

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	<b>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NA ODCINKU BORKOWICE - PLEŚNIA PRZEJAZD KOLEJOWO – DROGOWY W KM 19,672 LINII KOLEJOWEJ NR 402 GOLENIÓW - KOSZALIN DZ. NR 14/1 - WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE, POW. KOSZALIŃSKI, GM. BĘDZINO, OBRĘB BORKOWICE</b>
NAZWA I ADRES INWESTORA	<b>GMINA BĘDZINO BĘDZINO 19 76-037 BĘDZINO</b>
STADIUM	<b>PROJEKT BUDOWLANY</b>
BRANŻA	<b>TOROWA</b>
NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ	<b>Pracownia Projektowa „BUDTOR” Jacek Łęcki ul. Krzemowa 10C/29, 80-041 Gdańsk</b>
PROJEKTANT	inż. Andrzej Tomorowicz <i>upr. nr OIK5-K-220/99</i>
SPRAWDZAJĄCY	inż. Jerzy Chojnacki <i>upr. nr BPK 192-12/83</i>
OPRACOWAŁ	mgr inż. Jacek Łęcki

**Gdańsk, czerwiec 2017 r.**

# **PROJEKT TOROWY**

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

### **I. Opis techniczny**

1. Przedmiot i zakres opracowania
2. Materiały do projektowania
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
  - 4.1. Tor kolejowy
  - 4.2. Przejazd kolejowo – drogowy kat. „D”
5. Uwagi końcowe

### **II. Załączniki:**

1. Uzgodnienie PB przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie z dnia 13.07.2017 r.
2. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
3. Uprawnienia projektanta i sprawdzającego
4. Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa

### **III. Rysunki:**

Rys. nr K-01 - Plan sytuacyjny w skali 1:250,

Rys. nr K-02 - Przekroje normalne w skali 1:50

## **I. OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest poszerzenie istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego kat. „D” zlokalizowanego w km 19,620 linii kolejowej nr 402 Goleniów – Koszalin. Zakresem opracowania objęto zabudowę toru płytami przejazdowymi typu „MIROSŁAW” oraz wykonanie nowej pochyli na dojeździe do peronu na PO Miłogoszcz.

### **2. Materiały do projektowania**

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 250,
- 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. z 1998r. Nr 151, poz. 987 a dnia 15.12.1998 r).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. „Prawo Budowlane” (Dz. U. z 2006r nr 156 poz. 1117 tekst jednolity) z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 poz. 144 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie MSW i A z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 ,poz. 1133).
- PN – B -11114. Kruszywa łamane do nawierzchni kolejowych (luty 1996).
- Przepisy Id 1 – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
- Przepisy Id 3 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego.
- Prawo budowlane Dz.U.08.145.914 (z dnia 8 sierpnia 2008 r. z późniejszymi zmianami).

### **3. Stan istniejący.**

Tor na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „D” o szer. 7,80 m zabudowany jest płytami przejazdowymi typu „MIROSŁAW”.

Nawierzchnię torową stanowią szyn typu UIC 49 na podkładach żelbetowych typu PS 93 z przytwierdzeniem Sb3 i średnio zanieczyszczonej podsypce tłuczniowej o grub. ok. 25 cm pod podkładem.

W planie tor ułożony jest na prostej, natomiast w profilu w pochyleniach 2,0 ‰.

Droga w rejonie przejazdu przebiega na prostej, krzyżując tor kolejowy pod kątem 77°. Jezdnia o szerokości 6 m posiada nawierzchnię bitumiczną.

## **4. Stan projektowany**

### **4.1. Tor kolejowy**

Układ torowy w płaszczyźnie poziomej i pionowej nie ulega zmianie.

### **4.2. Przejazd kolejowo – drogowy kat. „D”**

Z uwagi na dobry stan nawierzchni kolejowej oraz stabilność toru na przejeździe i w jego rejonie nie przewiduje się demontażu toru w celu wykonania nowego podtorza. Projektuje się poszerzenie istniejącego przejazdu o 1,80 m od strony peron. Poszerzenie wykonać należy jak w stanie istniejącym płytami przejazdowymi typu „MIROSŁAW”. W związku z powyższym zachodzi potrzeba wykonania nowej pochylni umożliwiającej dojście do peronu. Długość pochylni 3,80 m, szerokość 2,50 m, pochylenie 8 %. W celu uniknięcia naruszenia podtorza na długości budowanej pochylni, przewidziano pozostawienie istniejącej ścianki peronowej a dla wyrównania jej z poziomem nawierzchni i uzyskania pochylenia 8 % należy ściankę tą ściąć od 0,00 do 0,30 m.

Na całej długości pochylni od strony toru w odległości 2,20 m, przewidziano zabudowę stalowej bariery ochronnej o wysokości 1,10 m wykonanej z kształtowników stalowych.

Dodatkowo z uwagi na zły stan techniczny istniejącej zabudowy peronu płytami chodnikowymi na długości 10 m od pochylni, projektuje się ułożenie nowej nawierzchni wykonanej z płyt chodnikowych 50x50x7 cm, ograniczonej od strony terenu obrzeżem betonowym. Na długości tej należy namalować w kolorze żółtym linię bezpieczeństwa szer. 20 cm i w odległości 0,80 m od krawędzi peronu. Dla zapewnienia spływu wód opadowych nawierzchnię peronu ułożyć w spadku 1 % od strony toru kolejowego.

Pochylenie podłużne projektowanego chodnika wzdłuż jezdni do krawędzi płyt przejazdowych wyniesie od 0,61 % do 0,63 % zgodnie z przekrojem normalnym przedstawionym na rys. nr K-02. Budowa chodnika ujęta zostanie w branży drogowej.

Pochylenie poprzeczne istniejącej i dobudowanej nawierzchni na przejeździe wyniesie 2 ‰ zgodnie z obecną niweletą toru.

## **5. Uwagi końcowe**

- Przed przystąpieniem do robót ziemnych, należy wykonać przekopy kontrolne w celu stwierdzenia czy nie znajduje się tam niezainwentaryzowane uzbrojenie podziemne.
- W przypadku odkrycia w czasie wykonywania robót nie zainwentaryzowanego uzbrojenia podziemnego, należy roboty przerwać i powiadomić PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

Projektant

*inż. Andrzej Tomorowicz*