


INWESTOR:	Gmina Nowa Wieś Wielka ul. Ogrodowa 2, 86-060 Nowa Wieś Wielka		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		Biuro Projektowo-Konsultingowe „BPK” Sp. z o.o. ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin tel. 91 433 59 03 fax: 91 434 73 34 www.bpk.szczecin.pl e-mail: bpk@szczecin.home.pl	
NAZWA ZADANIA:	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej przejścia pieszo-rowerowego przez tory kolejowe w ciągu ul. Leśnej w Nowej Wsi Wielkiej wyposażonego w samoczynny system przejazdu przez tory 1 i 2 w km 0,985 na szlaku Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Emilianowo		
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY		
BRANŻA:	Drogowo-Kolejowa		
ADRES OBIEKTU:	Stacja Nowa Wieś Wielka Linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka-Gdynia Port km 0,985 Dz.geod.116/3 obręb Nowa Wieś Wielka 0011 Gmina Nowa Wieś Wielka Powiat bydgoski, Województwo Kujawsko-pomorskie		
KATEGORIE OBIEKTÓW BUDOWLANYCH:	IV i XXVI		
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Andrzej Kozłowski	ONB-907/14/68 Specjalność: linie kolejowe, Stacje i węzły	
DATA	NR UMOWY	REV.	EGZ. NR
10.2018	032.231.2017	00	01



SPIS DOKUMENTACJI

Tom I - Projekt zagospodarowania terenu

Tom II/a - Projekt architektoniczno – budowlany

DK – Drogowo - Kolejowa

E – Elektroenergetyka

SRK – Sterowanie ruchem kolejowym

Tom II/b - Informacja o bezpieczeństwie i ochronie zdrowia

Tom II/c - Dokumenty formalno-prawne



SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

Część opisowa

1. Podstawa opracowania
2. Cel i zakres opracowania
3. Informacja o zakresie rzeczowym przedsięwzięcia
4. Założenia projektowe robót
5. Lokalizacja robót oraz stan prawny terenu
6. Stan istniejący
7. Opis projektowanych robót budowy przejścia dla pieszych:
 - 7.1. Układ i regulacja torów szlakowych
 - 7.2. Budowa nawierzchni przejścia i dojeżdż
 - 7.3. Odwodnienie przejścia
 - 7.4. Ogrodzenia/balustrady
8. Roboty towarzyszące innym branż
9. Informacja o bezpieczeństwie i ochronie zdrowia
 - 9.1. Charakterystyka ogólna robót objętych projektem
 - 9.2. Opis istniejących obiektów budowlanych
 - 9.3. Elementy zagospodarowania zagrażające bezpieczeństwu i zdrowiu
 - 9.4. Przewidywane zagrożenia w trakcie wykonywania robót budowlanych
 - 9.5. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
 - 9.6. Instrukcja w zakresie bezpieczeństwa podczas robót budowlanych

Załączniki

1. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
2. Uprawnienia projektanta
3. Zaświadczenie z IIB projektanta
4. Uprawnienia sprawdzającego
5. Zaświadczenie z IIB sprawdzającego

Część rysunkowa

1. Plan sytuacyjny przejścia 1 : 250
2. Przekrój konstrukcyjny nawierzchni przejścia z dojeżdżami 1 : 50



CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt został opracowany na zlecenie Gminy Nowa Wieś Wielka, ul. Ogrodowa 2, 86-060 Nowa Wieś Wielka, w oparciu o umowę nr 032.231.2017.

Beneficjentem przedsięwzięcia są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Do wykonania zlecenia wykorzystano:

- PFU przedsięwzięcia jak wyżej, dostarczony przez Zamawiającego;
- mapę zasadniczą sytuacyjno-wysokościową do celów projektowych terenu części stacji Nowa Wieś Wielka i części szlaku Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Emilianowo od km 0,000 do km 2,600 w skali 1 : 500;
- pozyskane informacje oraz materiały inwentaryzacyjne stanu istniejącego;
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. nr 151/98 poz. 987), o treści zmienionej Rozporządzeniem MliR z dnia 5 czerwca 2014 r. (Dz. U. z dnia 30 czerwca 2014 r., poz.867) oraz Rozporządzeniem MI z dnia 6 czerwca 2018 r, (Dz. U. z dnia 19 czerwca 2018 r. poz. 1175);
- Rozporządzenie MliR z dnia 20 października 2015 r. (Dz. U. z dnia 30 października 2015 r., poz. 1744) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie na rzecz Zamawiającego projektu budowlanego przejścia pieszo-rowerowego kat. E zgodnie z PFU, a następnie dokonanie wymaganych uzgodnień tego projektu ze Spółkami infrastrukturalnymi PKP oraz innymi zainteresowanymi instytucjami (np. dostawcami energii elektrycznej dla oświetlenia i zasilania urządzeń sterowania ruchem na przejściu), uzyskanie pozytywnej opinii Kolejowego ZUDP oraz złożenie wniosku o pozwolenie na budowę. Pozwolenie na budowę wymagane jest dla całości robót przedsięwzięcia, ponieważ wszystkie obiekty są nowobudowane.

