



NUMER KONTRAKTU	Umowa nr 51/208/0054/22/Z/I		
ZAMAWIAJĄCY INWESTOR	 PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 INŻYNIEROWIE YLE Inżynierowie Sp. z o.o. ul. W. Jagiełły 16/7 02-495 Warszawa		
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	Likwidacja platform przyschodowych i budowa dwóch wind elektrycznych w przejściu pod torami na przystanku osobowym Cieplewo km 314,325 LK nr 9.		
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	przystanek osobowy Cieplewo km 314,325 Linia Kolejowa nr 9		
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy; XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele;		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY PROJEKT ARCHITEKTONICZNO -BUDOWLANY		
TOM	2 OBIEKTY OBSŁUGI PODRÓŻNYCH WRAZ Z DOJŚCIAMI		
ZESPÓŁ PROJEKTANTÓW			
Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
GŁÓWNY PROJEKTANT KOORDYNATOR	mgr inż. Piotr Żółtowski	MAZ/0128/POOM/09 w specjalności mostowej	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Dawid Wietrzykowski	WAM/0127/PWOM/15 w specjalności mostowej	
OPRACOWUJĄCY	mgr inż. Arch. Antonina Żółtowska		
Data opracowania: grudzień 2022		Wersja 2	Egz. Nr

SPIS TREŚCI

I.	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO	5
II.	CZĘŚĆ OPISOWA	6
1	INFORMACJE OGÓLNE	6
1.1	Przedmiot opracowania.....	6
1.2	Lokalizacja.....	6
1.3	Podstawa opracowania:	6
2	RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	7
2.1	Układ drogowy.....	7
2.2	Obiekty inżynieryjne	7
3	Stan istniejący	7
3.1	Obiekty obsługi podróżnych	7
3.1.1	Przystanek osobowy	7
3.2	Mała architektura i oznakowanie stałe	7
3.3	Poręcze	8
4	Dojścia	8
4.1	Dojście od strony peronu 2.....	8
4.2	Dojście od strony Peronu 1.....	8
5	Stan projektowany	8
5.1	Obiekty obsługi podróżnych	8
5.1.1	Demontaże:	8
5.1.2	Przystanek osobowy	8
5.2	Mała architektura	9
5.2.1	Poręcze	9
5.2.2	Wygradzenia.....	9
5.2.3	Stojaki na rowery.....	9
5.2.4	Kosze na odpady.....	9
5.3	Oznakowanie stałe.....	9
5.3.1	Tablice	9
5.3.2	Oznakowanie dotykowe	9
5.3.3	Oznakowanie w języku Braille'a:	9
6	Dojścia do projektowanych szybów windowych:.....	10
6.1	Dojście od ulicy Długiej (peron 2)	10
6.2	Dojście od ulicy Długiej (peron 1).	10
7	ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO	10
8	UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA	10
9	CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO	11
9.1	Parametry geometryczne	11
9.1.1	Szyb windy przy torze 2 (peron 2)	11
9.1.2	Szyb windy przy torze 3 (peron 1)	11
9.2	Windy.....	11
10	Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	11
10.1	Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych	11
10.2	Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się	11
10.3	Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów	11

10.4	Właściwości akustyczne oraz emisje drgań, a także promieniowanie w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się	11
10.5	Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne	12
11	Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano – instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przepisami	12
12	Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu	12
13	DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE	12
13.1	Uprawnienia autorów dokumentacji.....	12
13.2	Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP	12
14	SPIS WYKORZYSTANYCH NORM, PRZEPISÓW I LITERATURY PRZYWOŁANEJ W DOKUMENCIE	12
III.	CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	13
15	SPIS RYSUNKÓW.....	13

WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW I OZNACZEŃ

Skrót	Objaśnienie
PKP PLK S.A.	Polskie Linie Kolejowe S.A.
IZ	Zakład Linii Kolejowych tj. właściwa terytorialnie jednostka zamawiającego odpowiadająca za eksploatację i utrzymanie infrastruktury
ZOPI	Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych
SIWZ	Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia
PFU	Program Funkcjonalno-Użytkowy
TSI	Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności
TSI PRM	Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”
Regulacje Zamawiającego	instrukcje, wytyczne, Standardy Techniczne, Dokumenty Normatywne, warunki techniczne, zasady i procedury obowiązujące w spółce PKP PLK S.A.
Standardy Techniczne	szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego), przyjęte do stosowania w PKP PLK S.A. uchwałą nr 263/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. z późniejszymi zmianami, w tym obowiązujące od 01.06.2018 Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych.
PIIB	Polska Izba Inżynierów Budownictwa
IARP	Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej
KODGiK	Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
PODGiK	Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
PL-2000	Układ współrzędnych płaskich prostokątnych, przeznaczony głównie dla map wielkoskalowych
PZGiK	Państwowy Zasób Geodezyjny i Kartograficzny
PnB	Pozwolenia na budowę
PB	Ustawa Prawo budowlane
LPN	Linia Potrzeb Nietrakcyjnych (linia zasilająca średniego napięcia - SN)
sbl	Wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa.
CSDIP	Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej
SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem
SMW	System Monitoringu Wizyjnego
srk	sterowanie ruchem kolejowym
ssp	Samoczynny System Przejazdowy
SWI	System Wymiany Informacji
MPZP	Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

I. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994r „Prawo budowlane” (Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zmianami) niżej podpisani oświadczają, że:

Niniejszy Projekt Architektoniczno-Budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Projektant: mgr inż. Piotr Żółtowski MAZ/0128/POOM/09 w specjalności mostowej	Sprawdzający: mgr inż. Dawid Wietrzykowski WAM/0127/PWOM/15 w specjalności mostowej
Grudzień 2022	

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1 INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt Architektoniczno Budowlany dla zamierzenie budowlanego pn.: „Likwidacja platform przyschodowych i budowa dwóch wind elektrycznych w przejściu pod torami na przystanku osobowym Cieplewo km 314,325 LK nr 9.”

1.2 Lokalizacja

Obszar planowanej inwestycji znajduje się w obrębie przystanku osobowego Cieplewo i zlokalizowany jest na terenie województwa pomorskiego, w powiecie Gdańskim, gminie Pruszcz Gdański na terenie miejscowości Cieplewo.

Zakres robót objętych opracowaniem znajduje się na obszarze działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni.



1.3 Podstawa opracowania:

- Umowa nr 51.208.0054.22.Z.I z dnia 02.09.2022r;
- PFU przygotowany przez inwestora
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609)
- TSI PRM ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- Wytyczne architektoniczne dla infrastruktury pasażerskiej Ipi -1;
- Wytyczne dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej Ipi – 2;
- Wizja lokalna i inwentaryzacja obiektu
- Pomiary geodezyjne
- Mapy zasadnicze
- Koncepcja projektowa

Szczegółowy wykaz wykorzystanych norm, przepisów i literatury został wskazany w pkt. 15 niniejszego opracowania.

2 RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

2.1 Układ drogowy

Dojścia – chodniki, ciąg pieszo – jezdny

- kategoria IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy

2.2 Obiekty inżynierskie

Szyb windy; podziemne przejście do windy

- kategoria XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele

3 Stan istniejący

3.1 Obiekty obsługi podróżnych

3.1.1 Przystanek osobowy

Do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Cieplewo służą 2 perony jednokrawędziowe, które połączone są przejściem pod torami.

Do przejścia pod torami prowadzą 3 klatki schodowe, dwie po stronie zachodniej i jedna po stronie wschodniej. Dwie klatki schodowe po obu stronach przystanku wyposażone są w elektryczne platformy przyschodowe.

3.2 Mała architektura i oznakowanie stałe

Przystanek osobowy Cieplewo wyposażony jest w:

- system oznakowania stałego
- system oznakowania dotykowego;
- wiaty;
- ławki;
- kosze na odpady;
- gabloty informacyjne;
- wyгородzenie peronów;
- stojaki na rowery

Oznakowanie stałe:

Perony oraz dojścia do nich oznakowane są tablicami informacyjnymi zgodnymi z Ipi-2 (Wytyczne dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej). Inwestor określił stan tego oznaczenia jako dostateczny.

Oznakowanie dotykowe :

Oznakowanie dotykowe występuje w postaci płytek fakturowych wyznaczających pasy ostrzegawcze umieszczone wzdłuż krawędzi strefy zagrożenia na peronach.

Wiaty

Na obu peronach umieszczono wiaty o konstrukcji stalowej, malowane na szaro-niebiesko.

Ławki

Wzdłuż peronu rozmieszczone są ławki o konstrukcji stalowej z drewnianym siedziskiem, malowane na szaro.

Kosze na odpady stałe

Wzdłuż całego peronu rozmieszczone są kosze metalowe, malowane na szaro.

Gabloty informacyjne

Na obu peronach znajdują się gabloty informacyjne, malowane na szaro.

