

# SPIS TREŚCI CZĘŚCI ARCHITEKTONICZNEJ

## CZEŚĆ I - OGÓLNA (- dotyczy wszystkich lokalizacji)

### **OPIS TECHNICZNY :**

I.	Podstawa opracowania.	str. 3
II.	Przedmiot i zakres opracowania.	str. 3
III.	Ustalenie nazwy systemu parkingów PARKUJ i JEDŹ.	str. 4
IV.	Logotyp systemu.	str. 4
V.	Lokalizacja, wielkość i program funkcjonalny parkingu PARKUJ i JEDŹ.	str. 5
1.	Wybór lokalizacji (działki).	str. 5
2.	Mapy. Inwentaryzacja terenu.	str. 6
3.	Wielkość parkingu i program funkcjonalny.	str. 6
VI.	Podstawowe założenia kształtowania architektury parkingów systemu PARKUJ i JEDŹ.	str. 8
VII.	Projektowane KOMPONENTY parkingów oraz ich standardy.	str. 8
A.	Elementy parkingów systemu PARKUJ i JEDŹ - dla wszystkich obiektów:	
1.	Plac parkingowy oraz chodniki.	str. 8
2.	Stojaki rowerowe, wiaty, boksy, stanowiska naprawcze.	str. 9
3.	Latarnie.	str. 10
4.	Słupki odgradzające, bariery, parkany.	str. 10
5.	Ławki.	str. 11
6.	Kosze na śmieci.	str. 11
7.	Toaleta publiczna (+ schowek porządkowy).	str. 11
8.	Elementy informacyjne dla użytkowników.	str. 12
9.	Biletomat.	str. 12
10.	Bramki wjazdowe (szlabany).	str. 12
11.	Zieleń.	str. 13
12.	Monitoring wizyjny.	str. 14
13.	Uzbrojenie terenu.	str. 14
14.	Tablice informacyjne drogowe (dojazdowe).	str. 15
15.	Tablice informujące o dotacji unijnej.	str. 15

B.	Dodatkowe obiekty - <u>nie należące do systemu PARKUJ i JEDŹ</u> - - ale uzupełniające go i zwiększające atrakcyjność parkingów:	
16.	Drogi dojazdowe, dojścia, drogi rowerowe.	str. 15
17.	Wiaty autobusowe.	str. 15
18.	Pawilon obsługi podróżnych (gastronomia, handel, informacja).	str. 16
19.	Stacja paliw, myjnia samochodów.	str. 16
VIII.	Wybrane aspekty projektowanego systemu PARKUJ i JEDŹ.	str. 16
1.	Dostępność obiektów dla niepełnosprawnych.	str. 16
2.	Bezpieczeństwo użytkowników.	str. 17
3.	Utrzymanie porządku.	str. 18
4.	Ochrona zieleni i wód.	str. 18
5.	Ochrona zabytków.	str. 18
IX.	Zestawienie komponentów parkingów systemu PARKUJ i JEDŹ. SZABLON (do zastosowania dla kolejnych lokalizacji).	str. 19
X.	Wnioski końcowe.	str. 20

## **CZĘŚĆ II - SZCZEGÓŁOWA**

### ***OPIS TECHNICZNY :***

XI.	Program parkingu. Zakres inwestycji.	str. 22
XII.	Opis miejsca wskazanego pod projektowany parking PARKUJ i JEDŹ. Specyfika lokalizacji.	str. 22
XIII.	Opis koncepcji architektonicznej.	str. 22
XIV.	Projektowane komponenty parkingu. ZESTAWIENIE.	str. ...
XV.	Bilans terenu.	str. ...
XVI.	Uwagi końcowe.	str. ...

### ***RYSUNKI - WG SPISU***

## **CZĘŚĆ I - OGÓLNA** (- dotyczy wszystkich lokalizacji)

### **OPIS TECHNICZNY**

#### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA.**

1. Umowa nr GKM-IV.272-143/Fn5275/2014, zawarta w dniu 3 października 2014,r. pomiędzy Miastem Poznań a Konsorcjum Firm: Biuro Inżynierii Transportu i Millward Brown S.A. na realizację zadania pn. „Badanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru Aglomeracji Poznańskiej (z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów – SPPOFAP)”. Miasto Poznań zleca to zadanie w imieniu Porozumienia jednostek samorządu terytorialnego.  
Zadanie jest współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.
2. Załączniki do ww. umowy:
  - Opis Przedmiotu Zamówienia,
  - Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia.
3. Robocze ustalenia z przedstawicielami Zamawiającego.

#### **II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.**

Celem niniejszego opracowania jest zapoczątkowanie budowy spójnego systemu parkingów przesiadkowych typu PARKUJ i JEDŹ dla obszaru aglomeracji poznańskiej.

**W aspekcie kształtowania architektury tych parkingów i ich programu funkcjonalnego - forma projektowanych obiektów oraz rozwiązania techniczne (jak i organizacyjne) powinny spełniać wysokie standardy.**

Jeśli parkingi te będą atrakcyjne i przemyślane - będą zachęcały coraz większą liczbę kierowców przemieszczających się w granicach aglomeracji do pozostawienia na nich swoich pojazdów i przesiadania się na środki transportu publicznego. Wtedy będzie można uznać, że program budowy systemu parkingów PARKUJ i JEDŹ w aglomeracji poznańskiej odniósł sukces.

**Projektowane parkingi mogą (i powinny) stać się symbolem ambitnych i stale modernizujących się miast i gmin aglomeracji poznańskiej.**

**Powinny one nie tylko popularyzować sposób podróżowania P+J - ale również powinny one promować Wielkopolskę.**

*Drugim, nie mniej ważnym źródłem powodzenia programu będzie stałe podnoszenie standardów transportu publicznego. Pasażerowie tym chętniej przesiądą się do pociągów kolei metropolitalnej, autobusów i tramwajów - im bardziej będą one przyjazne, wygodne, szybkie, niezawodne itp. Te zagadnienia wykraczają jednak poza zakres niniejszego opracowania.*

### **III. USTALENIE NAZWY SYSTEMU PARKINGÓW PARKUJ I JEDŹ.**

Na potrzeby opracowania poprzedniej fazy dokumentacji projektowej autorzy przyjęli roboczą nazwę projektowanego systemu parkingów w wersji częściowo angielskojęzycznej :

Park & Ride  
Aglomeracji Poznańskiej

Zamawiający niniejsze opracowanie ustalili jednak inną oficjalną nazwę :

PARKUJ i JEDŹ  
Aglomeracji Poznańskiej

Autorzy niniejszej dokumentacji przyjęli ją jako obowiązującą i stosują tę nazwę w całej dokumentacji ( skrótce - P+J ).

### **IV. LOGOTYP SYSTEMU.**

W poprzednim etapie opracowania dokumentacji projektowej, autorzy opracowania zaproponowali wybór logotypu dla systemu parkingów P+J spośród kilku opracowanych wzorów. Ponieważ nie znalazły one uznania wśród Zamawiających - obecnie przewidywane jest ogłoszenie szerokiego konkursu na projekt logo parkingów.

