

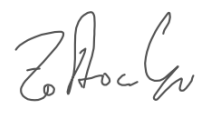



NUMER KONTRAKTU	Umowa nr nr 51/208/0054/22/Z/I		
ZAMAWIAJĄCY INWESTOR	 <b>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</b> PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 <b>YLE INŻYNIEROWIE</b> YLE Inżynierowie Sp. z o.o. 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 Różyny km 311,653 LK nr 9</b>		
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	Przystanek osobowy Różyny km 311,653 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 <b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO -BUDOWLANY</b>		
TOM	<b>2 OBIEKTY OBSŁUGI PODRÓŻNYCH</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. Arch. Antonina Żółtowska		
Data opracowania: grudzień 2022			

## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>INFORMACJE OGÓLNE .....</b>	<b>6</b>
1.1	Przedmiot opracowania.....	6
	Lokalizacja .....	6
1.2	Podstawa opracowania: .....	6
<b>2</b>	<b>RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO .....</b>	<b>7</b>
2.1	Układ drogowy.....	7
2.2	Obiekty inżynieryjne .....	7
<b>3</b>	<b>Stan istniejący .....</b>	<b>7</b>
3.1	Obiekty obsługi podróżnych .....	7
3.1.1	Przystanek osobowy .....	7
3.2	Mała architektura .....	7
<b>4</b>	<b>Poręcze .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Dojścia .....</b>	<b>8</b>
5.1	Dojście od strony peronu 1.....	8
5.2	Dojście od strony peronu 2.....	8
<b>6</b>	<b>Stan projektowany .....</b>	<b>8</b>
6.1	Obiekty obsługi podróżnych .....	8
6.1.1	Demontaże: .....	8
6.1.2	Przystanek osobowy .....	8
6.2	Mała architektura.....	8
6.2.1	Poręcze .....	8
6.2.2	Wygradzenia.....	8
6.2.3	Stojaki na rowery.....	8
6.2.4	Kosze na odpady.....	9
6.3	Oznakowanie stałe.....	9
6.3.1	Tablice .....	9
6.3.2	Oznakowanie dotykowe w nawierzchni .....	9
6.3.3	Oznakowanie w języku Braille’a: .....	9
<b>7</b>	<b>Dojścia .....</b>	<b>9</b>
7.1	Dojście od strony Peronu 2.....	9
7.2	Dojście od strony Peronu 1 (ul. Dworcowa) .....	9
<b>8</b>	<b>ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO</b>	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA .....</b>	<b>10</b>
<b>10</b>	<b>CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO .....</b>	<b>11</b>
10.1	Parametry geometryczne .....	11
10.1.1	Winda po stronie peronu 1 .....	11
10.1.2	Winda po stronie peronu 2 .....	11
10.2	Windy.....	11
<b>11</b>	<b>Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie .....</b>	<b>11</b>
11.1	Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych .....	11
11.2	Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się .....	11
11.3	Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów .....	11

11.4	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 .....	12
11.5	Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne .....	12
<b>12</b>	<b>Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano – instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przepisami .....</b>	<b>12</b>
<b>13</b>	<b>Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu .....</b>	<b>12</b>
<b>14</b>	<b>DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE .....</b>	<b>12</b>
14.1	Uprawnienia autorów dokumentacji.....	12
14.2	Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP.....	12
<b>15</b>	<b>SPIS WYKORZYSTANYCH NORM, PRZEPISÓW I LITERATURY PRZYWOŁANEJ W DOKUMENCIE .....</b>	<b>12</b>
<b>III.</b>	<b>CZĘŚĆ GRAFICZNA.....</b>	<b>13</b>
<b>16</b>	<b>SPIS RYSUNKÓW.....</b>	<b>13</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>	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 Zagospodarowania Terenu 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 zamierzenie budowlanego pn „Likwidacja platform przyschodowych i budowa dwóch wind elektrycznych w przejściu pod torami na przystanku osobowym Różyny km 311,653 LK nr 9”.

#### Lokalizacja

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

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



#### 1.2 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 lpi -1;
- Wytyczne dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej lpi – 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 inżynieryjne**

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 Różyny służą 2 perony jednokrawędziowe, które połączone są przejściem pod torami.