Wyгородzenie peronów

Perony wyгородzone są stalową barierą malowaną na szaro.

Stojaki na rowery

Po wschodniej stronie przystanku znajduje się 5 stalowych, ocynkowanych stojaków na rowery.

3.3 Poręcze

Klatki schodowe w obrębie przystanku wyposażone są w stalowe poręcze o jednym pochwycie, niewyprowadzonym poza obrys schodów. Malowane na niebiesko.

4 Dojścia

4.1 Dojście od strony peronu 2

Dojście bezpośrednio od ul. Łąkowej i ul. Długiej.

Dostęp na peron 1 realizowany jest przez rampę bezpośrednio z ulicy. Dostęp na peron 2 odbywa się przez przejście pod torami do które prowadzi zadaszona klatka schodowa wyposażona w elektryczną platformę przyschodową.

4.2 Dojście od strony Peronu 1.

Dojście bezpośrednio od ul. Długiej.

Dostęp na peron 2 realizowany jest bezpośrednio z poziomu gruntu. Dostęp na peron 1 odbywa się przez przejście pod torami do którego prowadzą 2 zadaszone klatki schodowe. Jedna z nich jest wyposażona w elektryczną platformę przyschodową.

5 Stan projektowany

5.1 Obiekty obsługi podróżnych

5.1.1 Demontaże:

W ramach projektu przewidziano demontaż wszystkich balustrad przyschodowych, platform przyschodowych typu E. P. Elevatori Premontati Stepper oraz połowy zadaszenia klatki schodowej przy Peronie 2. Demontaże opisano w Tomie 4 Obiekty Inżynieryjne niniejszego projektu.

5.1.2 Przystanek osobowy

Do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Cieplewo służą 2 perony jednokrawędziowe z dojazdami bezpośrednio z przyległego terenu, które nie podlegają przebudowie.

Projekt obejmuje budowę na przystanku, dwóch szybów windowych dla wind elektrycznych przelotowych, zgodnych z TSI PRM, umożliwiających komunikację pomiędzy peronami osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Po stronie peronu 1, windę zaprojektowano naprzeciwko biegu istniejących schodów.

Po stronie peronu 2 także naprzeciwko biegu schodów na peron w miejscu likwidowanej trzeciej klatki schodowej na teren przyległy.

Szczegółowy zakres opisanych zmian znajduje się w Tomie 4 – obiekty inżynieryjne niniejszego opracowania.

5.2 Mała architektura

5.2.1 Poręcze

Projektuje się demontaż istniejących poręczy przyschodowych i montaż w ich miejscu nowych, poręczy ze stali nierdzewnej o dwóch pochwytach i parametrach zgodnych z wytycznymi Ipi-1.

5.2.2 Wygrodzenia

Po obu stronach przystanku projektuje się wygrodzenie w postaci barierek o szczelinach pionowych zgodnych z IPI-1, zabezpieczające dojścia do wind od strony torowiska.

5.2.3 Stojaki na rowery

Projektuje się likwidację istniejących stojaków na rowery ułożonych prostopadłe do zadaszenia klatki schodowej przy peronie 2.

Projektuje się 5 nowych stojaków na rowery umieszczonych prostopadłe do ogrodzenia peronu 2 oraz 3 nowe stojaki rowerowe umieszczone wzdłuż ogrodzenia po stronie peronu 1.

5.2.4 Kosze na odpady

Projektuje się 2 nowe kosze na odpady zmieszane, po jednym na każdą stronę przystanku. Kosze umieszczono w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych wind, na poziomie terenu, przy zachowaniu pola manewrowego o wymiarach 150x150cm przed wejściem do windy.

5.3 Oznakowanie stałe

5.3.1 Tablice

Projektuje się tablice informacyjne umieszczone na zadaszaniach klatek schodowych, windach oraz w przejściu pod torami, wskazujące podróżnym kierunki poruszania się w obrębie przystanku za pomocą projektowanych wind.

5.3.2 Oznakowanie dotykowe

W przejściu pod torami zaprojektowano oznakowanie dotykowe w postaci pasów ostrzegawczych przed wejściami do wind.

Na poziomie terenu zaprojektowano oznakowanie dotykowe w postaci pasów ostrzegawczych przed wejściami do projektowanych wind.

5.3.3 Oznakowanie w języku Braille'a:

Na początku i końcu poręczy przyschodowych opisanych w pkt 6.3 projektuje się nakładki z opisami w języku Braille'a wskazujące numer peronu oraz informację o wejściu i wyjściu.