3. Informacja o zakresie rzeczowym przedsięwzięcia

Podstawową częścią przedsięwzięcia jest budowa nowej nawierzchni drogowej:

- w obu torach szlakowych z płyt prefabrykowanych przejazdowych typu „CBP” o grubości 18 cm;
- na dojeźciach do torów z kruszywa mineralnego tj. mieszanki 0/31 lub niesortu;
- na międzytorzu z kostki betonowej małogabarytowej grub. 8 cm.

Drugim ważnym elementem przedsięwzięcia jest montaż urządzeń sterowania ruchem na przejściu, czyli drągów rogatkowych z napędami elektrycznymi oraz sygnalizatorów, sterowanych automatycznie przez umieszczone w torach czujniki, na które oddziaływać będą przejeżdżające pociągi.



Elementami towarzyszącymi będą ogrodzenia, uniemożliwiające przechodzenie i przejeżdżanie poza obrębem rogatki, oświetlenie przejścia, zasilanie energią elektryczną urządzeń sterowania ruchem na przejściu oraz oznakowanie przejścia znakami drogowymi i kolejowymi.

4. Założenia projektowe robót

PFU przewiduje budowę przejścia pieszo-rowerowego kat. E w ciągu ul. Leśnej w Nowej Wsi Wielkiej, wyposażonego w samoczynny system przejazdu (rogatki i sygnalizatory dla ruchu pieszego oraz tarcze ostrzegawcze przejazdowe dla maszynistów), przez tory linii kolejowej nr 201 na szlaku Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Emilianowo.

Usytuowanie przejścia zmieniono w stosunku do PFU, przesuwając je o 5 m w kierunku stacji z dwóch powodów. Po pierwsze, tym rejonie rozpoczynają się krzywe przejściowe i rampy przechyłkowe, przesunięcie przejścia sytuuje je więc w miejscu, gdzie nie ma jeszcze przechyłki torów i płyty lepiej dopasowują się do główek szyn. Po drugie, dojścia do przejścia dopasowują się lepiej w tym położeniu do istniejącej nawierzchni przyległych ulic.

Szerokość przejścia i dojeżdż przyjęto 3,00 m, tj. identyczną jak długość jednego kompletu płyt przejazdowych. Pozwala to na swobodne minięcie się na przejściu dwóch rowerzystów, bądź dwojga ludzi z bagażem ręcznym. Do tej szerokości dopasowano długości drągów rogatkowych, które muszą oczywiście być dłuższe, aby ich napędy i podpory znalazły się poza nawierzchnią przejścia.

Wygradzenia utrudniające próby omijania opuszczonych rogatki przewidziano ustawić z obu stron rogatki na zewnątrz torów na odcinkach długości po 10,0 m.

Prócz w/w urządzeń przewidziano bogate oznakowanie rejonu przejścia, zarówno znakami drogowymi, jak też kolejowymi, mając na uwadze widoczność ograniczoną przez blisko usytuowany wiadukt oraz konstrukcje wsporcze i sieć trakcyjną na zelektryfikowanej linii.

5. Lokalizacja robót oraz stan prawny terenu

Objęte niniejszym opracowaniem roboty obejmujące budowę przejścia z robotami towarzyszącymi realizowane będą na bardzo długiej działce nr 116/3 w obrębie nr 0011 Nowa Wieś Wielka, stanowiącej teren zamknięty. Działka ta stanowi własność Skarbu Państwa, a jej użytkownikiem wieczystym jest spółka Polskie Koleje Państwowe S.A., natomiast gospodarowanie nieruchomością sprawuje Starosta Bydgoski.

6. Stan istniejący

W latach 90-tych ubiegłego wieku w miejscu przewidywanego obecnie do budowy przejścia istniał przejazd drogowy w poziomie szyn. W tym czasie w niewielkiej odległości (km 1,080) wybudowano wiadukt nad torami i drogę do pobliskiej bazy paliw płynnych, a po jego wykonaniu przejazd zlikwidowano, mimo że na wiadukcie istnieje zakaz ruchu pieszych ze względu na brak chodników oraz łuk pionowy o małym promieniu, ograniczający widoczność. Mieszkańcy wsi nadal więc wykorzystują miejsce po dawnym przejeździe, łączące się z sąsiednimi ulicami, do przechodzenia przez tory, mimo że nowy wiadukt dość drastycznie ograniczył widoczność nadjeżdżających linią nr 201 od strony Bydgoszczy pociągów.



