

KONCEPCJA

INWESTYCJA

Wstępna koncepcja węzła integracyjnego "Gościcino"

**ADRES
INWESTYCJI**

Województwo Pomorskie, Powiat Wejherowski, Gmina Wejherowo

FAZA

KONCEPCJA

OBIEKT

Węzeł integracyjny

INWESTOR

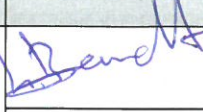
**Urząd Gminy Wejherowo
Referat Inwestycji i Gospodarki Komunalnej**

**JEDNOSTKA
PROJEKTUJĄCA**

**BIURO INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ M. BERENDT
81-581 Gdynia ul. Nowodworcowa 14a/4**

DATA

maj 2015

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR. UPRAWNIENÍ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Maciej Berendt	GTIII-630/494/76	kwiecień 2015	
OPRACOWAŁ	mgr inż. Piotr Ślusarski			

SPIS TREŚCI

1.	<i>Wprowadzenie</i>	3
1.1	Podstawa opracowania.....	3
1.2	Cel i zakres opracowania	3
1.3	Materiały wyjściowe.....	3
2.	<i>Stan istniejący</i>	4
2.1	Charakterystyka położenia i zagospodarowania	4
2.2	Ustalenia SUIKZP i MPZP	4
2.3	Sytuacja terenowo-prawna	4
3.	<i>Stan projektowany</i>	5
3.1	Założenie projektowanego węzła.....	5
3.2	Analiza powiązań z zewnętrznym układem drogowym	5
3.3	Analiza przestrzenno- komunikacyjna lokalizacji węzła	6
3.4	Analiza uwarunkowań terenowo-prawnych lokalizacji węzła	7
4.	<i>Wskaźnikowy koszt budowy węzła integracyjnego "Gościcino"</i>	8
1.	Przedmiot i zakres wskaźnikowego kosztu	8
2.	Koszt budowy cz. zachodniej węzła	8
3.	Koszt budowy cz. wschodniej węzła.....	8
3.1	układ pętli autobusowej i parkingów.....	8
3.2	skrzyżowanie ulic Drzewnej - Fabrycznej - zjazd na pętlę autobusową.....	9
4.	Tunel dla pieszych	9
5.	Koszt dokumentacji projektowej dla cz.drogowej	9

SPIS RYSUNKÓW

1. Plan sytuacyjny wariant 1 - skala 1:500
2. Ewidencja gruntów wariant 1 - skala 1:500
3. Plan sytuacyjny wariant 2 - skala 1:500
4. Ewidencja gruntów wariant 2 - skala 1:500

ZAŁĄCZNIKI

1. Wyrys z ewidencji gruntów

1. Wprowadzenie

1.1 Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie wykonane zostało na podstawie zlecenia nr 486/2015 Urzędu Gminy Wejherowo-Referat Inwestycji i Gospodarki Komunalnej.

1.2 Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie wstępnej koncepcji węzła integracyjnego przy przystanku kolejowym "Gościcino" na linii nr 202 (Gdynia-Słupsk). Opracowanie ma charakter studium analizy potencjalnych możliwości przestrzenno-komunikacyjnych realizacji ww węzła integracyjnego.

Zakres opracowania obejmuje teren między ul.Fabryczną - ul.Drzewiarzy - rzeką Bolszewką a drogą krajową nr 6 wraz znajdującymi się wewnątrz tego obszaru terenami kolejowymi z p.o Gościcino.