Na wierzchniej części, obok paneli sterowania windą, zaprojektowano umieszczenie krótkich informacji w alfabecie Braille'a wskazujące podróżnym na jakim poziomie się znajdują oraz dokąd prowadzi winda.

6 Dojścia do projektowanych szybów windowych:

6.1 Dojście od ulicy Długiej (peron 2)

Przed szybem windowym projektuje się utwardzenie nawierzchni płytkami niefazowanymi 40x40x8 zapewniające pole manewrowe o wymiarach 150x150cm.

W nawierzchni utwardzonej projektuje się oznakowanie dotykowe w postaci pasa ostrzegawczego

Poza działką kolejową dojście istniejącą, utwardzoną drogą gruntową.

6.2 Dojście od ulicy Długiej (peron 1).

Przed szybem windowym projektuje się utwardzenie nawierzchni płytkami niefazowanymi 40x40x8 zapewniające pole manewrowe o wymiarach 150x150cm.

W nawierzchni utwardzonej projektuje się oznakowanie dotykowe w postaci pasa ostrzegawczego.

Poza działką kolejową dojście istniejącą, utwardzoną drogą gruntową.

7 ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotowa inwestycja obejmuje likwidację elektrycznych platform przyschodowych oraz niezgodnych z przepisami poręczy przyschodowych. Projektuje się budowę dwóch szybów windowych z dźwigami osobowymi elektrycznymi, wymianę poręczy przy schodach, wykonanie oznakowania stałego tablicami kierunkowymi i w języku Braille’a w zakresie dróg dojścia do nowych wind oraz wykonanie zasilania dla potrzeb urządzeń dźwigowych oraz oświetlenia i ogrzewania szybów dla wind elektrycznych.

Budowa nowych urządzeń generuje konieczność przebudowy istniejącego układu odwodnienia przejścia pod torami oraz likwidację jednej klatki schodowej prowadzącej na peron 2.

Inwestycja ma na celu poprawę komfortu obsługi pasażerów oraz zwiększenie dostępności infrastruktury kolejowej poprzez poprawę komunikacji pasażerów z terenów przyległych.

8 UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA

Od strony toru 2 zaprojektowano szyb windowy usytuowany naprzeciw istniejącej klatki schodowej na peron 2, dostępną z poziomu terenu poprzez dojście drogą gruntową oraz utwardzonym chodnikiem z płytek betonowych. Wejście do windy z poziomu przejścia pod torami z zaprojektowanego korytarza zapewniającego przestrzeń manewrową.

Projektowany szyb oraz korytarz mają konstrukcję żelbetową poniżej poziomu peronu. Powyżej poziomu terenu zaprojektowano szyb o konstrukcji stalowej, przeszklony z zadaszeniem z płyty warstwowej. Wejście do windy chronione przeziernym wiatrołapem

Szyb na poziomie peronu osadzony na betonowym postumencie, obłożonym płytkami granitowymi.

Od strony toru 3 zaprojektowano szyb windowy usytuowany naprzeciw istniejącej klatki schodowej na peron 1, dostępną z poziomu terenu poprzez dojście drogą gruntową oraz utwardzonym chodnikiem z płytek betonowych. Wejście do windy z poziomu przejścia pod torami z zaprojektowanego korytarza zapewniającego przestrzeń manewrową.

Projektowany szyb oraz korytarz mają konstrukcję żelbetową poniżej poziomu peronu. Powyżej poziomu terenu zaprojektowano szyb o konstrukcji stalowej, przeszklony z zadaszeniem z płyty warstwowej. Wejście do windy chronione przeziernym wiatrołapem.

Szyb na poziomie peronu osadzony na betonowym postumencie, obłożonym płytkami granitowymi.

9 CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

9.1 Parametry geometryczne

9.1.1 Szyb windy przy torze 2 (peron 2)

Charakterystyczne parametry geometryczne	
Kubatura szybu	88,27m ³
Kubatura korytarza stanowiącego dojście do szybu	7,2m ³
Całkowita kubatura	95,47m ³
Wysokość całkowita	10,7m
Wysokość ponad poziom peronu	3,9m
Szerokość	2,15m
Długość	3,24m

9.1.2 Szyb windy przy torze 3 (peron 1)

Charakterystyczne parametry geometryczne	
Kubatura szybu	98,4m ³
Kubatura korytarza stanowiącego dojście do szybu	10,13m ³
Całkowita kubatura	95,47m ³
Wysokość całkowita	10,7m
Wysokość ponad poziom peronu	3,9m
Szerokość	2,47m
Długość	3,34m

9.2 Windy

Projektowane są elektryczne windy przelotowe, dwuprzystankowe o kabinach 1,2x2,1m (peron 1) oraz 1,2x2,1m (peron 2). Jeden przystanek w poziomie przejścia pod torami i jeden na poziomie terenu.