Logotyp (lub logo) P+J powinien się pojawiać na wszystkich tablicach informacyjnych systemu, na dojazdach i dojściach do parkingów, w informacji dla podróżnych na dworcach kolejowych i autobusowych, w informacji turystycznej, na mapach itp.

## V. LOKALIZACJA, WIELKOŚĆ I PROGRAM FUNKCJONALNY PARKINGU PARKUJ I JEDŹ.

### 1. WYBÓR LOKALIZACJI (DZIAŁKI).

- a. Miejscowości, dworce i przystanki transportu zbiorowego, przy których zostaną usytuowane konkretne parkingi PARKUJ I JEDŹ zostały wyłonione z uwzględnieniem wyników analiz popytu, w trybie przewidzianym w Umowie z Zamawiającym.

Konkretne działki do zagospodarowania zostały wskazane przez władze poszczególnych gmin - uczestników Porozumienia, w oparciu o posiadaną przez nie wiedzę: o własności terenu, jego dostępności, a także różnorodnych (zarówno wydanych jak i przygotowywanych) decyzjach administracyjnych dotyczących tych nieruchomości, ochronie konserwatorskiej, czy też planach zagospodarowania przestrzennego.

Jest wśród nich nawet przypadek (Poznań - Pętla Górczyn) - gdzie lokalizacja parkingu jest jednoznacznie sprzeczna z obowiązującymi ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie skazuje to wcale tej lokalizacji na fiasko. Zostało to szerzej opisane w części szczegółowej dotyczącej Górczyna.

- b. W IV etapie realizacji zamówienia, dla każdej działki zaproponowanej przez Zamawiających - w oparciu o inwentaryzację terenu oraz analizy projektowe - autorzy niniejszego opracowania określili konkretne granice terenu, na którym powinien być usytuowany parking - kierując się następującymi zasadami:

- Drogi dojścia z parkingu P+J do peronów stacji kolejowej, dworca autobusowego lub przystanku transportu publicznego powinny być jak najkrótsze - przy czym jednak najbliżej danej stacji/ dworca/ przystanku powinny być zawsze usytuowane przystanki innych linii komunikacji publicznej, ponieważ pomiędzy nimi będą następowały przesiadki. Najlepiej, jeżeli będzie to układ „peron w peron”.

W pierwszej strefie odległości od stacji/ dworca/ przystanku powinna również zostać zlokalizowana wiata dla rowerów.

- Dopiero w drugiej kolejności należy zadbać o możliwie najkrótsze połączenia z parkingu P+J na perony/ przystanki.

Aby maksymalnie skrócić drogi dojścia pieszych z placu parkingowego (szczególnie z dużego) na peron/ przystanek - tam gdzie tylko było to możliwe, zostało zaprojektowane kilka dróg.

- c. Aby uzyskać sprawne powiązania parkingów P+J z transportem publicznym - w nie-

których spośród wybranych lokalizacji może być pożądanego np. przesunięcie istniejącego przystanku autobusowego, doprowadzenie nowej linii autobusowej, lub przebudowa istniejącego dworca lub jego niektórych elementów. Sugestie wprowadzenia takich zmian zostały przedstawione w części szczegółowej.

## 2. MAPY. INWENTARYZACJA TERENU.

- a. Do opracowania koncepcji architektonicznych parkingów zostały wykorzystane mapy nieaktualizowane, w skali 1:500 lub 1:1000. Niektóre z nich zostały zamówione przez Wykonawcę, inne zostały dostarczone przez gminy uczestniczące w projekcie.

Ze względu na często bardzo słabą jakość tych map, jak i brak na nich ważnych aktualnych elementów zagospodarowania terenu - autorzy niniejszej koncepcji nanieśli najważniejsze brakujące elementy - na podstawie własnej inwentaryzacji oraz innych materiałów (dodatkowych map, projektów).

- b. Inwentaryzacja terenu dla wszystkich lokalizacji parkingów została przeprowadzona w okresie od 8 do 25 kwietnia 2015 r.

(W okresie tym drzewa i krzewy nie rozwinęły jeszcze liści - co uniemożliwiło pewne zidentyfikowanie ich gatunków.)

- c. W ocenie autorów niniejszego opracowania, niektóre z wybranych miejsc są interesujące, a nawet urocze (np. Szreniawa, Puszczykowo, Złotniki, Luboń).

Mają one potencjał pozwalający stworzyć tam prawdziwe „perełki architektoniczne”, które mogą stać się ulubionymi miejscami mieszkańców oraz turystów.

Warto zadbać, by potencjał ten nie został zmarnowany.

Zostało to dokładniej opisane w części szczegółowej.

## 3. WIELKOŚĆ PARKINGU I PROGRAM FUNKCONALNY.

- a. Wielkości projektowanych parkingów oraz ich wyposażenie zostały ustalone na podstawie analizy przewidywanego popytu, ale zawsze z uwzględnieniem indywidualnych życzeń zgłoszonych przez przedstawicieli danej gminy. W niektórych przypadkach wielkość limitują ograniczenia terenowe.

Z punktu widzenia użytkowników systemu - pożądana jest budowa dużej ilości parkingów (niekoniecznie wielkich) rozmieszczonych stosunkowo gęsto, blisko rejonów zamieszkania. Powinno to być nawet kilka lokalizacji wzdłuż jednej linii kolei metropolitalnej.

W obecnym etapie realizacji projektu wielkości projektowanych parkingów oscylują od 37 miejsc parkingowych („parking mały”) - do 196 m.p. („parking duży”); średnio - 84 m.p.

- b. W przypadku, jeśli dla danej lokalizacji trudno jest dzisiaj oszacować popyt na parkowanie w systemie PARKUJ i JEDŹ, lub jeśli przewidywane zapotrzebowanie będzie z czasem wzrastało (w związku z zasiedlaniem nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej, lub w związku z rosnącą popularnością tej formy dojazdu) - autorzy przewidują możliwość etapowania budowy.

W obecnym etapie - zostanie zbudowany plac o ograniczonej ilości m.p. (ale od razu uwzględniającego ewentualną rozbudowę). W następnym etapie - będzie możliwe zwiększenie ilości miejsc z wykorzystaniem wykonanych już wjazdów i elementów wyposażenia.

- c. Program funkcjonalny dla każdego parkingu może być inny.

Parkingi „duże” powinny być wyposażone w zasadzie we wszystkie komponenty programu architektonicznego, opisane w pkt. VII.A. niniejszego opisu. Program funkcjonalny parkingów „małych” jest skromniejszy, ograniczony tylko do niezbędnych elementów tego zestawu.

Dla każdej wybranej lokalizacji, autorzy niniejszego opracowania przeprowadzili analizę popytu, jak i potencjału tej lokalizacji. W jej wyniku został dobrany zestaw komponentów funkcjonalnych właściwy dla tego parkingu.

*Pełen komplet niezbędnych oraz opcjonalnych komponentów architektonicznych projektowanych parkingów PARKUJ i JEDŹ został przedstawiony w punktach VII.1 - VII.15. niniejszego opisu.*

*W punkcie IX. niniejszego opisu komponenty te zostały zestawione w formie SZABLONU - przy pomocy którego będzie można szczegółowo (choć zawsze tylko wstępnie) określić program funkcjonalny dla każdej kolejnej wybranej lokalizacji.*

- d. Oprócz standardowych komponentów, z których będą budowane rozwiązania architektoniczne parkingów P+J - w sąsiedztwie niektórych projektowanych placów korzystne byłoby wybudowanie dodatkowych obiektów, w tym komercyjnych, które zwiększą atrakcyjność parkingów.