1.3 Materiały wyjściowe

1. Mapa do celów informacyjnych (wersja edytowalna)
2. SUIKZP Gminy Wejherowo
3. Wypis i wyrys z ewidencji gruntów dla działek w obszarze lokalizacji obiektów węzła
4. Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

2. Stan istniejący

2.1 Charakterystyka położenia i zagospodarowania

Przystanek kolejowy Gościcino położony jest na linii kolejowej nr 202, w bliskim sąsiedztwie zachodniej granicy miasta Wejherowa a także znajduje się bezpośrednio przy skrzyżowaniu drogi gminnej (ul.Drzewiarzy) z ww linią kolejową i skrzyżowaniem z drogą krajową nr 6 (DK6). Na przystanku znajduje się peron "wyspowy", do którego dojście piesze wymaga przejścia w poziomie torów kolejowych a w sąsiedztwie przystanku tj. na ul.Drzewiarzy znajdują się w odległości ok.150m przystanki autobusowe komunikacji zamiejskiej. W południowej części terenów kolejowych znajduje się przejście piesze bezkolizyjne z układem torowym, przebiegające wzdłuż rz.Bolszewki i stwarzające połączenie między stroną zachodnią i wschodnią układu torowego ale bez możliwości wejścia na peron.

Teren po obu stronach układu kolejowego jest częściowo zabudowany, przy czym po stronie wschodniej budynkiem mieszkalnym i gospodarczym oraz dworcowym a po stronie zachodniej budynkiem technicznym PKP i budynkami magazynowo-gospodarczymi firmy prowadzącej działalność komercyjną.

2.2 Ustalenia SUIKZP i MPZP

Teren potencjalnego węzła integracyjnego nie jest objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego a w SUIKZP (z 2009r) w punkcie 6.2 tekstu studium znajduje się zapis:

"Tereny, przez które przebiega pierwszorzędowa linia kolejowa nr 202 stanowią tereny zamknięte - działki ewidencyjne będące własnością PKP. Dla terenów tych nie sporządza się miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jednak przy modernizacji sieci linii kolejowej należy rozważyć budowę przystanku w Bolszewie i drugiego przystanku w Gościcinie"

2.3 Sytuacja terenowo-prawna

Zgodnie z materiałami z ewidencji gruntów (zał.nr 1) w obszarze objęty projektowanym węzłem, znajdują się przede wszystkim grunty Skarbu Państwa (w zarządzie PKP) oraz grunty prywatne - natomiast Gmina Wejherowo jest właścicielem jedynie działek drogowych ul.Drzewiarzy

3. Stan projektowany

3.1 Założenie projektowanego węzła

W analizach przestrzenno-komunikacyjnych przyjęto następujące założenia do rozwiązań układu wewnętrznego węzła:

1. przebudowa układu torowego (dla linii dwutorowej) wraz z budową nowego układu peronów
2. budowa pętli autobusowych po obu stronach peronów powiązanych tunelem dla pieszych i z wejściami na perony
3. przebudowa układu drogowego od strony wschodniej linii kolejowej tj. ulic Drzewiarzy i Fabrycznej z zachowaniem budynku mieszkalnego (wraz z przynależną działką) oraz budynku dworca
4. budowa zjazdu z DK6 od strony zachodniej linii kolejowej
5. budowa parkingów dla sam.osob i rowerów - obligatoryjnie po stronie wschodniej i opcjonalnie po stronie zachodniej linii kolejowej
6. budowa niezbędnej infrastruktury technicznej (odwodnienie, oświetlenie)
7. przeprowadzenie zmian/regulacji terenowo-prawnych dot.pozyskania nieruchomości na cele budowy węzła integracyjnego .

3.2 Analiza powiązań z zewnętrznym układem drogowym

Projektowany węzeł podzielony jest przestrzennie linią kolejową nr 202 na dwie części : wschodnią i zachodnią.

W cz.wschodniej układ drogowy ulic Drzewiarzy i Fabrycznej tworzą obszar o kształcie zbliżonym do trójkąta o bokach ok. 150- ok.100m z bokiem ok. 250m wzdłuż terenów kolejowych, z których to obu ulic możliwy jest zjazd na teren wewnętrzny.

Natomiast cz. zachodnia ma kształt czworokąta o bokach ok.80m-ok.70m (wzdłuż DK6)-ok.50m i bokiem ok. 140m wzdłuż terenów kolejowych, ze zjazdem z DK6 położonym w odległości ok.60m od osi skrzyżowania z ulicami Drzewiarzy-Wejherowska.

