

Załącznik nr 7 do Umowy dzierżawy

Orientacyjny zakres prac na MOP, o którym mowa w art. 4.2. Umowy dzierżawy

Rozbudowa MOP powinna obejmować takie elementy jak:

1) jezdnie manewrowe o nawierzchni podatnej i miejsca postojowe o nawierzchni sztywnej, chodniki o nawierzchni z kostki betonowej brukowej oraz granitowe krawężniki, w tym:

- stanowiska postojowe dla samochodów osobowych;
- stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych zlokalizowane w pierwszej ukośnej linii postojowej należy projektować tak, aby kabiny pojazdów usytuowane były tyłem do jezdni głównej;
- stanowiska postojowe dla autobusów;
- stanowiska dla samochodów z ładunkiem niebezpiecznym (dla ochrony stanowisk pojazdów z materiałami niebezpiecznymi przed wyładowaniami atmosferycznymi na terenie MOP należy zamontować urządzenia ochrony odgromowej, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami);
- stanowisko dla służb pełniących obowiązki kontrolne, tj. wydzielone stanowisko do kontroli i ważenia pojazdów ciężarowych;
- stanowisko do odśnieżania samochodów ciężarowych wraz z rampą.

Należy przyjąć następujące parametry:

- prędkość projektowa: 30 km/h;
- kategoria ruchu jezdni manewrowych: KR 4, w poniższej konstrukcji:
 - o wartość ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej z zastosowaniem PMB 45/80-65, grubość 4 cm,
 - o warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość 6 cm,
 - o warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego, grubość 10 cm,
 - o warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, grubość 20 cm, oraz dolne warstwy konstrukcyjne zgodne z Tab. 8.3 KTKNPiP.
- kategoria ruchu dla parkingów KR 5, konstrukcja nawierzchni sztywna, wykonana zgodnie z Tab. 9.4 KTKNS dla górnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz zgodnie z Tab. 8.2 KTKNS dla dolnych warstw konstrukcyjnych;
- szerokość jezdni manewrowej: 4 m – 7,5 m (uzależnione od strefy ruchu, przeznaczenia, usytuowania stanowiska postojowego w stosunku do krawędzi jezdni, promienia łuku);
- szerokość chodników: min. 2,0 m;
- szerokość pobocza ziemnego: 1 m – 2 m;
- spadek poprzeczny jezdni manewrowych 2 % (z wyłączeniem łuków i prostych przejściowych);
- spadek poprzeczny chodników 1-3 %.

Liczbę stanowisk postojowych dla samochodów osobowych, ciężarowych oraz autokarów należy określić na podstawie Dokumentu Technicznego Instrukcji Zagospodarowania Dróg, tj. nieobowiązującego Zarządzenia nr 4/97 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 12.03.1997 r. przy uwzględnieniu prognozy natężenia ruchu na 20. rok eksploatacji drogi oraz na podstawie opracowanego dokumentu RID 4E „Miejsca parkingowe na MOP”. Po dokonaniu analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe na podstawie RID 4E i Instrukcji Zagospodarowania Dróg należy przedstawić analizę do uzgodnienia. Należy przyjąć większą wartość i wprowadzić do dokumentacji. Ponadto dla samochodów z ładunkiem niebezpiecznym należy przewidzieć co najmniej 10% liczby stanowisk postojowych dla pojazdów ciężarowych, przy czym nie mniej niż 2 stanowiska.

Niezależnie od powyższego należy przewidzieć rezerwę terenu pod dodatkowe stanowiska postojowe dla pojazdów ciężarowych w ilości 20% obliczonej liczby stanowisk.

