

**KONCEPCJA**  
PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

## **SPIS TREŚCI**

### **CZĘŚĆ OPISOWA**

<b>I</b>	<b>DANE OGÓLNE.....</b>	<b>4</b>
I.1	Temat opracowania .....	4
I.2	Inwestor .....	4
I.3	Podstawa opracowania.....	4
<b>II</b>	<b>KONCEPCJA.....</b>	<b>5</b>
II.1	Założenia ogólne .....	5
II.2	Wariant I A.....	8
II.3	Wariant I B.....	9
II.4	Wariant II A.....	10
II.5	Wariant II B.....	11
II.6	Wariant II C.....	13
II.7	Wariant wybrany przez ZTM - I B2.....	13
II.8	Mała architektura .....	14
II.9	Infrastruktura sieciowa .....	15
II.10	Zajętość działek .....	15
<b>III</b>	<b>ZAPLECZE SOCJALNE (BRANŻA BUDOWLANA).....</b>	<b>16</b>
<b>IV</b>	<b>CZĘŚĆ PRZETARGOWO-KOSZTOWA .....</b>	<b>16</b>

#### **TABELA (OSZACOWANIE KOSZTÓW)**

### **ZAŁĄCZNIKI**

- Zał. 1. Wytyczne Zarządu Transportu Metropolitalnego - pismo nr OP.4174.11.10.2020.DW.1 z dnia 30.03.2020
- Zał. 2. Wycinek koncepcji projektowej rozbudowy sieci dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice (Inkom, wrzesień 2013)
- Zał. 3. Wybranie wariantu przez Zarządu Transportu Metropolitalnego - pismo nr OP.4174.11.10.2020.KP.2 z dnia 11.05.2020
- Zał. 4. Opinia Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach (korespondencja e-mail) z dnia 02.06.2020
- Zał. 5. Wywiad branżowy Polskiej Spółki Gazownictwa z dnia 16.04.2020
- Zał. 6. Wywiad branżowy Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji z dnia 18.05.2020
- Zał. 7. Wywiad branżowy Tauron Dystrybucja z dnia 19.03.2020
- Zał. 8. Warunki odwodnienia inwestycji wydane przez UM Gliwice z dnia 15.06.2020
- Zał. 9. Warunki przebudowy oświetlenia wydane przez UM Gliwice z dnia 08.06.2020
- Zał. 10. Mapa z zasobów

**KONCEPCJA**  
PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

<b>NR RYS.</b>	<b>NAZWA RYSUNKU</b>
<b>1.I A</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT I A
<b>1.I B</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT I B
<b>1.I B2</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT I B2 (uwzględniający uwagi ZTM - pismo nr OP.4174.11.10.2020.KP.2)
<b>1.II A</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT II A
<b>1.II B</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT II B
<b>1.II C</b>	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT II C
<b>2.I B</b>	ANALIZA PRZEJEZDNOŚCI - WARIANT I B
<b>2.I B2</b>	ANALIZA PRZEJEZDNOŚCI - WARIANT I B2 (uwzględniający uwagi ZTM - pismo nr OP.4174.11.10.2020.KP.2)
<b>2.II B</b>	ANALIZA PRZEJEZDNOŚCI - WARIANT II B
<b>3</b>	ZAJĘTOŚĆ DZIAŁEK - WARIANT I B2 (uwzględniający uwagi ZTM - pismo nr OP.4174.11.10.2020.KP.2)
<b>4</b>	ZAPLECZE SOCJALNE - RZUT

### **OŚWIADCZENIE JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ**

- JEDNOSTKA PROJEKTOWA OŚWIADCZA, ŻE PRACA JEST WYKONANA ZGODNIE Z UMOWĄ, OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I NORMAMI, ORAZ ŻE JEST KOMPLETNA Z PUNKTU WIDZENIA CELU, KTÓREMU MA SŁUżyć
- ZGODNIE Z ZAPISEM UMOWY NR **UK.7021.3.5.2020**, PARAGRAF 2, USTĘP 2, PUNKT **f**.
- PONADTO, JEDNOSTKA PROJEKTOWA ZAPEWNIĄ, ŻE DOKUMENTACJA ZOSTAŁA WYKONANA W STANIE KOMPLETNYM, Z PUNKTU WIDZENIA CELU, KTÓREMU MA SŁUżyć
- ZGODNIE Z ZAPISEM UMOWY NR **UK.7021.3.5.2020**, PARAGRAF 2, USTĘP 2, PUNKT **g**.

