

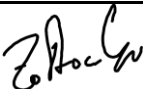




NUMER KONTRAKTU	Umowa nr 51/208/0054/22/Z/I		
ZAMAWIAJĄCY INWESTOR	 <b>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</b>	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 <b>INŻYNIEROWIE</b>	<b>YLE Inżynierowie Sp. z o.o.</b> ul. W. Jagiełły 16/7 02-495 Warszawa	
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	<b>Likwidacja platform przyschodowych i budowa dwóch wind elektrycznych w przejściu pod torami na przystanku osobowym Cieplewo km 314,325 LK nr 9.</b>		
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	przystanek osobowy Cieplewo km 314,325 Linia Kolejowa nr 9		
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	<b>XXVIII</b> - drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele		
STADIUM	<b>PROJEKT BUDOWLANY</b> <b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY</b>		
TOM	<b>7 ROZBIÓRKI</b>		
<b>ZESPÓŁ PROJEKTANTÓW</b>			
<b>Stanowisko</b>	<b>Imię i nazwisko</b>	<b>Uprawnienia</b>	<b>Podpis</b>
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. Grzegorz Borecki		
Data opracowania: grudzień 2022		Wersja 2.0	Egz. Nr 1

## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Informacje ogólne.....</b>	<b>5</b>
1.1	Przedmiot opracowania.....	5
1.2	Lokalizacja.....	5
1.3	Podstawa opracowania: .....	5
<b>2</b>	<b>Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego .....</b>	<b>6</b>
2.1	Obiekty inżynieryjne .....	6
<b>3</b>	<b>Stan istniejący .....</b>	<b>6</b>
3.1	Opis stanu istniejącego .....	6
<b>4</b>	<b>Stan projektowany .....</b>	<b>6</b>
4.1	Opis stanu projektowanego.....	6
4.2	Zakres i technologia przeprowadzania robót rozbiórkowych .....	6
4.2.1	Zakres robót .....	6
<b>5</b>	<b>Opis sposobu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia .....</b>	<b>7</b>
5.1	Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi oraz mienia .....	7
5.2	Skala i rodzaj zagrożeń oraz miejsce i czas ich trwania .....	7
5.3	Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas robót rozbiórkowych ..	7
5.4	Wskazania sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót rozbiórkowych.....	8
5.5	Wskazania środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót rozbiórkowych.....	8
<b>6</b>	<b>Warunki geotechniczne i sposób posadowienia .....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie .....</b>	<b>8</b>
7.1	Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych .....	8
7.2	Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych .....	9
7.3	Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów .....	9
7.4	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 .....	9
7.5	Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne .....	9
<b>8</b>	<b>Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlanego – instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przepisami .....</b>	<b>9</b>
<b>9</b>	<b>Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu .....</b>	<b>9</b>
<b>10</b>	<b>Dokumenty formalno – prawne.....</b>	<b>9</b>
10.1	Uprawnienia autorów dokumentacji.....	9
10.2	Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP .....	9
<b>11</b>	<b>Spis wykorzystanych norm, przepisów i literatury przywołanej w dokumencie .....</b>	<b>9</b>
<b>III.</b>	<b>CZĘŚĆ GRAFICZNA.....</b>	<b>10</b>
<b>12</b>	<b>Spis rysunków .....</b>	<b>10</b>

#### WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW I OZNACZEŃ

Skrót	Objaśnienie
<b>PKP PLK S.A.</b>	Polskie Linie Kolejowe S.A.
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych tj. właściwa terytorialnie jednostka zamawiającego odpowiadająca za eksploatację i utrzymanie infrastruktury
<b>ZOPI</b>	Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych
<b>SIWZ</b>	Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia
<b>PFU</b>	Program Funkcjonalno-Użytkowy
<b>TSI</b>	Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności
<b>TSI PRM</b>	Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”
<b>Regulacje Zamawiającego</b>	instrukcje, wytyczne, Standardy Techniczne, Dokumenty Normatywne, warunki techniczne, zasady i procedury obowiązujące w spółce PKP PLK S.A.
<b>Standardy Techniczne</b>	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.
<b>PIIB</b>	Polska Izba Inżynierów Budownictwa
<b>IARP</b>	Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej
<b>KODGiK</b>	Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
<b>PODGiK</b>	Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
<b>PL-2000</b>	Układ współrzędnych płaskich prostokątnych, przeznaczony głównie dla map wielkoskalowych
<b>PZGiK</b>	Państwowy Zasób Geodezyjny i Kartograficzny
<b>PnB</b>	Pozwolenia na budowę
<b>PB</b>	Ustawa Prawo budowlane
<b>LPN</b>	Linia Potrzeb Nietrakcyjnych (linia zasilająca średniego napięcia - SN)
<b>sbl</b>	Wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa.
<b>CSDIP</b>	Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej
<b>SMS</b>	System Zarządzania Bezpieczeństwem
<b>SMW</b>	System Monitoringu Wizyjnego
<b>srk</b>	sterowanie ruchem kolejowym
<b>ssp</b>	Samoczynny System Przejazdowy
<b>SWI</b>	System Wymiany Informacji
<b>MPZP</b>	Miejscowy 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: <b>mgr inż. Piotr Żółtowski</b> MAZ/0128/POOM/09 w specjalności mostowej	Sprawdzający: <b>mgr inż. Dawid Wietrzykowski</b> 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 zamierzenia 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 Gdański, 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. 12 niniejszego opracowania.

## **2 Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego**

### **2.1 Obiekty inżynieryjne**

Szyb windy; podziemne dojście do windy

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

## **3 Stan istniejący**

### **3.1 Opis stanu istniejącego**

Perony na przystanku osobowym Cieplewo zostały zmodernizowane w latach 2012 – 2014. Konstrukcja o krawędzi z prefabrykatów typu L z płytą peronową typu P. Nawierzchnia peronów z kostki betonowej fazowanej o wymiarach 10x20x8cm. Funkcją istniejącego przejścia pod torami jest bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu pieszych pod istniejącą linią kolejową nr 9 oraz zapewnienie bezpiecznego dojścia do peronów nr 1 i 2. Do przejścia pod torami prowadzą dwie klatki schodowe, które wyposażone są w platformy przyschodowe dla niepełnosprawnych.

Konstrukcję sekcji środkowej przejścia pod torami stanowi zamknięta rama żelbetowa o grubości elementów 40-55cm. Światło przejścia w świetle konstrukcji wynosi 350x250cm. Sekcja środkowa podzielona jest na 2 części oddylatowane od siebie oraz oddylatowane od części schodowych znajdujących się na końcach przejścia podziemnego. Konstrukcję części schodowych stanowi żelbetowa rama otwarta w kształcie litery U. Grubość elementów ramy 25-80,9cm (skrajna grubość płyty schodowej, która jest zmienna). Szerokość schodów w świetle konstrukcji wynosi 270cm. Zadaszenie schodów jest w formie stalowej ramy (słupy + rygle) w rozstawie co około 210cm. Na ryglach oparta jest stalowa blacha trapezowa w spadku po długości schodów, do słupów przymocowana jest przezierna obudowa ścian – szkło hartowane i laminowane ESG w ramach z profili aluminiowych.

## **4 Stan projektowany**

### **4.1 Opis stanu projektowanego**

Projekt zakłada:

- likwidację istniejących poręczy przyschodowych oraz montaż nowych zgodnych z IPI-1;
- likwidację istniejących platform przyschodowych dla niepełnosprawnych i zastąpienie ich dźwigami osobowymi zgodnymi z TSI PRM usytuowanymi zgodnie z zał. 5 do PFU.

Po stronie zachodniej szyb windy ulokowano w miejscu jednego z biegów istniejących schodów. Taka lokalizacja będzie wymagała jego likwidacji, likwidacji zadaszenia oraz częściowego rozebrania ścian do poziomu gruntu. Pozostający fragment schodów zostanie zasypany i zagęszczony do poziomu gruntu. Pozostający fragment zadaszenia zostanie domknięty nowymi elementami konstrukcyjnymi przytwierdzonymi do nowoprojektowanej konstrukcji żelbetowej. Po stronie wschodniej szyb windy usytuowano za ścianą przejścia pod torami naprzeciw biegu istniejących schodów, adaptując przestrzeń obecnie wykorzystywaną jako przepompownię. Taka lokalizacja wymaga likwidacji oraz przeniesienia istniejącej przepompowni. Ponieważ przeniesienie przepompowni poza obrys przejścia pod torami i szybu windowego jest ograniczone poprzez bliskość drogi oraz torowiska, przepompownię trzeba przenieść na północ w osi windy. Kolorystyka obiektu w naturalnych barwach aluminium, stali ocynkowanej.