*Zostały one wskazane w punktach VII.16. - VII.18.*

## VI. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA KSZTAŁTOWANIA ARCHITEKTURY PARKINGÓW SYSTEMU PARKUJ I JEDŹ.

Jednym z istotnych warunków powodzenia wdrażanego programu budowy parkingów PARK & RIDE Aglomeracji Poznańskiej będzie ich wysoki standard użytkowy oraz atrakcyjna architektura.

**Wszystkie komponenty każdego parkingu P+J powinny stanowić komplet elementów architektonicznych zharmonizowanych wzajemnie ze sobą, a zarazem zharmonizowanych z architekturą otoczenia. Dotyczy to zarówno ich form, jak i kolorystyki. Jest to podstawowe założenie, które powinno być konsekwentnie realizowane w fazie opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, a następnie w trakcie realizacji inwestycji.**

Ponadto, komponenty parkingów systemu P+J powinny być trwałe i odporne na przypadki wandalizmu.

## VII. PROJEKTOWANE KOMPONENTY PARKINGÓW ORAZ ICH STANDARDY.

*Lokalizacja podstawowych elementów została zaproponowana na rysunkach koncepcji architektonicznej. Pozostałe - np. biletomaty, kamery monitoringu, kosze na śmieci, tablice drogowe - należy rozmieścić w ramach projektów budowlanych i wykonawczych.*

### A. Elementy parkingów systemu PARKUJ I JEDŹ - dla wszystkich obiektów :

#### 1. PLAC PARKINGOWY ORAZ CHODNIKI.

##### a. POWIERZCHNIE JEZDNE.

- Projektowany układ miejsc parkowania - jest zasadniczo poprzeczny. Projektowane są szerokie wygodne stanowiska parkingowe. Autorzy zakładają parametry wymiarowe korzystniejsze, niż wymagane przepisami minima - to jest: 5,00 x 2,50 m dla standardowego stanowiska, oraz 5,00 x 3,60 m dla stanowiska przeznaczonego dla niepełnosprawnych.

Na każdym parkingu zostaną wydzielone miejsca dla niepełnosprawnych (do 10%).

(Ze względu na spodziewaną strukturę popytu - stanowiska te powinny być przeznaczone także dla seniorów o ograniczonej sprawności ruchowej.)

W niektórych lokalizacjach, autorzy zaproponowali wykonania miejsc parkingowych należących do systemu P+J - bezpośrednio wzdłuż istniejącej ulicy czy drogi - jako parkingi przyuliczne (np. w Luboniu, Puszczykowie).



- **Projektowane nawierzchnie:** Zasadniczo - kostka betonowa szara (jezdnie manewrowe) i kostka w kolorze grafitowym (miejsca parkingowe); uzupełniająco - np. w miejscach przy pniach drzew - betonowe płyty perforowane i nawierzchnia żwirowa. Kostka betonowa powinna mieć sfazowane krawędzie. Krawężniki - betonowe, szare. Poszczególne stanowiska parkingowe na placu powinny zostać oddzielone pasami kostki o innym kolorze.

W niektórych lokalizacjach zostały jednak zaproponowane inne materiały. Wynika to przede wszystkim z dążenia do jak najlepszego zharmonizowania nawierzchni parkingu z architekturą otoczenia. Mogą także zostać wykorzystane istniejące już nawierzchnie, lub odzyskane z nich materiały.

- Drogi manewrowe w obrębie parkingów zostały poprzecinane przejściami dla pieszych. Powinny one zostać wyróżnione przez zastosowanie innego rodzaju nawierzchni, ewentualnie również jej wyniesieniem (garby).

#### b. CHODNIKI.

- Wzdłuż co najmniej jednego szeregu miejsc parkingowych (przede wszystkim od strony stacji kolejowej lub przystanku komunikacji publicznej) - w każdej lokalizacji zaprojektowany został wygodny chodnik.

W rejonie punktu informacyjnego dla użytkowników systemu („info-kiosku” lub tradycyjnej stałej tablicy informacyjnej) - projektowane jest miejsce ewentualnego oczekiwania, spotkań, integracji i relaksu. Chodnik jest tu najczęściej poszerzony, znajdują się tutaj co najmniej dwie ławki i kosze na śmieci.

- **Projektowane nawierzchnie chodników** powinny być interesujące, dekoracyjne. Wstępnie, autorzy przyjęli założenie, że w „standardowej” wersji powinny one zostać wykonane z kostki betonowej (czerwonej lub szarej), oraz z płytek betonowych (szarych lub grafitowych). Kostka betonowa powinna mieć sfazowane krawędzie.

W niektórych lokalizacjach zostały jednak zaproponowane inne materiały. Wynika to przede wszystkim z dążenia do jak najlepszego zharmonizowania nawierzchni parkingu z architekturą otoczenia, uwzględnienia zastanego kontekstu przestrzennego.

## 2. STOJAKI ROWEROWE, WIATY, BOKSY, STANOWISKA NAPRAWCZE.

- **STOJAKI NA ROWERY** - w formie odwróconego „U”, z możliwością mocowania roweru w 2 miejscach (do ramy lub kół), z wygodnym dostępem do każdego zaparkowanego pojazdu. Założony rozstaw stojaków wynosi 1,20 m.

Niektóre ze stojaków będą rozstawione szerzej (ok. 1,80 m). W tych miejscach, jak również przy skrajnych stojakach, będzie można wygodnie przypiąć skuter lub motorower (a nawet motocykl).

- WIATA ROWEROWA - Będzie ona zlokalizowana najczęściej w pobliżu budynku dworca/ peronów. Dlatego forma tej wiaty powinna zostać zakomponowana tak, by jak najlepiej harmonizowała z istniejącymi w bezpośrednim sąsiedztwie obiektami.
- BOKSY ROWEROWE - Powinny mieć one ściany i drzwi ze stalowej siatki (lakierowanej lub ocynkowanej).
- STANOWISKO NAPRAWCZE DLA ROWERÓW - Zostało ono zaproponowane tylko przy największych parkingach (Górczyn, Czerwonak).

### 3. LATARNIE.

- Każdy plac parkingowy wraz z dojazdami - będzie oświetlony (i chroniony przez monitoring). Formy latarni w obrębie projektowanego parkingu, dojeżdż, dojazdów, a najlepiej również dworca/ przystanku, powinny być ujednolicone.

Słupy latarni mogą być również nośnikami kamer monitoringu.

- Jeżeli w danej lokalizacji stoją już latarnie oświetlające teren (o akceptowalnym standardzie) - można rozważyć, czy nie oświetlić terenu projektowanego parkingu oraz dojeżdż do niego latarniami takiego samego typu.
- Żarówki lub żarniki - energooszczędne (najlepiej typu LED). Identyczne żarówki powinny być we wszystkich latarniach oświetlających plac parkingowy oraz drogi dojeżdż.

Należy przy tym zadbać, by ich światło było o ciepłej, naturalnej barwie.