WŁAŚCICIEL FIRMY  
Jacek Cichoński

## **OPIS TECHNICZNY**

### **I Dane ogólne**

#### **I.1 Temat opracowania**

Niniejsze opracowanie stanowi koncepcję pn.

„KONCEPCJA PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH (ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)”.

#### **I.2 Inwestor**

**Miasto Gliwice**  
**ul. Zwycięstwa 21**  
**44-100 Gliwice**

#### **I.3 Podstawa opracowania**

1. Mapa z miejskich zasobów geodezyjnych.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej „w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” DZ. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r. – z późniejszymi zmianami.
3. Koncepcja projektowa rozbudowy sieci dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice (Inkom, wrzesień 2013)
4. Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (styczeń 2020)
5. Wizja w terenie.
6. Konsultacje i korespondencja z Zarządem Transportu Metropolitalnego (ZTM)

## **II      Koncepcja**

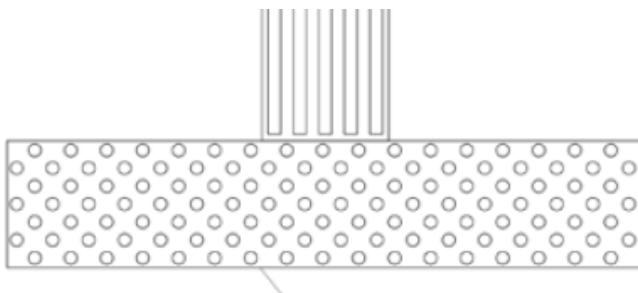
### **II.1   Założenia ogólne**

1. Założenia ogólne, co do ilości peronów przystankowych oraz ilości stanowisk postojowych dla autobusów, zaczerpnięto z pisma Zarządu Transportu Metropolitalnego nr OP.4174.11.10.2020.DW.1 z dnia 30.03.2020 (**załącznik nr 1**).
2. Założono, że w miarę możliwości, zagospodarowanie terenu, zaplanowane zostanie w taki sposób, aby nie występowała potrzeba wycinki drzew, lub jeżeli wystąpi taka konieczność, to w stopniu minimalnym.
3. Przyjęto takie długości stanowisk: peronowych do wysiadania i postojowych, które pozwolą na opuszczenie danego stanowiska przez autobus, przy założeniu, że na stanowisku poprzedzającym znajduje się pojazd będący w trakcie obsługi podróżnych.
4. W części rysunkowej pokazano tego typu manewry autobusów. W celu zobrazowania tej sytuacji oznaczono poszczególne części stanowisk, które powinny pozostać wolne przy obsłudze podróżnych i przy parkowaniu. Oznaczenie tych miejsc w części rysunkowej wygląda następująco,



jest to tylko symbol pomocniczy na rysunkach i nie stanowi on propozycji rzeczywistego oznakowania na nawierzchni.