Podstawowym ustaleniem było przyjęcie:

- zjazdu na teren wschodni węzła bezpośrednio ze skrzyżowania ulic Drzewiarzy - Fabryczna,
- zjazdu na teren zachodni węzła w miejscu istniejącego zjazdu z DK6

3.3 Analiza przestrzenno- komunikacyjna lokalizacji węzła

Geometria układu torowego w dwóch wariantach, tj. z peronem dwukrawędziowym (wyspowym) i z peronami jedno-krawędziowymi (zewnątrznymi) z połączeniem tunelem dla pieszych obu stron węzła (mniej więcej w połowie długości peronów) oraz przyjęte zjazdy z zewnętrznego układu drogowego - określiły/wyznaczyły lokalizacje pozostałych elementów węzła, tj.:

- po stronie wschodniej - pętli autobusowej z zatoką przystankową wzdłuż układu peronowego z bezpośrednim wejściem do tunelu dla pieszych, parkingów dla samochodów osobowych oraz parkingu dla rowerów
- po stronie zachodniej - pętli autobusowej z zatoką przystankową wzdłuż układu peronowego z bezpośrednim wejściem do tunelu dla pieszych oraz opcjonalnie parkingów dla samochodów osobowych lub utrzymanie możliwości wykorzystania terenu na funkcje komercyjne np. magazynowe z wykluczeniem handlu detalicznego

Rozwiązania wariantów węzła przedstawione są na rysunkach:

- nr 1 - **wariant 1** z peronem dwukrawędziowym (wyspowym)
- nr 3 - **wariant 3** z peronami jedno-krawędziowymi (zewnątrznymi), przy czym przyjęto szerokość obu peronów 6m - jako ewentualna rezerwa terenu przy korektach geometrii układu torowego linii nr 202

W odniesieniu do obu wariantów, należy nadmienić iż w obecnej fazie analiz:

- nie ma materiałów określających potencjalny układ linii autobusów zamiejskich/regionalnych wraz z ich relacjami połączeń i szacowaną częstotliwością - które to linie miałyby korzystać z obu pętli w projektowanym węźle integracyjnym
- biorąc pod uwagę położenie węzła "Gościcino" w zachodniej części rejonu Wejherowa, spodziewać się można, iż częstotliwość (sumaryczna) na każdej z pętli wynosić będzie kilka, kilkanaście autobusów w godzinach szczytu i pojedyncze kursy w między-szczytach przewozowych

Uwaga powyższa jest istotna szczególnie w kontekście lokalizacji zjazdu z DK6 położonego w b.malej odległości od skrzyżowania z ulicami Drzewiarzy - Wejherowską. Sytuacja powyższa jest b.niekorzystna a jednocześnie nie ma możliwości zmiany położenia zjazdu na teren zachodni węzła.

Znany jest wstępnie deklarowany termin przebudowy linii kolejowej nr 202 (odcinek Gdynia - Słupsk) w latach 2020-2022., co rzutować będzie na kolejność podejmowanej budowy i rozbudowy cz.drogowej węzła integracyjnego.

W związku z tym, przyjąć można iż budowa węzła integracyjnego **może przebiegać** wg. następującego scenariusza:

- a) **do czasu przebudowy układu torowego i peronów** - budowa całkowita lub częściowa węzła po wschodniej stronie linii kolejowej (oczywiście bez tunelu dla pieszych) z adaptacją obecnego wejścia na perony w poziomie torów
- b) **po przebudowie układu torowego i peronów wraz tunelem dla pieszych** - budowa części zachodniej węzła integracyjnego.

Dodatkową okolicznością w tej sprawie, jest planowana także w latach 2018-2020 budowa Trasy Kaszubskiej (która spełniać będzie funkcje odciążające dla obecnej DK6) i biorąc powyższe okoliczności pod uwagę, należałoby pozostawić możliwość realizacji cz.zachodniej węzła (czyli rezerwy terenu) uwzględniając konieczność rozbudowy sygnalizacji świetlnej o moduł sterowania na zjeździe przez autobusy komunikacji zamiejskiej. Po opracowaniu analiz układu linii komunikacji zamiejskiej w Gminie Wejherowo powiązanych z p.o. Gościcino i określeniu rzeczywistej częstotliwości na pętli po stronie zachodniej - może okazać się, iż będzie możliwe uruchomienie tej części węzła przed budową Trasy Kaszubskiej.