### 4. SŁUPKI ODGRADZAJĄCE, BARIERKI, PARKANY.

- Słupki zostały zaprojektowane by zabezpieczać przed wjazdem samochodów na chodnik lub teren zieleni w newralgicznych miejscach.

Będą to proste słupki stalowe, lakierowane lub ocynkowane.

- Barierki będą chronić przed niedozwolonym skracaniem sobie drogi przez pieszych (kosztem bezpieczeństwa ruchu, lub kosztem zieleni). Zasadniczo powinny to być najprostsze barierki z rur stalowych, lakierowanych lub ocynkowanych.

Od tej zasady są jednak wyjątki (np. w Puszczykowie).

- Zasadniczo parkingi będą nieogrodzone. Dzięki temu drogi dojeżdż z różnych części parkingu do przystanków komunikacji publicznej będą mogły być możliwie najkrótsze. Parkany pojawiają się tylko w kilku przypadkach - i to głównie jako podpora dla pną-

cych roślin. Forma projektowanych parkanów powinna być zawsze dostosowana do istniejącego kontekstu zagospodarowania terenu.

#### 5. ŁAWKI.

- Konstrukcja proponowanej „standardowej” ławki - ze stalowych okrągłych rur; siedzisko i oparcie - „ciepłe”, z grubych dębowych desek, lazurowanych.
- W wielu lokalizacjach - np. w Puszczykowie - formy ławek powinny być jednak dostosowane do stylu istniejących obiektów małej architektury.

#### 6. KOSZE NA ŚMIECI.

- Duże. Co najmniej w takiej ilości, ile będzie dróg dojścia do komunikacji publicznej.
- Ich forma i kolorystyka powinna harmonizować z wyglądem ławek, stanowić z nimi komplet.

#### 7. TOALETA PUBLICZNA (+ schowek porządkowy).

- Mały budynek - ale stały, ogrzewany, wyposażony we wszystkie niezbędne instalacje; o wysokim standardzie wykończenia (z wyposażeniem odpornym na ewentualne akty wandalizmu).
- Najlepiej jeśli będzie to budynek w całości murowany. Jego formę i kolorystykę będzie wtedy można dobrze dostosować do architektury budynków istniejących w sąsiedztwie.

W niektórych lokalizacjach (jak np. w Czerwonaku) może to być ewentualnie toaleta kontenerowa - pod warunkiem wysokiego standardu wewnątrz oraz dobrej architektury zewnętrznej.

W nielicznych lokalizacji toaleta publiczna o akceptowalnym standardzie już istnieje. Częściej - powinna ona zostać wykonana w istniejącym budynku dworca (lub budynku przydworcowym). Takie umiejscowienie toalety będzie bowiem zawsze najkorzystniejsze z punktu widzenia wszystkich potencjalnych użytkowników, a nie tylko użytkowników obiektu P+J.

- Program funkcjonalny projektowanej toalety to: 1 oczko dla pań (+ przedsionek), 1 oczko i pisuar dla panów (+ przeds.), 1 oczko dla niepełnosprawnych (+ przeds.), schowek porządkowy oraz pomieszczenie techniczne.

Powierzchnia użytkowa budynku wyniesie ok. 40,00 m<sup>2</sup>. Powierzchnia zabudowy - ok. 46,50 m<sup>2</sup>.

#### 8. ELEMENTY INFORMACYJNE DLA UŻYTKOWNIKÓW.

Elementy te zostały dobrane na podstawie indywidualnych życzeń gmin - uczestników Porozumienia. Są to:

- „Info-kioski” z elektronicznym ekranem LCD. Będzie na nim wyświetlana informacja stała: np. nazwa parkingu, rozkłady jazdy, informacja o zasadach funkcjonowania systemu P+J, podstawowa informacja turystyczna itp. Ponadto „kiosk” będzie mógł podawać: datę, godzinę, temperaturę powietrza, prognozę pogody, informację o warunkach drogowych, itp. (Podstawowe informacje powinny być również przedstawione w języku angielskim.)

„Info-kioski” zostały usytuowane przy głównych drogach dojścia z parkingu do przystanku, w miejscu, gdzie chodnik parkingu się poszerza.

- Stałe tablice informacyjne (z blachy). Znajdzie się na nich przede wszystkim: nazwa parkingu, rozkłady jazdy oraz informacja o zasadach funkcjonowania systemu P+J. Zasada usytuowania na parkingu - jak wyżej.
- Tablice z dynamiczną informacją pasażerską (o godzinach odjazdów najbliższych pociągów, ponadto podające: datę, godzinę, temperaturę powietrza itp.) Będą to widoczne z daleka, wysokie tablice 4-wierszowe.

UWAGA: Elementy reklamowe na terenie parkingów i przy ich granicach - powinny być wykluczone.

#### 9. BILETOMAT.

- Standardowe urządzenie do wydawania biletów. (Kolorystycznie powinno być jednak zharmonizowane z pozostałymi komponentami wyposażenia.)
- Możliwa obsługa elektronicznych kart PEKA i ewentualnie innych.
- Lokalizacja biletomatu nie została sprecyzowana na rysunkach koncepcji architektonicznej. Powinna ona zostać ustalona w fazie projektu budowlanego - w uzgodnieniu z administratorem obiektu dworcowego/ przystanku.

#### 10. BRAMKI WJAZDOWE (szlabany).

- Są one projektowane w tych lokalizacjach, gdzie będzie konieczna ochrona obiektu P+J przed parkowaniem nieuprawnionych pojazdów. (Zasadniczo tylko w granicach miasta Poznania.)
- Przed wjazdem na parking wyposażony w bramki - zostaną zainstalowane elektroniczne tablice wyświetlające informację o zajętości miejsc (szczytowaną z bramek wjazdowej i wyjazdowej). Na każdym zamkniętym parkingu zostanie ponadto zainstalowana automatyczna kasa. (Powinna ona stać blisko biletomatu).

## 11. ZIELEŃ.

- Na placu parkingowym - zostały zaprojektowane raczej nieduże drzewa a także krzewy dzielące szeregi miejsc parkingowych na krótsze, kameralne sekcje. Powinny tu zostać posadzone drzewa z wysokimi pojedynczymi pniami (ze względów bezpieczeństwa - by nie tworzyły „martwych pól” dla monitoringu).
- Na obrzeżach parkingu, w zależności od kontekstu przestrzennego, zostały zaprojektowane pojedyncze duże drzewa, skupiska drzew, kępy i pasma krzewów oraz trawniki.
- Ponadto, w niektórych lokalizacjach (np. Miłostowo, Luboń) zostały zaproponowane parkany i ściany obsadzone pnączami - przesłaniające sąsiednią zabudowę lub ożywiająca martwe płaszczyzny ekranów akustycznych.
- Gatunki drzew i krzewów wykorzystane do zazielenienia parkingów i ich otoczenia - powinny być zupełnie „zwyczajne”, naturalnie wpisujące się w lokalny krajobraz.
- Niniejsza koncepcja nie ustala zestawu gatunków roślin obowiązującego dla wszystkich parkingów P+J. Dla doboru gatunków i odmian najważniejszy bowiem powinien być kontekst zieleni istniejącej w konkretnej lokalizacji.