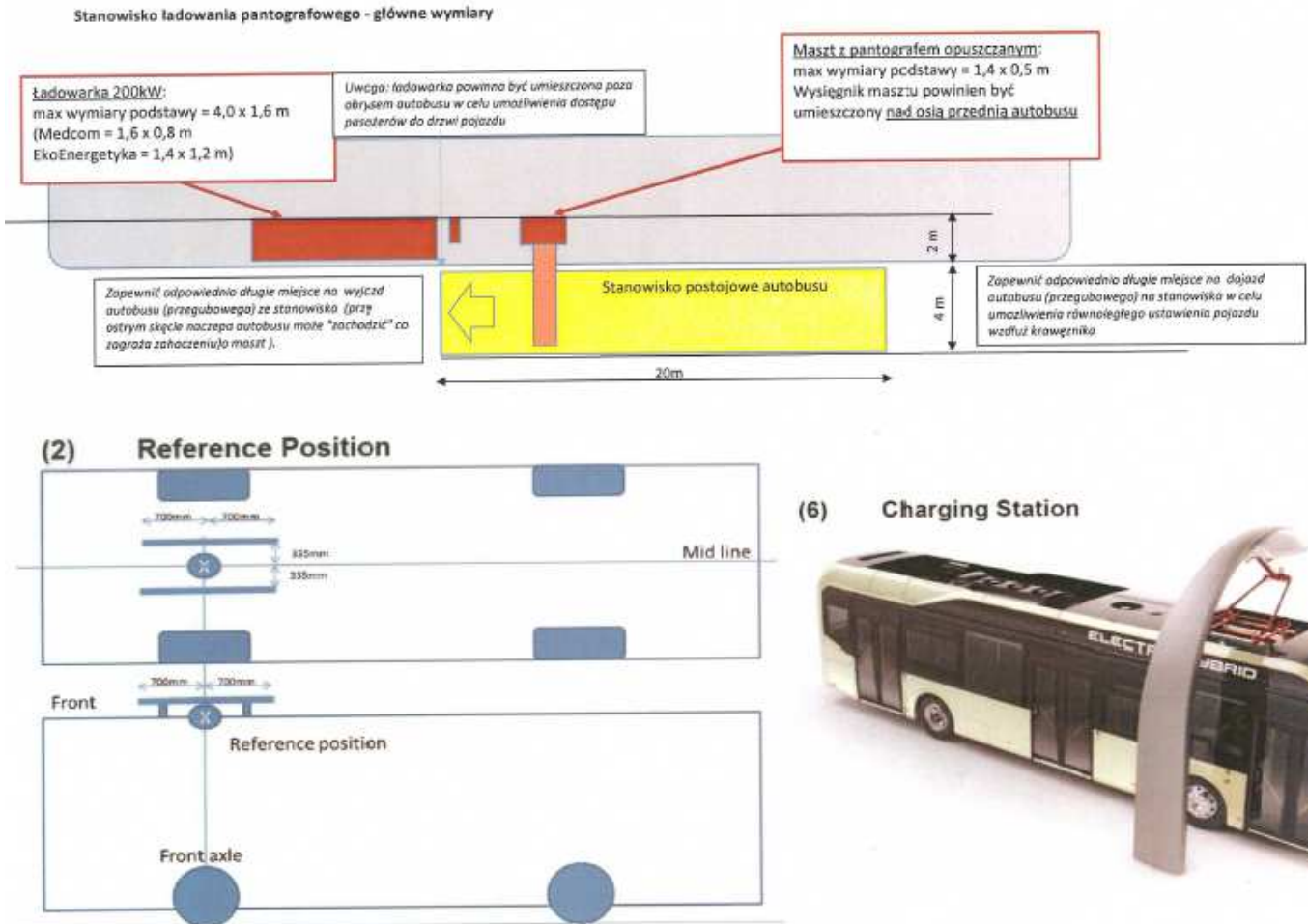
5. Dokładne miejsce zatrzymania autobusu może być oznaczone w inny sposób, np. kolorem kostki na peronie pasażerskim, w połączeniu z systemem prowadzenia pieszych - osób niewidomych lub słabo widzących (odrębna faktura w nawierzchni chodnika – peronu pasażerskiego).



## KONCEPCJA

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

6. Koncepcja obejmuje wprowadzenie na przystanku końcowym stanowiska pantografowego do ładowania autobusów elektrycznych. Wymiary stanowiska i zajętość terenu na poczet osprzętu do ładowania zaczerpnięto z materiałów przekazanych przez Inwestora (grafika poniżej).



7. Przyjęto, że stanowiska te, na wszystkich wariantach, będą przeznaczone wyłącznie do postoju autobusu oczekującego na pobór energii elektrycznej, i że nie będą łączone z funkcją wysiadania i wsiadania, aby nie mieszać funkcji eksploatacyjnej z funkcją pasażerską.
8. Koncepcja obejmuje również wprowadzenie funkcji wypoczynkowej dla kierowców autobusów – zaplecza socjalnego wraz z miejscem do postoju samochodu osobowego, mogącego pełnić rolę dla obsługi przystanku końcowego.