Ponadto na każdym MOP-ie należy zapewnić:

- 20 stanowisk postojowych dla pojazdów osobowych dedykowanych do ładowania pojazdów elektrycznych, każde o wymiarach spełniających wymagania dla osób niepełnosprawnych, zapewniające lokalizację punktu ładowania oraz miejsce pod budowę ogólnodostępnej stacji ładowania elektrycznych pojazdów osobowych;
- 10 stanowisk postojowych dla pojazdów ciężarowych dedykowanych do ładowania pojazdów elektrycznych oddzielonych pomiędzy sobą oraz od pozostałych miejsc parkingowych wyspami wyniesionymi fizycznie o szerokości minimum 1,5 m zapewniającymi miejsce pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych.

W związku z potrzebą spełnienia wymagań określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE, dla każdego MOP należy zaprojektować:

- linię kablową niskiego napięcia od złącza kablowo-pomiarowego budowanego przez Gestora sieci lub od rozdzielnicy abonenckiej stacji transformatorowej SN/nN zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, dla potrzeb zasilania w energię elektryczną ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Linię kablową niskiego napięcia należy doprowadzić do miejsca przeznaczonego pod budowę ww. stacji ładowania, którą należy zakończyć złączem kablowym o parametrach umożliwiających przyłączenie doziemną linią kablową stacji ładowania;
- abonencką linię elektroenergetyczną SN wraz ze stacją transformatorową SN/nN, jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci.

Powyższa infrastruktura elektroenergetyczna powinna zostać zaprojektowana do miejsc pod stacje ładowania dla elektrycznych pojazdów osobowych i ciężarowych, spełniających wymagania w zakresie mocy:

- dla elektrycznych pojazdów osobowych:

- o (dla sieci bazowej/kompleksowej TEN-T) 600 kW z minimum 2 punktami ładowania o mocy nie mniejszej niż 150 kW;
- dla elektrycznych pojazdów ciężarowych:
 - o (dla sieci bazowej TEN-T) 3600 kW z minimum 2 punktami ładowania o mocy co najmniej 350 kW, (dotyczy wybranych lokalizacji);
 - o (dla sieci kompleksowej TEN-T) 1500 kW z minimum 1 punktem ładowania o mocy co najmniej 350 kW (dotyczy wybranych lokalizacji)

Zasilanie ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 600 kW dla elektrycznych pojazdów osobowych oraz nie mniejszą niż 3600 kW (dla sieci bazowej TEN-T)/1500 kW (dla sieci kompleksowej TEN-T) dla elektrycznych pojazdów ciężarowych musi wynikać z oddzielnych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

2) budynek toalety, a przypadku braku możliwości przebudowy/rozbudowy budynku istniejącego należy przewidzieć nowy wolnostojący budynek toalety, który winem zaprojektowany według załączonego w załącznikach typowego projektu architektoniczno-budowlanego. W budynkach należy zaprojektować oświetlenie wyłącznie z wykorzystaniem opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED z czujnikami ruchu. Ponadto należy zaprojektować armaturę bezdotykową (np. pisuary, baterie)

3) W przypadku konieczności rozbudować/zwiększyć ilości takich elementów jak:

- elementy małej architektury i inne wyposażenie;
- strefa odpoczynku (wiaty, ławki, stoły);
- hydranty dla potrzeb Straży Pożarnej;
- zbiornik ppoż.;
- oczyszczalnię ścieków socjalno-bytowych;
- zestawy śmietników pozwalających na segregację odpadów, rozmieszczone w każdej ze stref oraz przy toalecie;
- oświetlenie terenu MOP.

Pozostałe wymogi do projektowania MOP-u:

1) pożądane są innowacyjne rozwiązania projektowe i materiałowe, w szczególności rozwiązania nawiązujące do zielono-niebieskiej infrastruktury wdrażanej, w wyniku adaptacji do zmian klimatu;

2) zagospodarowanie terenu MOP-u, w szczególności strefę wypoczynku (i rekreacji) należy tak zaprojektować, aby uzyskać ponadprzeciętne i interesujące (w odniesieniu do standardowych rozwiązań projektowych dedykowanych MOP-om) walory estetyczne, krajobrazowe, zapewniając funkcjonalności i oszczędny (kosztowo) zakres prac utrzymaniowych na etapie eksploatacji MOP-u.