Do przejścia pod torami prowadzą dwie klatki schodowe, wyposażone są w elektryczne platformy przyschodowe.

### **3.2 Mała architektura**

Przystanek osobowy Ciepłowo wyposażone jest w:

- system oznakowania stałego
- system oznakowania dotykowego;
- wiaty;
- ławki;
- kosze na odpady;
- gabloty informacyjne;
- wygrozdzenie 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 pod wiatami umieszczone są ławki o drewnianych siedziskach, malowane na szaro.

#### Kosze na odpady stałe

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

#### Gabloty informacyjne

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

#### Wygrozdzenie peronów

Perony wygrozdzone są stalowa bariera malowaną na niebiesko

#### Stojaki na rowery

Po wschodniej stronie przystanku znajduje się 10 stalowych, ocynkowanych stojaków na rowery.

#### **4 Poręcze**

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

#### **5 Dojścia**

##### **5.1 Dojście od strony peronu 1.**

Dojście bezpośrednio z drogi gruntowej.

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

##### **5.2 Dojście od strony peronu 2.**

Dojście bezpośrednio od ul. Dworcowej.

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

#### **6 Stan projektowany**

##### **6.1 Obiekty obsługi podróżnych**

###### **6.1.1 Demontaże:**

W ramach projektu przewidziano demontaż wszystkich balustrad przyschodowych oraz platform przyschodowych typu E. P. Elevatori Premontati Stepper. Demontaże opisano w Tomie Obiekty Inżynieryjne niniejszego projektu.

###### **6.1.2 Przystanek osobowy**

Do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Różyny 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.

Przy torze nr 2 ( peron nr 2) windę zaprojektowano naprzeciwko biegu istniejących schodów, przy torze nr 3 ( peron nr 1) windę także zaprojektowano naprzeciwko biegu schodów

##### **6.2 Mała architektura**

###### **6.2.1 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.

###### **6.2.2 Wygrozdzenia**

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

###### **6.2.3 Stojaki na rowery**

Projektuje się likwidację istniejących stojaków na rowery ulokowanych prostopadle do zadaszenia klatki schodowej przy peronie 1.

Po stronie Peronu 1 projektuje się 5 nowych stojaków na rowery umieszczonych przy projektowanym chodniku po zewnętrznej stronie dojścia do projektowanej windy.

Po stronie Peronu 2 projektuje się 5 nowych stojaków na rowery umieszczonych przy projektowanym chodniku po zewnętrznej stronie dojścia do projektowanej windy.



#### **6.2.4 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.

### **6.3 Oznakowanie stałe**

#### **6.3.1 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.

#### **6.3.2 Oznakowanie dotykowe w nawierzchni**

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

Na poziomie terenu zaprojektowano pasy ostrzegawcze, pola uwagi oraz ścieżki prowadzące.

Po stronie Peronu 1 zaprojektowano pas ostrzegawczy przed wejściem do windy oraz pas ostrzegawczy na zakończeniu projektowanego chodnika, przed wejściem na peron i klatkę schodową. Zaprojektowano pola uwagi i ścieżki prowadzące kierujące osoby niedowidzące w osi projektowanego chodnika pomiędzy wejściem do windy a wejściem na Peron i klatkę schodową.

Po stronie Peronu 2 zaprojektowano pas ostrzegawczy przed wejściem do windy oraz pas ostrzegawczy na zakończeniu projektowanego chodnika, przed wejściem na peron i klatkę schodową. Zaprojektowano pola uwagi i ścieżki prowadzące kierujące osoby niedowidzące w osi projektowanego chodnika pomiędzy wejściem do windy a wejściem na Peron i klatkę schodową.

#### **6.3.3 Oznakowanie w języku Braille'a:**

Na początku i końcu poręczy przychodowych opisanych w pkt 6.3 projektuje się nakładki z opisami w języku Baille'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.

### **7 Dojścia**

#### **7.1 Dojście od strony Peronu 2.**

Projektuje się likwidację istniejącej platformy przychodowej oraz zapewnienie komunikacji pionowej dla osób z trudnościami w poruszaniu się za pomocą windy ulokowanej w osi istniejącej klatki schodowej na jej północnym końcu.