**KONCEPCJA**

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

9. W trakcie wizji w terenie zauważono kolejkę samochodów ciężarowych stojącą po północnej stronie jezdni na ciągu ulic Anny Jagiellonki – Mechaników, od bramy zakładu „Ferrostal Łabędy” do placu przed wejściem do zakładu „Bumar Łabędy” (poniżej zdjęcie).



10. Z uwagi na powyższy fakt zdecydowano, że najkorzystniej będzie zlokalizować wjazd dla wszystkich autobusów na teren przystanku końcowego w południowo-wschodniej części działki nr 74/1. Natomiast w północnej części działki nr 73, postanowiono zlokalizować wyjazd dla wszystkich autobusów z przystanku końcowego (możliwość skrętu tylko w prawo). W ten sposób uniknie się sytuacji blokowania wjeżdżających autobusów przez kolejkę ww. „TIR-ów”.
11. We wszystkich wariantach analizowano (dla wszystkich relacji skrętnych) autobusy przegubowe, jako pojazdy miarodajne, bo zajmujące największą przestrzeń z kursujących autobusów w rozpatrywanym rejonie.
12. Wszystkie trajektorie ruchu pojazdów miarodajnych podążających w kierunku jednego ze stanowisk (zarówno peronowych jak i postojowych)

### KONCEPCJA

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

przeanalizowano dla sytuacji, w której pozostałe stanowiska są już zajęte przez inne autobusy, a więc dla wariantu najbardziej niekorzystnego pod względem przejezdności (z wyjątkami opisanymi w wariantach II A i II B).

13. Dodatkowo dla bezpieczeństwa przyjęto, że w miarę możliwości, autobusy nie będą wykonywały manewru cofania (z wyjątkami opisanymi w wariantach II A i II B).
14. Zagospodarowanie przystanku końcowego dostosowano do wymagań koncepcji rozbudowy sieci dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice (**załącznik nr 2**).
15. W zagospodarowaniu terenu zarezerwowano również miejsce na parking dla rowerów.

## II.2 Wariant I A

Zaprojektowano jedną krawędź peronową z następującymi stanowiskami: jednym do wysiadania, jednym do wsiadania w kierunku Gliwic, jednym do wsiadania w kierunku Pyskowice.

Zaprojektowano również cztery stanowiska postojowe oraz jedno stanowisko do ładowania autobusu elektrycznego.

### Cyrkulacja autobusów wyglądałaby następująco:

- wjazd na teren przystanku końcowego
    - zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
      - przemieszczenie się na peron do wsiadania (kierunek Gliwice, lub kierunek Pyskowice)
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
    - lub, po obsłudze stanowiska do wysiadania
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
      - przejazd odcinkiem ul. Mechaników
      - ponowny wjazd na teren przystanku końcowego
      - zajęcie miejsca postojowego lub stanowiska do ładowania autobusu elektrycznego
  - rozpoczęcie kursu (po przerwie) z przystanku końcowego
    - ze stanowiska postojowego nr 1
-

**KONCEPCJA**

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

- możliwość bezpośredniego przejazdu na stanowisko do wsiadania
- wyjazd z terenu przystanku końcowego
- z pozostałych stanowisk postojowych
  - wyjazd z terenu przystanku końcowego
  - przejazd odcinkiem ul. Mechaników
  - ponowny wjazd na teren przystanku końcowego
  - zajęcie miejsca przy peronie do wsiadania

**II.3 Wariant I B**

Wariant ten stanowi propozycję (możliwość) rozbudowy wariantu I A. Proponuje się, aby do geometrii podstawowej dobudować dwustanowiskową zatokę autobusową wraz z niezbędną infrastrukturą, przy krawędzi jezdni ulicy Mechaników. Dodatkowa zatoka przejęłaby funkcję peronu do wsiadania w kierunku Gliwic (dwa stanowiska). Stanowisko do wsiadania w kierunku Gliwic z podstawowego wariantu przejęłoby funkcję drugiego peronu do wysiadania. Stanowisko do wsiadania w kierunku Pyskowice pozostałoby bez zmian w stosunku do wariantu I A (obsługa przez jeden autobus przegubowy).

