

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH I PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.

**1. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1051 - Os. Niepodległości zlokalizowany przy ul. 11 Listopada – kierunek centrum:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM zlokalizowanej przy ulicy 11 listopada, poprzez włączenie do szafki zlokalizowanej przy przystanku nr 1051.

**2. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1053 - Os. Niepodległości zlokalizowany przy ul. 11 Listopada – kierunek petla:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie w System Informacji Pasażerskiej;

## 2 ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH ORAZ PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.

- 8) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM, poprzez istniejący kanał technologiczny w ciągu ulicy 11 listopada do szafki zlokalizowanej przy przystanku nr 1051.

### 3. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1031 – Urząd Skarbowy zlokalizowany przy ul. 11 Listopada:

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę modułową (standardową 4 modułową), wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk wraz z relokacją istniejącej na inny przystanek;
- 8) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM, zlokalizowanej w ciągu ulicy 11 Listopada;

### 4. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1091 – Szczecińska – Braci Gierymskich zlokalizowany przy ul. Szczecińskiej:

- 1) korekta geometrii peronu poprzez przebudowę zatoki;
- 2) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 3) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 4) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 5) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA****PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH I PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.**

- 6) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 7) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 8) wyposażenie peronu w wiatę standardową sześciomodułową, wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk, relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;
- 9) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego)
- 10) relokacja istniejącego przejścia za przystanek wraz przebudową sygnalizacji;
- 11) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do światłowodu w ciągu ulicy Szczecińskiej.

**5. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 2171 – Sobieskiego – Ekonomik zlokalizowany przy ul. Jana III Sobieskiego – w kierunku centrum:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę sześciomodułową, wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, standardową, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk, relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;
- 8) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego);
- 9) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do szafki dystrybucyjnej zlokalizowanej przy sterowniku sygnalizacji na ulicy Szczecińskiej przy przystanku ul. Grottgera, poprzez nowobudowany kanał technologiczny zlokalizowany w ciągu ulicy Sobieskiego.

**6. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 6032 Sienkiewicza zlokalizowany przy ul. Henryka Sienkiewicza – kierunek Grodzka:**

- 1) korekta geometrii peronu poprzez przebudowę zatoki;
- 2) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

**PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH ORAZ PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.**

- 3) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 4) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 5) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 6) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 7) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zamianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 8) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego);
- 9) wyposażenie peronu w wiatę ośmiomodułową, wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, standardową, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk, relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;

**7. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 6101 Jana Pawła II zlokalizowany przy ul. Jana Pawła II – kierunek Wiejska:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zamianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę 6 modułową standardową, wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk, relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

**PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH I PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPELNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.**

- 8) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM, zlokalizowanego w ciągu ulicy Władysława Jagiełły.

**8. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 6211 Ratusz zlokalizowany przy ul. Deotymy:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę czteromodułową, wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, standardową, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk, relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;
- 8) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do istniejącego światłowodu zlokalizowanego ciągu ulicy Deotymy.

**9. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 6262 Wolności zlokalizowany przy ul. Wolności – kierunek Kopernika:**

- 1) korekta geometrii peronu poprzez przebudowę zatoki z zastosowaniem krawężników peronowych;
- 2) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 6) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM, poprzez wykorzystanie teletechnicznej sieci sterowania oświetleniem zlokalizowanej w ciągu ulicy Stanisława Staszica.

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH ORAZ PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.

**10. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 6011 Dworzec Kolejowy i Autobusowy zlokalizowany przy ul. Wojska Polskiego – w kierunku Sienkiewicza:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zamianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę ośmio lub dziewięćmodułową (na całą długość peronu), wyposażoną w gablotę na rozkład jazdy, wąską, podświetloną z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk relokacja istniejącej wiaty w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;
- 8) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego);
- 9) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM zlokalizowanej w ciągu ulicy Plac Dąbrowskiego poprzez projektowany kanał technologiczny PKP (wzdłuż ulicy Kołtąta) z wykorzystaniem kanału sterowania sieci oświetleniowej.

**11. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1141 Jantar zlokalizowany przy ul. Kołobrzeszkiej – w kierunku centrum:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;

**ZAŁOŻENIA WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

PRZEBUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH I PRZYSTANKÓW W CELU DOSTOSOWANIA ICH DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.

- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie peronu w wiatę modułową (na całą długość peronu), wyposażoną w dwie gabloty na rozkład jazdy, podświetlonej z miejscami siedzącymi wg standardów obowiązujących w m. Słupsk oraz przystosowaną do podwieszenia oraz przyłączenia do sieci elektrycznej dwóch tablic systemu informacji pasażerskiej doposażonych w ramach odrębnego zadania, utylizacja istniejącej wiaty;
- 8) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego);
- 9) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do światłowodu zlokalizowanego w budynku ZIM.

**12. Przystanek autobusowy oznaczony numerem 1021/1022 - 11 Listopada zlokalizowany przy ul. Bitwy Warszawskiej – kierunek centrum:**

- 1) przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni na wysokości peronu na nawierzchnię betonową wraz z oznakowaniem poziomym wraz z odtworzeniem pętli indukcyjnych istniejącej sygnalizacji świetlnej;
- 2) wymiana istniejącej nawierzchni peronu na nawierzchnie z płyt betonowych o zwiększonej wytrzymałości 30x30 cm wraz z kontrastującymi z nimi płytami ostrzegawczymi koloru żółtego przy krawędzi peronu, które posiadają specjalnie określony rozstaw i wysokość wypustek pełniących rolę tzw. pasów ostrzegawczych, które informują o zbliżeniu się do krawędzi chodnika i wyznaczają pole oczekiwania na wysokości środkowych drzwi autobusu, należy także zastosować płytki ryflowane w celu naprowadzania osób niedowidzących wzdłuż peronu, do wiaty przystankowej oraz krawędzi peronu do płytek ostrzegawczych;
- 3) należy zastosować systemowe krawężniki peronowe, które posiadają specjalny zaokrąglony u podstawy kształt, ułatwiający autobusom podjazd do krawędzi peronu wraz z dojściem do nich;
- 4) krawężniki należy zaprojektować z betonu polimeryzowanego o powierzchni górnej antypoślizgowej z wypustkami trapezowymi wyczuwalnymi dla osób niedowidzących. Wysokość krawężników należy dostosować do platform autobusów niskopodwoziowych, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną sprawnością ruchową i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- 5) przebudowa lub wyznaczenie osobom z niepełnosprawnościami drogi dojścia do przystanku, na którym będą oczekiwać na pojazd, a później bezpiecznie będą mogli do niego wsiąść. Przebudowa dojść do peronów w postaci płyt wskaźnikowych ułatwi dotarcie do pola oczekiwania;
- 6) krawężniki należy zastosować na całej długości linii zatrzymania. Pierwszy i ostatni element to krawężnik przejściowy, który umożliwi płynną zmianę wysokości oraz szerokości pomiędzy standardowym krawężnikiem drogowym a elementem peronu;
- 7) wyposażenie w System Informacji Pasażerskiej;
- 8) całkowite zadaszenie obu istniejących peronów pasażerskich oraz stanowisk odjazdowych (na całą długość i szerokość peronów wraz z jezdniami), pełniące jednocześnie funkcje wiaty przystankowej z miejscami do siedzenia wyposażonej w gablotę na rozkład jazdy (na każdym z peronów). Zadanie przystosowane do podwieszenia dwóch tablic systemu informacji pasażerskiej (na każdym peronie jedna tablica) w pełni podświetlone, wyposażone w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do światłowodu zlokalizowanego w rozdzielni światłowodowej na przystanku
- 9) przeniesienie elektronicznego rozkładu jazdy z wiaty dotychczasowej na nową (wraz z montażem i przyłączeniem do istniejącego przyłącza elektrycznego);
- 10) Relokacja dwóch wiat z peronu 1021 oraz wiaty z peronu 1022 w miejsce wyznaczone przez Zamawiającego;
- 11) przebudowa dojść do peronu;
- 12) wyposażenie przystanku w monitoring CCTV wraz z zaprojektowaniem podłączenia do sieci szkieletowej ZIM poprzez włączenie do światłowodu zlokalizowanego na terenie pętli autobusowej.

SPECJALISTA

mgr inż. Tomasz Kontowicz