3.4 Analiza uwarunkowań terenowo-prawnych lokalizacji węzła

Na rysunkach nr 2 i 4 przedstawiono sytuację nałożenia rozwiązania sytuacyjnego wariantów węzła na mapę ewidencji gruntów.

Z oceny powstałej sytuacji wynika, iż Gmina Wejherowo musi pozyskać:

- grunty będące własnością Skarbu Państwa (PKP i GDDKiA) - jako podstawowy warunek realizacji węzła,
- grunty Miasta Wejherowa w granicach którego znajdzie się część przebudowanego skrzyżowania (ronda) ulic Drzewiarzy-Fabryczna, oraz
- przeprowadzić komunalizację gruntów prywatnych, na których znajduje się ul.Fabryczna i cz.terenów węzła po stronie zachodniej

Budowa węzła integracyjnego uwarunkowana jest wymienionym szeregiem spraw terenowo-prawnych, dla których **koniecznym byłoby sporządzenie koncepcji programowo-przestrzennej** całego przedsięwzięcia, celem:

- uszczegółowienia rozwiązań technicznych (odwodnienie, oświetlenie, kolizje z infrastrukturą techniczną) i kosztów
- przyjęcia etapowania przedsięwzięcia z podziałem kosztów każdego z etapów
- określenia trybu uzyskania pozwoleń na budowę i właściwego zakresu dokumentacji technicznej

4. Wskaźnikowy koszt budowy węzła integracyjnego "Gościcino"

1. Przedmiot i zakres wskaźnikowego kosztu

Przedmiotem sporządzenia wskaźnikowego kosztu budowy jest węzeł integracyjny "Gościcino" wg. wariantu 2 "Koncepcji węzła...." w zakresie części drogowej (po zachodniej i po wschodniej stronie układu kolejowego) oraz tunel dla pieszych (pomiędzy obu ww częściami) - z wyłączeniem kosztów:

- przebudowy układu torowego i peronów
- pozyskania gruntów znajdujących się obecnie we władaniu/zarządzie innych podmiotów niż UG Wejherowo

2. Koszt budowy cz. zachodniej węzła

Koszt obejmuje następujące zakres robót związany ze zjazdem z DK6 i budową pętli autobusowej:

- rozbiórki i wyburzenia istniejących obiektów i roboty ziemne
- budowa jezdni i chodników
- budowa kanalizacji deszczowej (zrzut z podczyszczeniem do rz.Bolszewka)
- budowa oświetlenia
- budowa sygnalizacji świetlnej (jako element rozszerzenia istniejącej sygnalizacji)
- rezerwa na roboty nieprzewidziane

Koszt wskaźnikowy budowy : ok.1,6mln zł netto, tj. ok.2,0mln zł brutto

3. Koszt budowy cz. wschodniej węzła

3.1 układ pętli autobusowej i parkingów

- Koszt obejmuje następujące zakres robót związany z przebudową ul.Fabrycznej, budową pętli autobusowej i parkingów:
- rozbiórki i wyburzenia istniejących obiektów i roboty ziemne
- budowa jezdni i chodników
- budowa kanalizacji deszczowej (zrzut z podczyszczeniem do rz.Gościcina)
- budowa oświetlenia
- rezerwa na roboty nieprzewidziane