Cyrkulacja autobusów wyglądałaby następująco:

- wjazd na teren przystanku końcowego
    - zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
      - przemieszczenie się na peron do wsiadania (kierunek Pyskowice)
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
    - lub, zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
      - przemieszczenie się do zatoki przy ul. Mechaników - peron do wsiadania w kierunku Gliwic
      - kontynuacja jazdy w kierunku ulicy Oświęcimskiej
    - lub, po obsłudze stanowiska do wysiadania
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
      - przejazd odcinkiem ul. Mechaników
-



**KONCEPCJA**

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

- ponowny wjazd na teren przystanku końcowego
- zajęcie miejsca postojowego lub stanowiska do ładowania autobusu elektrycznego
- rozpoczęcie kursu (po przerwie) z przystanku końcowego
  - ze stanowiska postojowego nr 1
    - możliwość bezpośredniego przejazdu na stanowisko do wsiadania w kierunku Pyskowic
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
  - z pozostałych stanowisk postojowych
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
    - przejazd odcinkiem ul. Mechaników
    - ponowny wjazd na teren przystanku końcowego
    - zajęcie miejsca przy peronie do wsiadania w kierunku Pyskowic
  - lub, z pozostałych stanowisk postojowych
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
    - przemieszczenie się do zatoki przy ul. Mechaników - peron do wsiadania w kierunku Gliwic
    - kontynuacja jazdy w kierunku ulicy Oświęcimskiej

**II.4 Wariant II A**

Zaprojektowano jedną krawędź peronową z następującymi stanowiskami: jednym do wysiadania, jednym do wsiadania w kierunku Gliwic, jednym do wsiadania w kierunku Pyskowic.

Zaprojektowano również cztery stanowiska postojowe oraz jedno stanowisko do ładowania autobusu elektrycznego.

**Cyrkulacja autobusów wyglądałaby następująco:**

- wjazd na teren przystanku końcowego
    - zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
      - przemieszczenie się na peron do wsiadania (kierunek Gliwice, lub kierunek Pyskowice)
      - wyjazd z terenu przystanku końcowego
-

**KONCEPCJA**

PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

- lub, po obsłudze stanowiska do wysiadania
  - wykonanie manewru zawracania
  - zajęcie miejsca postojowego lub stanowiska do ładowania autobusu elektrycznego
- rozpoczęcie kursu (po przerwie) z przystanku końcowego
  - z miejsca do ładowania i ze stanowisk postojowych nr 3 i 4
    - wykonanie manewru zawracania
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
  - ze stanowiska postojowego nr 2
    - wykonanie manewru zawracania z wykorzystaniem wolnej przestrzeni na stanowisku do wysiadania (wyjątek) lub wykonanie manewru zawracania poprzez cofanie pojazdu (wyjątek), kiedy stanowisko do wysiadania jest zajęte
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
  - ze stanowiska postojowego nr 1
    - wykonanie manewru zawracania poprzez cofanie pojazdu (wyjątek)
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego

**II.5 Wariant II B**

Wariant ten stanowi propozycję (możliwość) rozbudowy wariantu II A. Proponuje się, aby do geometrii podstawowej dobudować dwustanowiskową zatokę autobusową wraz z niezbędną infrastrukturą, przy krawędzi jezdni ulicy Mechaników. Dodatkowa zatoka przejęłaby funkcję peronu do wsiadania w kierunku Gliwic (dwa stanowiska). Stanowisko do wsiadania w kierunku Gliwic z podstawowego wariantu przejęłoby funkcję drugiego peronu do wysiadania. Stanowisko do wsiadania w kierunku Pyskowic pozostałoby bez zmian w stosunku do wariantu I A (obsługa przez jeden autobus przegubowy).