Linia nr 201 jest dwutorową zelektryfikowaną linią magistralną, wykorzystywaną w ruchu towarowym o dużym natężeniu tego ruchu. Oba jej tory zostały w ostatnich dwóch latach wyremontowane i posiadają obecnie nową nawierzchnię z szyn 60E1 na podkładach żelbetowych z zamocowaniem sprężystym.

Położenie ich jest regularne zarówno w planie, jak też w profilu, dlatego nawierzchnię drogową przejścia można układać bez potrzeby wykonywania nawet minimalnej regulacji torów.

Po robotach remontowych torów pozostały nieuporządkowane fragmenty ław torowiska, widoczne na przekroju poprzecznym, dlatego na szerokości dojeżdż do przejścia trzeba będzie te ławy zasypać piaskiem do wysokości terenu przyległego, usytuowanego praktycznie w poziomie.

Wykonane badania geotechniczne wykazały, że podłoże gruntowe w okolicach przejścia zbudowane jest z drobnych piasków, nie ma zatem potrzeby budowy urządzeń odprowadzających wody opadowe.

7. Opis projektowanych robót przebudowy peronów

7.1. Przebudowa i regulacja układu torów

Położenie obu torów szlakowych w rejonie projektowanego przejścia dostosowano w trakcie wykonanych ostatnio remontów do protokołów stanu regulacji torów, zarówno w zakresie geometrii poziomej, jak też położenia wysokościowego. Jedynie wysokości główek szyn w miejscu lokalizacji przejścia różnią się nieznacznie, o około 3 cm. Nie trzeba jednak wykonywać regulacji wysokościowej żadnego z torów, bowiem pochylenie podłużne nawierzchni drogowej na międzytorzu, nawet przy założeniu poziomego ułożenia płyt zewnętrznych wynoszące 3 %, mieści się w granicach dopuszczalnych spadków dla chodników. Nawierzchnia torów jest nowa, co nie wymaga wykonywania żadnych robót w tym zakresie w związku z budową przejścia.

7.2. Budowa nawierzchni przejścia i dojeżdż

Nawierzchnię przejścia w obrębie torów przewidziano wykonać z płyt przejazdowych prefabrykowanych typu „CBP” o grubości 18 cm z uwagi na szyny typu 60E1 w torach. Płyty, układane bezpośrednio na tłuczniu, winny też być dostosowane do zamocowania sprężystego szyn.

Na międzytorzu między płytami zewnętrznymi zaprojektowano nawierzchnię z kostki betonowej małogabarytowej typu „Polbruk” o grubości 8 cm, oddzieloną od płyt obrzeżami trawnikowymi 8x30 cm. Podbudowa tej nawierzchni o grubości 12 cm z betonu C8/10, a na niej warstwa podsypki cementowo-piaskowej grubości 3 cm pod kostką.

Na dojeżdżach przewidziano zgodnie z PFU nawierzchnię z kruszywa: mieszanki 0/31 lub niesortu. Oddzielenie tej nawierzchni od przyległego gruntu rodzimego także obrzeżami trawnikowymi 8x30 cm.

Dla dopasowania się do poziomu nawierzchni istniejących ulic oraz ograniczenia układania nowej nawierzchni przejścia wyłącznie na terenie kolejowym, bez wykraczania poza jego granice, przewidziano wykonanie dojeżdż w pochyleniach podłużnych o wartościach: od strony toru nr 2 – 4,9 %, od strony toru nr 1 – 4,0 %, oba skierowane od torów w stronę ulic.

Pod całością projektowanej nawierzchni przejścia z dojeżdżami zaprojektowano ułożenie geowłókniny NN-PP 350 lub równorzędnej, aby uniknąć mieszania się tej nawierzchni z przyzmą podsypki torów.



Wykonanie wszystkich robót nawierzchniowych systemem ręcznym z użyciem mechanicznego sprzętu transportowo-przeładunkowego jak samochody z żurawikami przeładunkowymi, koparko-spycharki, samochody-wywrotki, zagęszczarki gruntu itp.. Składowanie materiałów do budowy na przyległym terenie kolejowym lub terenie dróg (ulic) gminnych.

7.3 Odwodnienie przejścia

Podłoże gruntowe zbudowane jest z gruntów dobrze przepuszczalnych, jak to opisano w p. 6, przyjęto więc że wody opadowe będą odprowadzane z nawierzchni bezpośrednio w teren, bez budowy urządzeń odwadniających.