### **4.2 Zakres i technologia przeprowadzania robót rozbiórkowych**

W ramach prac rozbiórkowych planuje się likwidację poręczy przyściennych, platform przyschodowych dla niepełnosprawnych, stojaków rowerowych; rozbiórkę części zadaszenia, części ścian przejścia pod torami i płyty schodowej prowadzących na zachodnią część ul. Długiej; rozbiórkę przepompowni i poszerzenie otworu w ścianie przejścia pod torami.

#### **4.2.1 Zakres robót**

- Zabezpieczyć teren robót (oznakować teren prac, wykonać wyгородzenie oraz kurtyny przed osobami postronnymi).
- Odłączyć i zdemontować wszystkie instalacje związane z platformami przyschodowymi, przepompownią m. in. instalację elektryczną, telekomunikacyjną.

- Zdemontować platformę przyschodową, poręczę przyścienną.
- Zdemontować część istniejącego zadaszenia schodów.
- Wykonać zabezpieczenia wykopów (dla obydwu wind).
- Rozebrać fragment ściany i schodów od strony ul. Długiej.
- Rozebrać istniejącą przepompownię wraz z częścią podposadzkową (po wykonaniu wykopu). Zabezpieczyć pompę na czas rozbiórki.
- Poszerzyć otwór w istniejącej ścianie.
- Zlikwidować istniejące stojaki rowerowe.

## 5 Opis sposobu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia

### 5.1 Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi oraz mienia

- wysokość zadaszenia ponad 2m jako upadek z wysokości
- infrastruktura podziemna nie ujęta na PZT jako uszkodzenie mienia, ryzyko porażenia prądem
- czynna linia kolejowa w sąsiedztwie prowadzonych robót jako ryzyko potrącenia, porażenia prądem

### 5.2 Skala i rodzaj zagrożeń oraz miejsce i czas ich trwania

Lp.	Rodzaj zagrożeń	Skala zagrożeń	Miejsce występowania zagrożeń	Czas trwania zagrożeń
1.	upadek człowieka lub przedmiotu z dużej wysokości	wysoka	przy pracach na wysokości powyżej 1 metra	przez cały czas trwania rozbiórki
2.	możliwość wpadnięcia do szybu/wykopu/przejścia pod torami	wysoka	istniejący szyb, wykonywany wykop	przez cały czas trwania rozbiórki
3.	potrącenie przez pociąg	wysoka	poziom terenu/peronu	przez cały czas trwania rozbiórki
4.	porażenie prądem	wysoka	poziom terenu/peronu	przez cały czas trwania rozbiórki

### 5.3 Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas robót rozbiórkowych

- wskazane będzie użycie zabezpieczeń wysokościowych podczas demontażów oraz użycie odpowiedniej odzieży ochronnej
- prace rozbiórkowe wykonane zostaną w sprzyjających warunkach pogodowych, aby uniknąć wypadków spowodowanych oblodzeniem lub zaśnieżeniem
- teren rozbiórki zostanie zabezpieczony przed dostępem osób nieuprawnionych
- stosowane będzie barierka bezpieczeństwa wygradzająca strefę niebezpieczną zgodnie z wytycznymi PKP PLK Id-18
- wszystkie prace będą prowadzone pod nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia i po przeszkoleniach

#### **5.4 Wskazania sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót rozbiórkowych**

- osoba kierująca robotami rozbiórkowymi powinna zapewnić pracownikom informacje o istniejących zagrożeniach, przed którymi chronić ich będą środki ochrony zbiorowej i indywidualnej, oraz przekazać im informacje o tych środkach i zasadach stosowania
- osoba kierująca robotami rozbiórkowymi powinna udostępnić pracownikom instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące sposobu rozbiórki i metod zabezpieczeń przed wypadkami oraz instrukcje w zakresie udzielania pierwszej pomocy
- instrukcje powinny wskazywać pracownikom czynności, które należy wykonać przed przystąpieniem do pracy, czynności po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych

#### **5.5 Wskazania środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót rozbiórkowych**

- wygrodzenie terenu rozbiórki przed dostępem osób postronnych
- oznakowanie miejsc niebezpiecznych
- wyznaczenie miejsca na składowanie materiałów z rozbiórki
- niezwłoczne wywożenie ich z terenu działki
- składowanie materiałów w sposób wykluczający ich przewrócenie lub osunięcie
- wprowadzenie zakazu prowadzenia robót rozbiórkowych przy prędkości wiatru przekraczającej 10m/s