Drzewa, krzewy i inne rośliny powinny zostać dobrane w ramach projektów budowlanego i wykonawczego - po wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji zieleni w terenie lokalizacji i w jego sąsiedztwie.

**Proponowany wyjściowy zestaw podstawowych gatunków** - powinien obejmować przede wszystkim te, które występują już w rejonie danego projektowanego parkingu, i „wrosły” już w lokalny krajobraz. Będą to w szczególności:

Pojedyncze duże drzewa - dąb bezszypułkowy, dąb szypułkowy, grab pospolity, buk zwyczajny, a także platan klonolistny.

Aleje i większe zespoły drzew - lipa drobnolistna, lipa krymska, wiąz pospolity, kasztanowiec zwyczajny, klon pospolity, klon jawor i inne gatunki klonów, sosna pospolita, brzoza brodawkowata, leszczyna pospolita, modrzew europejski.

Mniejsze drzewa - jarzab pospolity, jarzab szwedzki, ewentualnie również ozdobne wiśnie.

Krzewy - jałowce pospolite (kolumnowe: ‘suecica’, ‘hibernica’, ‘bruns’, oraz płozące), odmiany cisa pospolitego, sosna górską ‘pumilio’, mahonia, różne gatunki i odmiany tawuła, oraz irgi.

Pnącza - bluszcz pospolity, winobluszcz trójklapowy, winobluszcz pięciolistkowy.  
(Gatunki te mogą zostać zastosowane łącznie.)

- W niektórych lokalizacjach parkingów już w fazie niniejszej koncepcji zostały określone konkretne projektowane gatunki.

## 12. MONITORING WIZYJNY.

Na wszystkich parkingach powinny zostać zainstalowane kamery elektronicznego monitoringu wizyjnego. Kamery te powinny kontrolować przynajmniej cały plac parkingowy wraz z dojazdami do przystanków komunikacji publicznej, oraz te przystanki.

W zależności od życzeń i możliwości technicznych poszczególnych gmin - monitoring będzie:

- rejestrował obraz na lokalnym dysku umożliwiającym składowanie danych przez np. tydzień (monitoring lokalny), albo
- zostanie ponadto włączony do systemu monitoringu miejskiego (monitoring systemowy).

## 13. UZBROJENIE TERENU.

- Sieci elektroenergetyczne - dla oświetlenia terenu, zasilania „info-kiosku”, biletomatu, tablic świetlnych, bramek itp., ponadto - dla budynku toalety.
- Wodociąg + kanalizacja sanitarna. Budowa tych sieci będzie konieczna - jeśli w danej lokalizacji będzie budowana toaleta publiczna (lub pawilon obsługi podróżnych). W przypadku braku sieci kanalizacji sanitarnej w danym rejonie - projektowana wewnętrzna instalacja k.s. zostanie wyprowadzona do indywidualnego bezodpływowego zbiornika na ścieki.
- Kanalizacja deszczowa. W przypadku istnienia w danym rejonie sieci kanalizacji deszczowej - wody opadowe zostaną odprowadzone do niej. W przypadku jej braku - wody deszczowe (po wstępnym podczyszczeniu w separatorach) zostaną rozprowadzone po terenie lub odprowadzone do gruntu za pośrednictwem studzienek chłonnych.

*W celu opracowania projektów budowy nowych sieci, jak również w celu usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą - konieczne będzie uzyskanie warunków technicznych od właściwych gestorów sieci.*

## 14. TABLICE INFORMACYJNE DROGOWE (DOJAZDOWE).

- Zostaną one zaprojektowane na dojazdach do parkingu - zasadniczo poza zakresem opracowania niniejszej koncepcji.
- Już w systemie drogowym wskazane byłoby umieszczenie charakterystycznego logo systemu P+J. Ułatwiłoby to dojeżdżającym kierowcom dalszą orientację w terenie.

#### 15. TABLICE INFORMUJĄCE O DOTACJI UNIJNEJ.

Należy je zainstalować w przypadku, jeżeli dany parking będzie wykonywany ze wsparciem unijnym.

#### **B. Dodatkowe obiekty - nie należące do programu systemu PARKUJ I JEDŹ - ale uzupełniające go i zwiększające atrakcyjność parkingów:**

Elementy te wykraczają poza zakres programu funkcjonalnego projektowanych parkingów. Niektóre z nich są niezbędne - jak na przykład drogi dojazdowe do parkingu. Inne są proponowane - ponieważ ich sąsiedztwo może zwiększyć popyt na parkowanie i przesiadkę w systemie P+J. **Miejsce przesiadki będzie bardziej atrakcyjne - jeżeli będzie można tutaj coś zjeść, załatwić sprawunki, czy zatankować paliwo.**

#### 16. DROGI DOJAZDOWE, DOJŚCIA, DROGI ROWEROWE.

W niektórych przypadkach, aby poprawić warunki dojazdu lub dojścia do parkingu, powinny być wykonane pewne inwestycje drogowe poza granicami projektowanego obiektu P+J. W każdej lokalizacji, gdzie pojawia się taki problem - został on zasygnalizowany na rysunku koncepcji i w opisie. **Inwestycje takie nie mieszczą się jednak w zakresie opracowania niniejszej dokumentacji, nie są więc uwzględnione w opracowanych bilansach terenu itp.**

#### 17. WIATY AUTOBUSOWE I PRZYSTANKI.

- Wiaty autobusowe zostały zaprojektowane tylko w niektórych spośród wybranych lokalizacji - tam gdzie nie ma jeszcze urządzonego dworca lub przystanku, lub gdzie będzie konieczna jego przebudowa. W niektórych lokalizacjach (np. Szreniawa) zostały zasugerowane modyfikacje sieci połączeń komunikacją publiczną. Niezależnie od tego, czy wiaty autobusowe znalazły się w granicach opracowania koncepcji parkingu, czy też poza nimi - inwestycje te nie mieszczą się jednak w zakresie inwestycji PARKUJ i JEDŹ.

- Jeżeli wiata autobusowa nie będzie zlokalizowana przy parkingu P+J - lecz np. w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego budynku dworca - formy tej wiaty powinny zostać zharmonizowane przede wszystkim z istniejącymi budynkami kolejowymi.
- Wiaty przystankowe powinny być możliwie duże. (Małe „budki” stawiane przy dużych powierzchniach placów parkingowych, w rozległej przestrzeni - wyglądają często karykaturalnie.)

#### 18. PAWILON OBSŁUGI PODRÓŻNYCH (gastronomia, handel, informacja).

- Obiekt tego typu powinien zostać zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie parkingu przesiadkowego, szczególnie w przypadku kiedy duży parking będzie projektowany przy ruchliwej trasie, lub przy dużym osiedlu, względnie zakładzie pracy.

Do inwestycji takiej można zachęcić prywatnych inwestorów, lub zbudować ją w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

- Proponowany podstawowy program funkcjonalny to: mały lokal gastronomiczny, sklep spożywczy (oraz z innymi artykułami codziennej potrzeby), sprzedaż biletów, informacja o przyjazdach i odjazdach, informacja turystyczna, sprzedaż map oraz wydawnictw krajoznawczo-turystycznych itp.

Budynek ten, dla użytkowników parkingu P+J, byłby również poczekalnią, schronieniem przed niepogodą itp.