Odprowadzanie tych wód z powierzchni płyt i pozostałych rodzajów nawierzchni będzie ułatwione, bowiem dzięki pochyleniu podłużnemu torów, wynoszącemu ok. 1,6 ‰, nawierzchnia ta ułożona będzie z identycznym pochyleniem poprzecznym.

7.4. Ogrodzenia/balustrady

Jak to już opisano w p. 4, dla utrudnienia prób omijania opuszczonych rogatki przewidziano ustawić z obu stron tych rogatki na zewnątrz torów ogrodzenia na odcinkach długości po 10,0 m.

Ogrodzenia te mogą być wykonane z siatki stalowej w ramach na słupkach stalowych Φ 50 mm, bądź alternatywnie w formie poręczy/balustrad z rur stalowych Φ 50 mm, lub innych kształtowników o podobnych przekrojach. Wysokość ogrodzeń przyjęto 1,50 m.

8. Roboty towarzyszące innym branż

Oprócz budowy nawierzchni przejścia z dojazdami przedsięwzięcie obejmuje zgodnie z PFU szereg robót innych branż.

W zakresie urządzeń sterowania ruchem na przejściu przewidziane jest zamontowanie dwóch napędów i dwóch rogatki z urządzeniami zdalnej kontroli (UZK) oraz systemem rejestrującym ruch (kamery). Przewidziano też budowę przy torach tarcz ostrzegawczych dla maszynistów (TOP).

W zakresie elektroenergetyki przewidziano oświetlenie przejazdu dwoma słupami z pojedynczymi oprawami oraz zasilanie całości projektowanych urządzeń srk.

Dla obu tych branż wykonano odrębne projekty branżowe.

Opracował:

mgr inż. Andrzej Kozłowski



9. Informacja o bezpieczeństwie i ochronie zdrowia

9.1. Charakterystyka ogólna robót objętych projektem

Zakres robót dla inwestycji objętej projektem przewiduje:

- ułożenie geowłókniny pod projektowaną nawierzchnią przejścia w ilości około 50 m²;
- zabudowę nawierzchni z prefabrykowanych płyt przejazdowych typu CBP o grubości 18 cm w obu torach linii kolejowej nr 201 – łącznie 2 kpl. płyt;
- utwardzenie międzytorza nawierzchnią z kostki betonowej drobnogabarytowej z obramowaniem obrzeżami trawnikowymi na powierzchni około 3,0 m²;
- ułożenie nawierzchni z mieszanki 0/31,5 lub niesortu na dojeściach do torów w ilości ok. 8,0 m³, po uprzednim wypełnieniu piaskiem 0,5/4 zagłębień terenu przyległych do przyzmy podsyпки w ilości łącznej około 6,0 m³;
- ustawienie ogrodzeń wysokości 1,50 m z siatki stalowej w ramach, bądź z rur stalowych lub innych kształtowników na długości łącznej 40,0 m;
- ustawienie znaków drogowych G-4 dla linii 2-torowej z dodatkowymi tabliczkami G-2 na słupkach stalowych – 2 kpl..

9.2. Opis istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty budowlane to :

- istniejące tory nr 1 i 2 linii kolejowej nr 201 na podejściu do stacji Nowa wieś Wielka;
- istniejący układ zabudowy w sąsiedztwie przewidzianego do budowy przejścia, tj. wiadukt drogowy w km 1,083 nad linią kolejową, konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej, sieci podziemne srk z urządzeniami przytorowymi i sygnalizatorami, kable elektroenergetyczne, teletechniczne, wodociąg D225 krzyżujący się z linią kolejową w km 0,960 .

9.3. Elementy zagospodarowania zagrażające bezpieczeństwu i zdrowiu

Elementami zagospodarowania terenu, które mogą wywoływać zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi są przede wszystkim:

- czynne tory szlakowe nr 1 i 2 linii kolejowej nr 201 na podejściu do stacji Nowa wieś Wielka.

Podstawowe roboty muszą odbywać się podczas zamknięcia dla ruchu kolejno jednego z torów na okresy uzgodnione przez wykonawcę z zarządcą linii, należy jednak zwracać należytą uwagę na ruch po torze sąsiednim.

Ponadto na krótkie okresy niezbędne będzie zamykanie ruchu po obu torach dla wykonania prac (układanie geowłókniny, zabudowa nawierzchni) na międzytorzu.

Również dowóz materiałów do budowy, realizowany będzie podczas trwającego w pobliżu ruchu składów, a także wykonywanych prac budowlanych innych branż (srk, elektroenergetyka), a bezpośrednio przy torach znajdzie się też prawdopodobnie zaplecze budowy (składowisko materiałów, sanitariaty itp.).