**KONCEPCJA**  
PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

Cyrkulacja autobusów wyglądałaby następująco:

- wjazd na teren przystanku końcowego
  - zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
    - przemieszczenie się na peron do wsiadania (kierunek Gliwice, lub kierunek Pyskowice)
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
  - lub, zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
    - wyjazd z terenu przystanku końcowego
    - przemieszczenie się do zatoki przy ul. Mechaników - peron do wsiadania w kierunku Gliwic
    - kontynuacja jazdy w kierunku ulicy Oświęcimskiej
  - lub, po obsłudze stanowiska do wysiadania
    - wykonanie manewru zawracania
    - zajęcie miejsca postojowego lub stanowiska do ładowania autobusu elektrycznego
- rozpoczęcie kursu (po przerwie) z przystanku końcowego
  - z miejsca do ładowania i ze stanowisk postojowych nr 3 i 4
    - wykonanie manewru zawracania
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania (kierunek Pyskowice) i wyjazd
    - lub, poprzez wyjazd i udanie się do zatoki przy ul. Mechaników – kierunek Gliwice
  - ze stanowiska postojowego nr 2
    - wykonanie manewru zawracania z wykorzystaniem wolnej przestrzeni na stanowisku do wysiadania (wyjątek) lub wykonanie manewru zawracania poprzez cofanie pojazdu (wyjątek), kiedy stanowisko do wysiadania jest zajęte
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania
  - ze stanowiska postojowego nr 1
    - wykonanie manewru zawracania poprzez cofanie pojazdu (wyjątek)
    - ustawienie się przy peronie do wsiadania

- wyjazd z terenu przystanku końcowego

## **II.6 Wariant II C**

Wariant ten stanowi propozycję (możliwość) rozbudowy wariantu II A lub II B. W razie potrzeby można zlokalizować drugie stanowisko do ładowania autobusów elektrycznych. Pantograf znajdowałby się po lewej stronie autobusu stojącego na stanowisku do ładowania.

Dodatkowa cyrkulacja autobusów związana z drugim miejscem do ładowania autobusów wyglądałaby następująco:

- wjazd na teren przystanku końcowego
  - zajęcie miejsca przy peronie do wysiadania, a następnie
  - zajęcie drugiego (dodatkowego) stanowiska do ładowania autobusu elektrycznego
- rozpoczęcie kursu (po naładowaniu akumulatora)
  - wyjazd z terenu przystanku końcowego, a następnie
  - udanie się na peron do wsiadania w kierunku Gliwic, lub udanie się na peron do wsiadania w kierunku Pyskowic, poprzez ponowny wjazd na teren przystanku końcowego

## **II.7 Wariant wybrany przez ZTM - I B2**

Pismem nr [OP.4174.11.10.2020.KP.2](#) z dnia 11.05.2020 r. (**załącznik nr 3**) Zarząd Transportu Metropolitalnego wskazał preferowany wariant zagospodarowania pod kątem komunikacji autobusowej. Jednocześnie, pismo to, wskazuje na modyfikacje wybranego wariantu . Na tej podstawie wykonano wariant z sugerowanymi modyfikacjami i oznaczono go numerem „**I B2**” (rysunki nr **1.I B2** i **2.I B2**).

Wariant (**I B2**) wybrany przez ZTM, jest więc zmodyfikowaną opcją, która w koncepcji została przedstawiona, jako wariant (**I B**) - pokazującą możliwość rozbudowy wariantu podstawowego (**I A**).

## KONCEPCJA

### PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH (ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

ZTM uznał, że element rozbudowy wariantu podstawowego (zatoka autobusowa przy ul. Mechaników), jest elementem niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania przystanku końcowego.

Z powodu ograniczeń terenowych, występuje brak możliwości dalszej rozbudowy przystanku końcowego na podstawie przedmiotowej koncepcji.