### **6 Warunki geotechniczne i sposób posadowienia**

Wiercenia geotechniczne wykonano na terenie przylegającym do szlaku kolejowego w terenie otwartym. Przed wykonaniem wierceń skontrolowano urządzeniem pomiarowym lokalizację kabli podziemnych i innego uzbrojenia podziemnego. Na podstawie posiadanej wiedzy na temat badanego obszaru należy stwierdzić, że nie występują na nim zjawiska uskokowe, obszary niestateczne sejsmicznie oraz tereny z oddziaływaniem działalności górniczej.

Jak wynika z przeprowadzonych prac polowych, w podłożu gruntowym panują proste warunki gruntowe (wg klasyfikacji zawartej w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych - Dz. U. z 2012 r. poz. 463). Zgodnie z w/w klasyfikacją projektowany obiekt proponuje się zaliczyć do drugiej kategorii geotechnicznej. Ostateczną kategorię geotechniczną dla obiektu określi jego projektant. W podłożu do głębokości wykonanych wierceń (10,0 m ppt) udokumentowano utwory czwartorzędowe wieku: holoceniowego i plejstoceniowego. Holocen to występująca na całym terenie nasypy antropogeniczne (nasypy budowlane – posadzka przemysłowa oraz podbudowa). Miąższość tej serii osadów sięga do głębokości 3,8 m ppt. Nie wyklucza się, że w miejscach pośrednich miąższość ta może ulegać zmianie. Plejstocen reprezentowany jest przez fluwiogłajale osady syckie facji od piasków drobnych do żwirów w stanach od średnio zagęszczonych do zagęszczonych. Na załączonych kartach geotechnicznych otworów podano schematyczne zaleganie poszczególnych warstw geologicznych wraz z podziałem geotechnicznym. W wyniku przeprowadzonych prac polowych na terenie badań do głębokości wierceń udokumentowano występowanie wód gruntowych o swobodnym lustrze. Wody te układają się na głębokości 4,2-5,0m ppt.

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

#### **7.1 Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych**

Projektowana rozbiórka nie wymaga zaopatrzenia w wodę oraz nie generuje ścieków. Wody opadowe z projektowanego obiektu budowlanego będą odprowadzane za pomocą odwodnienia liniowego.



## 7.2 Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych

Podczas prowadzenia prac budowlanych nastąpi zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Wśród głównych czynników mających wpływ na emisję będą: spaliny pochodzące z pracujących maszyn i środków transportu oraz pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz podczas demontażu istniejącej infrastruktury. Czynniki te będą miały jednak charakter krótkotrwały i nie spowodują trwałych zmian w środowisku atmosferycznym. Zakończą się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się emisji.

## 7.3 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).

Tabela 1. Wykaz oraz szacunkowa ilość odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji

I.p.	kod	grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	szacunkowa ilość odpadów
1	2	3	4
1	16 02	Odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych	2szt.
2	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	63,9m <sup>3</sup>
3	17 04 05	Żelazo i stal	3000kg

## 7.4 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

Zjawiska takie jak hałas, wibracje i promieniowanie mogą pojawić się w czasie prac rozbiórkowych obiektu, będą one jednak chwilowe, krótkotrwałe i ustaną wraz z zakończeniem prowadzenia robót.

## 7.5 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. Wody opadowe z obiektu będą odprowadzane do odwodnienia liniowego.

Na terenie inwestycji nie występują drzewa, odsłonięta gleba ani inna powierzchnia biologicznie czynna.

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

Nie dotyczy.

## 9 Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu

Nie dotyczy.

## 10 Dokumenty formalno – prawne

### 10.1 Uprawnienia autorów dokumentacji

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

### 10.2 Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP

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

## 11 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.);
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. 2003 nr 120 poz. 1126 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 1990. Eurokod - Podstawy projektowania konstrukcji;
  - PN-EN 1991-2. Eurokod 1 - Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów;
  - PN-EN 1992-1-1. Eurokod 2 - Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków;
  - PN-EN 1992-2. Eurokod 2 - Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 2: Mosty z betonu. Obliczanie i reguły konstrukcyjne.
  - PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia;
  - PN-91/S-10042. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- 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**

#### **12 Spis rysunków**

- Rys 7.1 – Elementy do rozbiórki