#### 19. STACJA PALIW, MYJNIA SAMOCHODÓW.

- Jeśli parking będzie projektowany przy ruchliwej trasie, lub przy dużym osiedlu warto również rozważyć zlokalizowanie w jego sąsiedztwie takich usług.

### **VIII. WYBRANE ASPEKTY PROJEKTOWANEGO SYSTEMU PARK & RIDE.**

#### 1. DOSTĘPNOŚĆ OBIEKTÓW DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH.

Budowa i dalszy rozwój systemu parkingów P&R musi uwzględniać potrzeby niepełnosprawnych poruszających się na wózkach. Aby umożliwić im korzystanie z projektowanych obiektów parkingowych - zostaną wykonane następujące udogodnienia:

- Na każdym parkingu zostaną wydzielone miejsca do parkowania dla samochodów niepełnosprawnych. Autorzy zakładają, że będzie ich około 10% na każdym parkingu (ale w szczególnych lokalizacjach, np. w sąsiedztwie dużych ośrodków zdrowia, może ich być więcej). Stanowiska dla niepełnosprawnych będą wygodne - o wymiarach 5,00 x 3,60 m.



Stanowiska te powinny być przeznaczone także dla seniorów o ograniczonej sprawności ruchowej. Dzięki temu miejsca te będą lepiej wykorzystane. Będzie to też przystosowywało lepiej projektowane parkingi do potrzeb starzejącego się społeczeństwa (a więc i użytkowników tych obiektów P+J).

**Zasady korzystania z miejsc dla seniorów powinny określić gminy Porozumienia. Byłoby wskazane by były one jednolite.**

- Wszystkie krawężniki w obrębie projektowanych parkingów i dojeżdż do stacji, czy przystanków - powinny mieć lokalne obniżenia, ułatwiające poruszanie się na wózku.
- Jeżeli w wybranej lokalizacji występują znaczne różnice poziomów terenu - autorzy niniejszej dokumentacji zaprojektowali pochylnie.
- Każdy budynek toalety będzie posiadał wygodną kabinę dla niepełnosprawnych.
- Autorzy proponują jednocześnie wprowadzenie udogodnień w istniejących obiektach dworców, przy których powstaną parkingi - tak, by usunąć wszystkie przeszkody na drodze od samochodu do peronów.
- Wszystkie wymienione powyżej udogodnienia ułatwią zarazem poruszanie się osobom prowadzącym wózki dziecięce.

## 2. BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWNIKÓW.

Zapewnienie bezpieczeństwa na parkingach będzie jednym z obowiązków Porozumienia budującego system PARKUJ i JEDŹ Aglomeracji Poznańskiej. Będzie ono bardzo ważne - zarówno ze względu na poczucie osobistego bezpieczeństwa użytkowników, jak i zabezpieczenie przed kradzieżą samochodów oraz rowerów, pozostawianych na parkingach często na cały dzień.

Autorzy niniejszego opracowania uważają, że wszystkie parkingi oraz dojścia do stacji i przystanków komunikacji publicznej bezwzględnie powinny być:

- oświetlone od zmierzchu do świtu,
- objęte zasięgiem kamer monitoringu wizyjnego.

Gdzie będą służyły dane z monitoringu, i czy ktoś będzie kontrolował parkingi w czasie rzeczywistym? Odpowiedzi na te pytania wykraczają poza zakres niniejszego opracowania. Rozstrzygną je we własnym zakresie poszczególne gminy Porozumienia.

## 3. UTRZYMANIE PORZĄDKU.

Dla powodzenia wdrażania systemu P&R i rozwoju sieci parkingów nie będzie bez znaczenia utrzymanie czystości, oraz utrzymanie sprawności wszystkich urządzeń.

Jest to w zasadzie problem organizacyjny. Jednak tam, gdzie został zaprojektowany budynek toalety publicznej, w obiekcie tym powinien zostać urządzony również schowek porządkowy (na sprzęt i środki do utrzymania czystości).

#### 4. OCHRONA ZIELENI I WÓD.

Wszystkie objęte niniejszą koncepcją parkingi powinny być projektowane i budowane z poszanowaniem środowiska przyrodniczego, w szczególności istniejącej zieleni i wód.

Na etapie projektu koncepcyjnego autorzy dążyli by projektowane obiekty parkingowe nie powodowały konieczności wycinania dużych zdrowych drzew, czy dużych skupisk drobniejszej zieleni (choć tego nie zawsze dało się uniknąć). Jeśli w terenie lokalizacji istnieją jakieś zespoły zieleni (aleje itp.) - w koncepcji zostało zaprojektowane ich uzupełnienie, czy kontynuacja. Tam, gdzie nie ma takich elementów - projekt koncepcyjny proponuje utworzenie nowych alei, skwerków itp.

#### 5. OCHRONA ZABYTKÓW.

Wiele budynków dworców i innych budynków stacyjnych - chociaż może nie są wpisane do rejestru zabytków - są obiektami zabytkowymi. Do tego, ich architektura jest często interesująca. Są one z pewnością warte zachowania i odrestaurowania.

Dlatego projektując w ich sąsiedztwie parkingi (z ich różnorodnym wyposażeniem), dobierając materiały budowlane, czy określając kolorystykę - należy dążyć do jak najlepszego zharmonizowania projektowanych obiektów i ich wyposażenia z formami zabytkowych budynków.

**IX. ZESTAWIENIE KOMPONENTÓW PARKINGÓW SYSTEMU PARKUJ I JEDŹ.  
SZABLON** (do zastosowania dla kolejnych lokalizacji).

Nazwa parkingu: .....

Lokalizacja: .....

Lp.	Elementy parkingu PARKUJ i JEDŹ	W której lokalizacji występują	Parametry charakteryzujące	Wielkość / ilość
1.	Plac parkingowy + chodnik - rodzaj parkingu - ilość miejsc parkingowych - (w tym: miejsc dla niepełnosprawnych)	+	$a^*/b^*$ m. parkingowe m. parkingowe	.....m.p. (.....m.p.)
2a	Wiata rowerowa/ stojaki	$h^*$	ilość stanowisk	.... stan.
2b	Zamykane boksy rowerowe	$h^*$	ilość stanowisk	.... stan.
2c.	Rowerowe stanowisko naprawcze	$h^*$	ilość stanowisk	.... stan.
3.	Latarnie	+	ilość	..... szt.
4a	Słupki odgradzające, bariery		długość	..... mb.
4b	Parkany		długość	..... mb.
5.	Ławki	+	ilość	..... szt.
6.	Kosze na śmieci	+	ilość	..... szt.
7.	Toaleta publiczna + schowek porządkowy	$c^*$	ilość pow. użytkowa	1 szt. 40,00 m <sup>2</sup>
8.	Elementy informacyjne dla użytkowników: - tablica z dynamiczną inf. pasażerską - „info-kiosk” - tablica stała	$c^*$ $c^*$ $c^*$	ilość ilość ilość	..... szt. ..... szt. ..... szt.
9.	Biletomat	$c^*$	ilość	1 szt.
10	Bramki wjazdowe (szlabany) + tablice informujące o zajętości + kasa	$c^*$	ilość	$d^*$ ..... kpl.
11	Zieleń : - dekoracyjna - izolacyjna	+	pow. terenu długość pasma	..... m <sup>2</sup> ..... mb.
12	Monitoring wizyjny	+	$i^*$	$i^*$
13	Uzbrojenie terenu : - oświetlenie + sieć elektroenergetyczna	+	$i^*$	$i^*$

.	- wodociąg + kanalizacja sanitarna - kanalizacja deszczowa	$e^*$	$f^*/g^*$ $j^*/k^*$	
14	Tablica informac. z logo - przy wjeździe	+	ilość	..... szt.
15	Tablice dojazdowe drogowe	+	ilość	..... szt.
16	Tablice informujące o dotacji unijnej	+	ilość	..... szt.