Koszt wskaźnikowy budowy : ok.2,7mln zł netto, tj. ok.3,3mln zł brutto

3.2 skrzyżowanie ulic Drzewnej - Fabrycznej - zjazd na pętlę autobusową

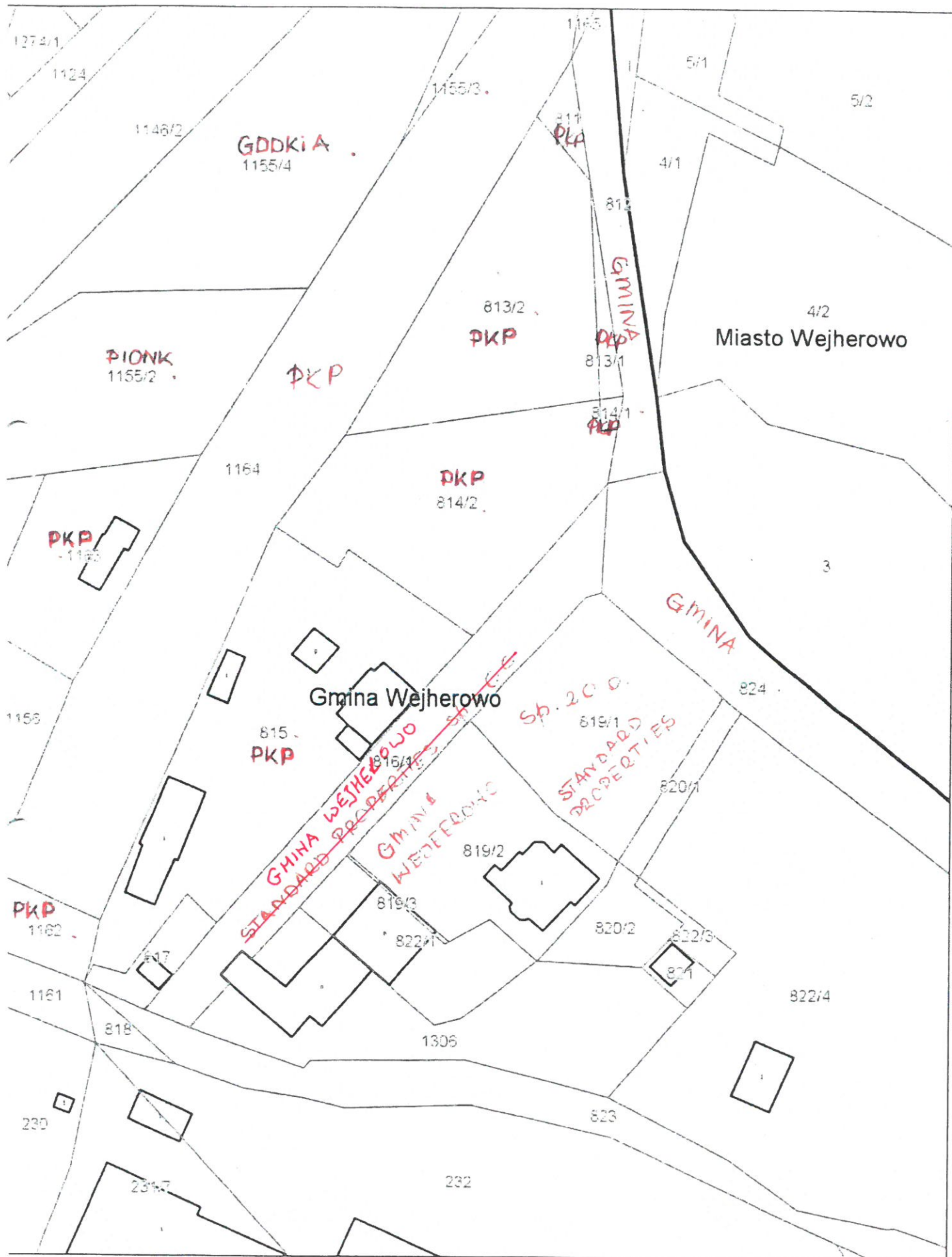
Koszt obejmuje budowę ronda z oświetleniem i odwodnieniem - przyjęty przez analogię do kosztów budowy ronda na drodze pozamiejskiej

Koszt wskaźnikowy budowy : ok.1,0mln zł netto, tj. ok.1,2mln zł brutto

4. Tunel dla pieszych

Koszt przyjęty przez analogię do kosztów budowy w podobnych uwarunkowaniach geometrycznych i terenowych - **ok.2,5mln zł netto, tj. ok.3 mln brutto**





Część rysunkowa