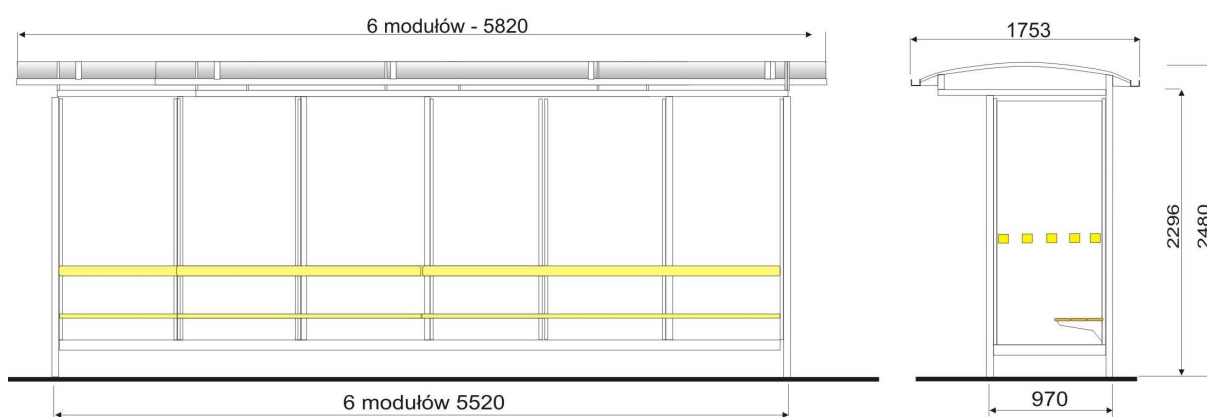
Zmodyfikowany wariant (**I B2**) poddano opinii Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach. Opinia ZDM Gliwice, w formie korespondencji e-mailowej, została dołączona do niniejszego opracowania, jako **załącznik nr 4**.

Na etapie opracowywania projektu budowlanego należy pozyskać oddzielne pisemne uzgodnienia od Zarządu Transportu Metropolitalnego i Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach (dotyczące: zatoki autobusowej, zjazdów i docelowej organizacji ruchu).

Na etapie przygotowań do wykonawstwa robót budowlanych należy dodatkowo pozyskać uzgodnienie dotyczące tymczasowej organizacji ruchu.

## II.8 Mała architektura

W zagospodarowaniu terenu zarezerwowano miejsce na wiaty przystankowe dla pasażerów oczekujących na autobus, o gabarytach przedstawionych na poniższej grafice.



Ponadto, w zagospodarowaniu terenu zarezerwowano miejsce w kształcie prostokąta o wymiarach 8m x 4m, z myślą o umożliwieniu zaparkowania 16 rowerów pod zadaszeniem. Wiata z przeznaczeniem na parkowanie rowerów, umożliwiałaby pasażerom komunikacji miejskiej, przesiadanie się z autobusu na

rower. Dostęp do wiaty mógłby być zapewniony z dwóch stron placu (posiadających wymiar 8m). Pozostałe dwa krótsze boki prostokąta (o wymiarze 4m) mogłyby posiadać przegrodę chroniącą dodatkowo przed oddziaływaniem warunków atmosferycznych.

## **II.9 Infrastruktura sieciowa**

W ramach koncepcji, wystąpiono o wywiady branżowe do spółek: Polska Spółka Gazownictwa, PWIK Gliwice, Tauron oraz o warunki odwodnienia i oświetlenia do UM Gliwice. Odpowiedzi na ww. wystąpienia, wraz z załącznikami graficznymi, dołączono do opracowania w formie **załączników od nr 5 do nr 9**.

Na działce nr 74/1 znajduje się istniejące złącze energetyczne. Zgodnie z koncepcją złącze to będzie podlegać przebudowie. Na rysunku **nr 1.I B2** wskazano jego obecną oraz proponowaną lokalizację.

Nie można wykluczyć, że pod ziemią znajduje się uzbrojenie nie wykazane na mapie (**załącznik nr 10**).

Na etapie opracowywania projektu budowlanego należy pozyskać odpowiednie uzgodnienia z właścicielami poszczególnych sieci.

W trakcie wykonywania robót należy stosować się do zaleceń poszczególnych właścicieli sieci, a roboty: rozbiórkowe, ziemne i nawierzchniowe, wykonywać z należytą ostrożnością, stosując uprzednio przekopy kontrolne.

## **II.10 Zajętość działek**

Wg przedmiotowej koncepcji przystanku końcowego (dla wybranego przez ZTM wariantu **I B2**), przy podjęciu działań dostosowujących przyszłą infrastrukturę, do koncepcji projektowej rozbudowy sieci dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice (wg **załącznika nr 2**), inwestycja będzie znajdować się na następujących działkach:

- nr 1, 73, 74/1, 535, 541/1 – w obrębie ewidencyjnym Łabędy,
- nr 223/1, 367 - w obrębie ewidencyjnym Kuźnica.