10 Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

10.1 Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych

Projektowany obiekt budowlany nie wymaga zaopatrzenia w wodę oraz nie generuje ścieków. Wody opadowe z projektowanego obiektu budowlanego będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej.

10.2 Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Nie dotyczy.

10.3 Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Inwestycja przewiduje odpady powstałe w wyniku prowadzonych robót budowlanych – grupa 17 odpady z budowy, remontu i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)

10.4 Właściwości akustyczne oraz emisje drgań, a także promieniowanie w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się

Nie dotyczy.

10.5 Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Obiekt budowlany oraz jego zasięg oddziaływania nie wpływają negatywnie na wody powierzchniowe i podziemne.

Na terenie inwestycji nie występują drzewa ani krzewy.

11 Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano – instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przepisami

Nie dotyczy.

12 Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu

Nie dotyczy.

13 DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

13.1 Uprawnienia autorów dokumentacji

Uprawnienia autorów dokumentacji zostały umieszczone w tomie 1 Projekt Zagospodarowania Terenu.

13.2 Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP

Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP zostały umieszczone w tomie 1 Projekt Zagospodarowania Terenu.

14 SPIS WYKORZYSTANYCH NORM, PRZEPISÓW I LITERATURY PRZYWOŁANEJ W DOKUMENCIE

- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609)
- Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.);
- Ustawa Prawo geodezyjne i kartograficzne z dnia 17 maja 1989 r. (Dz.U. 1989 nr 30 poz. 163 z późn. zm.);
- Ustawa o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U. 2013 poz. 21 z późn. zm.)
- Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001r. (Dz.U 2001 nr 62 poz. 627 z późn. zm.)
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.);
-
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 z późn. zm.);
- Księga Identyfikacji Wizualnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. 1 – Znak, wprowadzona Uchwałą Nr 387/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 maja 2014r;
- Ipi-1 - Wytyczne architektoniczne dla infrastruktury pasażerskiej, Warszawa 2020;
- TSI PRM Rozporządzenie komisji UE NR 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się
- PN-EN 12464-2:2014-05. Światło i oświetlenie – Oświetlenie miejsc pracy – Część 2: Miejsca pracy na zewnątrz.
- PN-EN 50122-1:2011. Zastosowania kolejowe – Urządzenia stacyjne – Bezpieczeństwo elektryczne, uziemianie i sieć powrotna – Część 1: Środki ochrony przed porażeniem elektrycznym.

- PN-EN 50122-2:2011. Zastosowania kolejowe -- Urządzenia stacyjne -- Bezpieczeństwo elektryczne, uziemianie i sieć powrotna -- Część 2: Środki ochrony przed skutkami prądów błędnych powodowanych przez systemy trakcji prądu stałego.
- PN-HD 60364-4-41:2017-09. Instalacje elektryczne niskiego napięcia - Część 4-41: Ochrona dla zapewnienia bezpieczeństwa - Ochrona przed porażeniem elektrycznym.
- PN-HD 60364-5-54:2011. Instalacje elektryczne niskiego napięcia – Dobór i montaż wyposażenia elektrycznego – Układy uziemiające i przewody ochronne.
- PN-HD 60364-4-443:2016-03. Instalacje elektryczne niskiego napięcia – Ochrona dla zapewnienia bezpieczeństwa – Ochrona przed zaburzeniami napięciowymi i zaburzeniami elektromagnetycznymi – Ochrona przed przejściowymi przepięciami atmosferycznymi lub łączeniowymi.
- Porozumienie w sprawie usuwania kolizji elementów sieci elektroenergetycznej PKP Energetyka S.A. z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK S.A.

oraz inne przepisy oraz normy obowiązujące w budownictwie, a także przepisy i instrukcje obowiązujące w PKP PLK S.A., a w szczególności pozycje zawarte w Liście Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 21 listopada 2020r., w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

III.CZĘŚĆ GRAFICZNA

15 SPIS RYSUNKÓW

Rys. 2.1 Plan sytuacyjny

Rys. 2.2 Elewacje

Rys. 2.3 Rzuty