	Elementy poza zakresem inwestycji PARKUJ i JEDŹ	W której lokalizacji wystąpią	Parametry charakteryzujące	Wielkość / ilość
16	Drogi dojazdowe, dojścia, drogi rowerowe		$i^*$	$i^*$
17	Wiaty autobusowe	$h^*$	ilość wiat	..... szt.

Objaśnienia symboli użytych w tabeli; uwagi :

- + - Element występujący w każdym parkingu.
- $a^*$ ) - Niezależny plac parkingowy.
- $b^*$ ) - Stanowiska parkingowe przyuliczne - zlokalizowane przy ulicach istniejących lub projektowanych.
- $c^*$ ) - Czy ten element wystąpi w danym parkingu - to będzie zależało od wielkości parkingu i jego konkretnej sytuacji przestrzennej, lub indywidualnych życzeń Władz gminy.
- $d^*$ ) - Ilość bramek zostanie ustalona indywidualnie dla każdej wybranej lokalizacji.
- $e^*$ ) - Budowa sieci będzie konieczna - jeśli w danej lokalizacji będzie budowana toaleta publiczna lub pawilon obsługi podróżnych.
- $f^*$ ) - Odprowadzenie ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej.
- $g^*$ ) - W przypadku braku sieci kanalizacji sanitarnej w danym rejonie - projektowana instalacja k.s. zostanie wyprowadzona do indywidualnego zbiornika na ścieki.
- $h^*$ ) - Element ten jest przewidywany - jeżeli analogiczny nie istnieje już przy danym przystanku lub dworcu.
- $i^*$ ) - Parametry ilościowe będzie można określić dopiero po wykonaniu projektu budowlanego parkingu w danej lokalizacji.
- $j^*$ ) - W przypadku istnienia w danym rejonie sieci kanalizacji deszczowej - wody opadowe zostaną odprowadzone do niej.
- $k^*$ ) - W przypadku braku kanalizacji deszczowej - wody opadowe zostaną (po wstępnym podczyszczeniu) odprowadzone do gruntu.

## X. WNIOSKI KOŃCOWE.

Umowa, na podstawie której realizowane jest zamówienie kończy się na wykonaniu projektów parkingów w fazie koncepcji architektonicznej.

Jeśli parkingi systemu PARKUJ i JEDŹ Aglomeracji Poznańskiej mają stać się naszą dumą, szczególną niepowtarzalną wizytówką Porozumienia jednostek samorządu terytorialnego - przewidywane teraz przetargi na budowę poszczególnych parkingów powinny być przygotowane „niestandardowo”.

Aby powstały nie tylko funkcjonalne obiekty drogowe - ale ponadto atrakcyjne, pięknie zharmonizowane z otoczeniem, spójne założenia urbanistyczne; miejsca, z których użytkownicy będą korzystali chętnie i z przyjemnością - **projekty budowlane i wykonawcze parkingów P+J powinny być wykonywane przez interdyscyplinarne zespoły projektowe z udziałem architekta lub/ i architekta krajobrazu.**

To dawałoby szansę na uzyskanie wysokiego standardu każdego parkingu tego systemu oraz optymalnie wkomponowanie go w otoczenie.

**Każde miejsce należy traktować całościowo: stacja kolejowa, parking, chodniki, jezdnia, mała architektura, otaczające budynki, a wreszcie zieleń - tworzą łącznie jedną przestrzeń....**

**OPIS TECHNICZNY**

**XI. PROGRAM PARKINGU. ZAKRES INWESTYCJI.**

Na podstawie analiz i życzeń Władz Gminy ustalono, że ma tu powstać parking „średni” (ok. 51-150 miejsc). Ze względu na spodziewane duże zainteresowanie rowerzystów - zaproponowano wiele stanowisk dla rowerów, a ponadto rowerowe stanowisko naprawcze.

**XII. OPIS MIEJSCA WSKAZANEGO POD PROJEKTOWANY PARKING PARKUJ I JEDŹ. SPECYFIKA LOKALIZACJI.**

Projektowany parking w Czerwonaku może być klasycznym przykładem obiektu systemu PARKUJ i JEDŹ. Jest położony bardzo wygodnie, pomiędzy drogą dojazdową a stacją kolejową, bardzo blisko peronu (jak również przystanku autobusowego). Wzdłuż drogi przebiega ciąg pieszo-rowerowy. Działka jest duża i otwarta, łatwo dostępna. Istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej ułatwia postawienie toalety.

**XIII. OPIS KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ.**

1. W granicach inwestycji PARKUJ i JEDŹ:

Zastana sytuacja przestrzenna nie stwarza specjalnych wymagań (ograniczeń) dla projektowanych rozwiązań architektonicznych.

Dlatego architektura tego parkingu będzie oparta na „standardowym” zestawie komponentów - **zgodnie z opisem w części ogólnej, punkty VI. i VII.**

a. Nawierzchnie.

Projektowane nawierzchnie - *zgodnie z „zestawem standardowym P+J” sprecyzowanym w części ogólnej, punkt VII.1.*

b. Wyposażenie.

- Autor niniejszej koncepcji sugeruje, by małą architekturę dostosować do standardowych rozwiązań kolejowych zastosowanych na peronie stacji Czerwonak Osiedle. Można wykorzystać wzory ławek i koszy na śmieci, a także latarni.
- Budynek WC - w przypadku Czerwonaka - może być ewentualnie kontenerowy (ale pod warunkiem zapewnienia wysokiego standardu).

c. Zieleń.

Aby nadać bardziej kameralną, przyjazną człowiekowi skalę rozległej przestrzeni przeznaczonej pod parking - w niniejszej koncepcji zostało zaproponowane jej podzielenie na bardziej kameralne fragmenty przy pomocy znacznej ilości zieleni - dużych drzew, ich skupisk, oraz kęp i pasm krzewów.

Dobór gatunków - z wyjściowego zestawu przedstawionego w części ogólnej, w punkcie VII.11.

d. Inne uwagi.

- Konieczne jest wykonanie drugiego wejścia na peron kolejowy - od strony północnej. Wzdłuż tego peronu przebiega rów. Aby nie zablokować przepływu wód deszczowych - odcinek chodnika łączącego parking z peronem należy przeprowadzić po krótkiej kładce (ewentualnie wykonać przepust).

- Teren lokalizacji nie jest zupełnie płaski. W celu wygodnego połączenia parkingu z przystankami autobusowymi trzeba będzie wykonać łagodną pochylnię i schody. Przy okazji potrzebna będzie częściowa przebudowa przystanku autobusowego - poszerzenie utwardzonej nawierzchni, modyfikacja skarpy ziemnej i wykonanie krótkich barierek wzdłuż niej.