Zajętość działek została pokazana w formie graficznej na rysunku **nr 3**.

### **III Zaplecze socjalne (branża budowlana)**

W ramach koncepcji zarezerwowano miejsce dla ewentualnego postawienia budynku socjalnego dla kierowców. Ze względu na to, że budowa zaplecza jest po stronie przewoźnika, przygotowano na planie sytuacyjnym miejsce na lokalizację obiektu oraz rzut z funkcją pomieszczeń dla kierowców. W budynku przewidziano pomieszczenie socjalne dla kierowców z oddzielnym węzłem sanitarnym. Dodatkowo zaprojektowano pomieszczenie gospodarcze umożliwiające przechowywanie drobnych materiałów oraz sprzętu i detergentów do sprzątania pomieszczeń. Na tym etapie, ponieważ nie wiadomo czy będzie ten obiekt realizowany, nie przewidziano więcej rysunków.

### **IV Część przetargowo-kosztowa**

#### **A. Opis przedmiotu zamówienia do postępowania przetargowego dla opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszelkich wymaganych prawem uzgodnień i pozwoleń**

Zadanie projektowe polega na przebudowie istniejącego przystanku końcowego dla autobusów ZTM. W przygotowanej koncepcji, jako załącznika do materiałów przetargowych zaproponowano też lokalizację elementów wyposażenia przystanku tzn. pantografu i miejsca do ładowania autobusów. Urządzenia te dostarczane będą przez przewoźnika (ZTM). W koncepcji przyjęto też możliwość zaprojektowania i wybudowania budynku socjalnego, ale jest to element wyposażenia ZTM (do tego należy wykonać przyłącza), a materiały nie uwzględniają tego w zakresie projektu (propozycje w załączniku graficznym). W ramach projektu należy wykonać mapę do celów projektowych, geologię, odwodnienie placu, oświetlenie, małą architekturę, zieleni oraz przebudowę niezbędnego uzbrojenia. Wariant koncepcji został wstępnie uzgodniony przez ZDM w Gliwicach, na etapie projektu musi on zostać uzgodniony ponownie łącznie z projektem docelowej organizacji ruchu. Z Wydziałem Gospodarki Wodami UM Gliwice należy uzgodnić projekt odwodnienia placu, a z Wydziałem Usług Komunalnych projekt oświetlenia, a także ścieżki rowerowej. Założenia ogólne, co do ilości peronów przystankowych oraz ilości stanowisk postojowych dla autobusów, zaczerpnięto

**KONCEPCJA**  
PRZEBUDOWY ZATOKI AUTOBUSOWEJ PRZY UL. MECHANIKÓW W GLIWICACH  
(ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYSTANKU KOŃCOWEGO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ)

---

z pisma Zarządu Transportu Metropolitalnego nr OP.4174.11.10.2020.DW.1 z dnia 30.03.2020 (załącznik nr 1). Założono, że w miarę możliwości, zagospodarowanie terenu, zaplanowane zostanie w taki sposób, aby nie występowała potrzeba wycinki drzew, lub jeżeli wystąpi taka konieczność, to w stopniu minimalnym.

Koncepcja obejmuje wprowadzenie na przystanku końcowym stanowiska pantografowego do ładowania autobusów elektrycznych. Wymiary stanowiska i zajętość terenu na poczet osprzętu do ładowania zaczerpnięto z materiałów przekazanych przez Inwestora .

Zagospodarowanie przystanku końcowego dostosowano do wymagań koncepcji rozbudowy sieci dróg rowerowych na terenie Miasta Gliwice.

W zagospodarowaniu terenu zarezerwowano również miejsce na parking dla rowerów.

Należy uzyskać wszelkie niezbędne uzgodnienia, na etapie projektu i wycenić elementy projektu wg posiadanej wiedzy technicznej i doświadczenia . Przygotowane materiały służą tylko jako materiał pomocniczy do sporządzenia wyceny proc projektowych .

**B. Oszacowanie kosztów wykonania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszelkich wymaganych prawem uzgodnień i pozwoleń oraz oszacowanie kosztów realizacji inwestycji**

Szacunki kosztów realizacji inwestycji oraz dokumentacji projektowej zestawiono w poniższej tabeli.