Przed szybem windowym projektuje się utwardzenie nawierzchni płytkami niefazowanymi zapewniające pole manewrowe o wymiarach 150x150cm. Projektuje się utwardzoną ścieżkę prowadzącą do windy. W nawierzchni utwardzonej projektuje się oznakowanie dotykowe w postaci pasa ostrzegawczego oraz pól uwagi i ścieżek prowadzących.

#### **7.2 Dojście od strony Peronu 1 (ul. Dworcowa)**

Projektuje się likwidację istniejącej platformy przychodowej oraz zapewnienie komunikacji pionowej dla osób z trudnościami w poruszaniu się za pomocą windy ulokowanej w osi istniejącej klatki schodowej na jej północnym końcu.

Przed szybem windowym projektuje się utwardzenie nawierzchni płytkami niefazowanymi zapewniające pole manewrowe o wymiarach 150x150cm. Projektuje się utwardzoną ścieżkę prowadzącą do windy. W nawierzchni utwardzonej projektuje się oznakowanie dotykowe w postaci pasa ostrzegawczego oraz pól uwagi i ścieżek prowadzących.

## **8 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.

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

## **9 UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA**

Od strony peronu 1 zaprojektowano windę ulokowaną naprzeciw istniejącej klatki schodowej, dostępną z przyległego terenu za pomocą utwardzonej ścieżki, od północnej strony istniejącego zadaszenia klatki schodowej.

W przejściu pod torami zaprojektowano korytarz zapewniający dostęp do windy.

Projektowany szyb oraz korytarz ma konstrukcję żelbetową poniżej poziomu peronu. Na poziomie terenu zaprojektowano widoczną część szybu z nadszybiem, przeszkloną z przeziernym wiatrołapem.

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

Po stronie peronu 2 zaprojektowano windę ulokowaną naprzeciw istniejącej klatki schodowej, dostępną z przyległego terenu za pomocą utwardzonej ścieżki, od południowej strony istniejącego zadaszenia klatki schodowej.

W przejściu pod torami zaprojektowano korytarz zapewniający dostęp do windy.

Projektowany szyb oraz korytarz ma konstrukcję żelbetową poniżej poziomu peronu. Na poziomie terenu zaprojektowano widoczną część szybu z nadszybiem, przeszkloną z przeziernym wiatrołapem.

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

## 10 CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

### 10.1 Parametry geometryczne

#### 10.1.1 Winda po stronie peronu 1

Charakterystyczne parametry geometryczne	
Kubatura szybu	83,83m <sup>3</sup>
Kubatura korytarza stanowiącego dojście do szybu	9,88m <sup>3</sup>
Całkowita kubatura	93,71m <sup>3</sup>
Wysokość całkowita	9,98m
Wysokość ponad poziom peronu	3,9m
Szerokość	4,84m
Długość	2,5m

#### 10.1.2 Winda po stronie peronu 2

Charakterystyczne parametry geometryczne	
Kubatura szybu	85,24m <sup>3</sup>
Kubatura korytarza stanowiącego dojście do szybu	9,88m <sup>3</sup>
Całkowita kubatura	95,12m <sup>3</sup>
Wysokość całkowita	10,15m
Wysokość ponad poziom peronu	3,9m
Szerokość	4,84m
Długość	2,5m

### 10.2 Windy

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

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

### 11.1 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.

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

Nie dotyczy.

### 11.3 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)

**11.4 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.

**11.5 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.

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

Nie dotyczy.

**13 Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosowanie do zakresu projektu**

Nie dotyczy.

**14 DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE**

**14.1 Uprawnienia autorów dokumentacji**

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

**14.2 Zaświadczenie o przynależności do PIIB i IARP**

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

**15 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.

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

#### 16 SPIS RYSUNKÓW

Rys. 2.1 Plan sytuacyjny

Rys. 2.2 Rzuty

Rys. 2.3 Elewacje obiektów kubaturowych

Rys. 2.4 Przekroje A B

Rys. 2.5 Przekroje C D