W tej sytuacji będzie musiała również nastąpić wymiana wiaty autobusowej.

(UWAGA: budowa tej wiaty jest poza zakresem inwestycji P+J.)

- Ze względu na bliskie położenie projektowanych wiat rowerowych, budynku toalety i wiaty autobusowej - w projekcie budowlanym i wykonawczym należy zadbać, by architektura tych obiektów została ze sobą zharmonizowana.

2. Poza granicami inwestycji P+J:

- Wjazd i wyjazd z projektowanego parkingu będą się odbywały z istniejącego lokalnego zjazdu, przy północnym skraju działki. Ze względu na duże natężenie ruchu na ulicy Gdyńskiej - mogą być trudności z wyjazdem z parkingu w lewo.

Dlatego w fazie przygotowania projektu budowlanego należy rozważyć, czy nie powinna tam zostać wprowadzona sygnalizacja świetlna.

#### XIV. PROJEKTOWANE KOMPONENTY PARKINGU - ZESTAWIENIE.

Lp.	Elementy parkingu PARKUJ i JEDŹ	W danej lokalizacji wystąpią	Parametry charakteryzujące	Wielkość / ilość
1.	Plac parkingowy + chodnik - rodzaj parkingu - ilość miejsc parkingowych - (w tym: miejsc dla niepełnosprawnych)	+	$a^*$ m. parkingowe m. parkingowe	115 m.p. ( 10 m.p.)
2a	Wiata rowerowa/ stojaki	+	ilość stanowisk	48 stan.
2b	Zamykane boksy rowerowe	--	ilość stanowisk	.... stan.
2c.	Rowerowe stanowisko naprawcze	+	ilość stanowisk	1 stan.
3.	Latarnie	+	ilość	7 szt.
4a	Słupki odgradzające, bariery	+	długość	9 mb.
4b	Parkany	--	długość	..... mb.
5.	Ławki	+	ilość	6 szt.
6.	Kosze na śmieci	+	ilość	7 szt.
7.	Toaleta publiczna + schowek porządkowy	+ $c^*$	ilość pow. użytkowa	1 szt. 40,00 m <sup>2</sup>
8.	Elementy informacyjne dla użytkowników: - tablica z dynamiczną inf. pasażerską - „info-kiosk” - tablica stała	-- $c^*$ + $c^*$ -- $c^*$	ilość ilość ilość	..... szt. 1 szt. ..... szt.
9.	Biletomat	+ $c^*$	ilość	1 szt.
10	Bramki wjazdowe (szlabany) + tablice informujące o zajętości + kasa	-- $c^*$	ilość $d^*$	..... kpl.
11	Zieleń : - dekoracyjna - izolacyjna	+ --	pow. terenu długość pasma	2211 m <sup>2</sup> ..... mb.
12	Monitoring wizyjny	+	$j^*$	$j^*$
13	Uzbrojenie terenu : - oświetlenie + sieć elektroenergetyczna - wodociąg + kanalizacja sanitarna - kanalizacja deszczowa	+ + +	$f^*$ $j^*$	$j^*$



14	Tablica informac. z logo - przy wjeździe	+	ilość	1 szt.
15	Tablice dojazdowe drogowe	+	ilość	4 szt.
16	Tablice informujące o dotacji unijnej	+	ilość	1 szt.

	Elementy poza zakresem inwestycji PARKUJ i JEDŹ	W danej lokalizacji wystąpią	Parametry charakteryzujące	Wielkość / ilość
16	Drogi dojazdowe, dojścia, drogi rowerowe	--	<i>i</i> *	<i>i</i> *
17	Wiaty autobusowe	+	ilość wiat	2 szt.

Objaśnienia symboli użytych w tabeli; uwagi :

+ - Element występujący w danym parkingu.

*a*\*) - Niezależny plac parkingowy.

*b*\*) - Stanowiska parkingowe przyuliczne - zlokalizowane przy ulicach istniejących lub projektowanych.

*c*\*) - Czy ten element wystąpi w danym parkingu - to będzie zależało od wielkości parkingu i jego konkretnej sytuacji przestrzennej, lub indywidualnych życzeń Władz gminy.

*f*\*) - Odprowadzenie ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej.

*g*\*) - W przypadku braku sieci kanalizacji sanitarnej w danym rejonie - projektowana instalacja k.s. zostanie wyprowadzona do indywidualnego zbiornika na ścieki.

*i*\*) - Parametry ilościowe będzie można określić dopiero po wykonaniu projektu budowlanego parkingu w danej lokalizacji.

*j*\*) - W przypadku istnienia w danym rejonie sieci kanalizacji deszczowej - wody opadowe zostaną odprowadzone do niej.

*k*\*) - W przypadku braku kanalizacji deszczowej - wody opadowe zostaną (po wstępnym podczyszczeniu) odprowadzone do gruntu.

## XV. BILANS POWIERZCHNI TERENU.

Nawierzchnie utwardzone:

- drogi manewrowe i jezdnie dojazdu	-	1 346 m <sup>2</sup>
- stanowiska parkingowe	-	1 513 m <sup>2</sup>
- chodniki (i ciągi pieszo-rowerowe)	-	1 570 m <sup>2</sup>
- powierzchnia zabudowana (WC)	-	42 m <sup>2</sup>
Razem nawierzchnie utwardzone	=	<u>4 471 m<sup>2</sup></u>

Teren zieleni - 2 211 m<sup>2</sup>

Łącznie powierzchnia terenu inwestycji P+J = 6 682 m<sup>2</sup>

## **XVI. UWAGI KOŃCOWE.**

- W północnej części działki przeznaczonej pod parking występująca tam roślinność wskazuje, że teren ten może być okresowo podmokły. Należy to zbadać i ewentualnie, w ramach projektu budowlanego, uregulować stosunki wodne.
- Działka położona na południe od projektowanego parkingu posiada wszelkie możliwe walory, by zbudować na niej „pawilon obsługi podróżnych” - *zgodnie z opisem w części ogólnej, pkt. VII.18.*

Warto będzie zainteresować tym potencjalnych inwestorów.

- W razie powodzenia inwestycji P+J w Czerwonaku, dużego zainteresowania pasażerów - zamiast planować rozbudowę tego parkingu - autorzy sugerują raczej budowę kolejnych w pobliżu sąsiednich stacji kolejowych na linii Poznań - Wągrowiec.

## **RYSUNKI :**

- Rys. 1. System parkingów PARKUJ i JEDŹ Aglomeracji Poznańskiej.  
Koncepcja architektoniczna.  
OZNACZENIA GRAFICZNE  
(dla wszystkich lokalizacji objętych projektem)
- Rys. 2. System parkingów PARKUJ i JEDŹ Aglomeracji Poznańskiej. 1 : 500  
Koncepcja architektoniczna parkingu w lokalizacji  
STACJA CZERWONAK OSIEDLE
- Rys. 3 Lokalizacja tablic informacyjnych drogowych.

Opracowanie:

mgr inż. arch. Zbigniew Arndt  
upr. bud. 411/83/Pw  
członek WOIA nr WP-0010

