komunikacji Miejskiej

WYKONAWCA: JAROS - INŻYNIERIA RUCHU ul. Cyprysowa 19 80-297 Banino	ZAMAWIAJĄCY: Gmina Masto Krosno ul. Lwowska 28a 38-400 Krosno	
„Zagospodarowanie dworca PKS wraz z projektem organizacji ruchu - opracowanie koncepcji zagospodarowania”		
Opracował: inż. Piotr Sobczak	Imię i nazwisko inż. Piotr Sobczak	Specjalność inżynieria ruchu
Sprawdził: -	Data: IX 2017	Rysunek: D-3
Stadium: Koncepcja Przedmiot rysunku: Plan zagospodarowania terenu	Data: IX 2017 Skala: 1:500	

Zagospodarowanie terenu Dworca autobusowego PKS
wraz z projektem organizacji ruchu
WARIANT 3
ORGANIZACJA RUCHU
SKALA 1:500



LEGENDA

- A-7 proj. oznakowanie pionowe
- B-41 ist. oznakowanie pionowe
- D-6 ist. oznakowanie pionowe do usunięcia
- B-41 ist. oznakowanie pionowe do przestawienia
- proj. oznakowanie poziome
- granica opracowania
- granica opracowania wg odrębnych projektów
- granica ewidencyjna
- proj. ós trasy
- proj. krawężnik betonowy
- proj. krawężnik betonowy obniżony
- proj. krawężnik kamienny
- proj. krawężnik kamienny obniżony
- proj. krawędź pasa ruchu
- proj. krawędź teoretyczna
- proj. obrzeże betonowe
- relacja ruchu
- proj. oznakowanie poziome
- B-31 proj. oznakowanie pionowe
- proj. szlaban (miejsca poboru opłat)
- likwidacja elementów zagospodarowania
- proj. zagospodarowanie terenu wg odrębnych projektów
- proj. teren pod małą architekturę
- strefa trójkąta widoczności
- jezdnie manewrowe, ulice
- chodniki
- perony autobusowe
- stanowiska autobusowe
- wyspy dzielące
- miejsca parkingowe
- zielen
- pachwina/zabruk
- zatoki postojowe TAXI/KISS&RIDE

WYKONAWCA: JAROS - INŻYNIERIA RUCHU ul. Cyprysowa 19 80-297 Banino		ZAMAWIAJĄCY: Gmina Masto Krośno ul. Lwowska 28a 38-400 Krośno	
„Zagospodarowanie dworca PKS wraz z projektem organizacji ruchu - opracowanie koncepcji zagospodarowania”			
Opracował:	Imię i nazwisko	Specjalność	podpis
Sprawił:	inż. Piotr Sobczak	inż. inżynier	
Data:	IX 2017	Rysunek:	
Skala:	1:500		D-4

Stadium:
Koncepcja
Przedmiot rysunku:
Organizacja ruchu