Przy przeładunku materiałów oraz wbudowywaniu ich w tory (zwłaszcza dotyczy to płyt przejazdowych) będą też użytkowane żurawie samojezdne lub zainstalowane na środkach transportu.



9.4. Przewidywane zagrożenia w trakcie wykonywania robót budowlanych

Przewidywane zagrożenia, które wystąpią podczas realizacji robót budowlanych związanych z budową przejścia pieszo-rowerowego w km 0,980 linii kolejowej nr 201, to:

- wykonywanie robót budowlanych na obszarze kolejowym w warunkach prowadzenia ruchu kolejowego (§ 6 ust. 4 pkt d – rozporządzenia *);
- wykonywanie robót przy użyciu dźwigów (§ 6 ust.1 pkt f – rozporządzenia*);

**) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z 2003 r. Nr 120 poz. 1126).*

9.5. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określają odrębne przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy (art. 21a. ust.3 prawa budowlanego):

- 1) Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. Dział dziesiąty. Bezpieczeństwo i higiena pracy. (Tekst jednolity: Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.);
- 2) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129, poz. 844, zmiana: Dz. U. z 2002 r. Nr 91, poz. 811) Dział II i Dział IV – Rozdział 4;
- 3) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby (Dz.U. Nr 62, poz. 288);
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. nr 47, poz. 401);
- 5) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 kwietnia 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach spawalniczych (Dz. U. Nr 40, poz. 470);
- 6) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U. Nr 118, poz. 1263);
- 7) Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja 1954 r. w sprawie bhp przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem (Dz. U. Nr 29, poz. 115 z późn. zm.);
- 8) Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 20 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi (Dz. U. Nr 15, poz. 58);
- 9) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. Nr 26, poz. 313, zm.: Dz. U. Nr 82, poz. 930);
- 10) Warunki bezpieczeństwa przy utrzymaniu nawierzchni - rozdział VIII Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych - Id1 (Załącznik do Uchwały nr 173 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005 r. z późn. zm.);



- 11) Wytuczne informowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP PLK S.A. – Ibh101 (Załącznik do Zarządzenia nr 8/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 4 maja 2009 r.);
- 12) Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej. Prace przy i w pobliżu urządzeń sieci trakcyjnej oraz LPN zbudowanych na konstrukcjach sieci jezdnej – EBH1a {Et-4} (Załącznik 2 do Uchwały nr 170 Zarządu PKP „Energetyka” Sp. z o.o. z dnia 16 czerwca 2004 r.).

9.6. Instrukcja w zakresie bezpieczeństwa podczas robót budowlanych

Zamieszczenie ogłoszenia, zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia nie jest wymagane. (art. 42 ust.2 pkt 2 prawa budowlanego).

Przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych, instruktażu udzielają:

- wyznaczeni pracownicy spółki PKP PLK S.A. - w zakresie przepisów techniczno-ruchowych obowiązujących na czynnych torach kolejowych wg swojej właściwości terenowej,
- kierownik budowy oraz kierownicy robót - każdorazowo przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, określonych na wstępie.

Opracował:

mgr inż. Andrzej Kozłowski

**MAPA SYTUACYJNO - WYSOKOŚCIOWA
do celów projektowych**

SKALA 1:500

woj.: KUJAWSKO-POMORSKIE
pow.: BYDGOSKI
gmina: NOWA WIEŚ WIELKA
obręb: NOWA WIEŚ WIELKA
dz. nr: 116/3, 200/1, 199/1, 198/1, 116/2
obręb: JANUSZKOWO
dz. nr: 195, 197, 198
obręb: DOBROMIERZ
dz. nr: 6/13, 6/12, 6/11, 6/10

PKP S.A.
Oddział Gospodarstwa Nieruchomości w Gdańsku
Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej
i Kartograficznej w Gdańsku
W oznaczonym obszarze

dotyczy: **aktualizacji** treści kolejowej mapy
sytuacyjno-wysokościowej. Dokumenty z pomiaru
projektu do zakresu w dniu: **6 I - 10 - 2018**
i zawiadomienia pod nr: **PIL 316/1448**

Niniejsza mapa może służyć do celów
projektowych

Projektowane obiekty budowlane
wymagające pozwolenia na budowę
podlegają wybraniu i inwentaryzacji
powszechno-technicznej po zgłoszeniu przez
jednostkę uprawnioną do wykonywania
prac geodezyjnych w terenie zamiejscym
Gdańsk, dn. **2018-04-10**

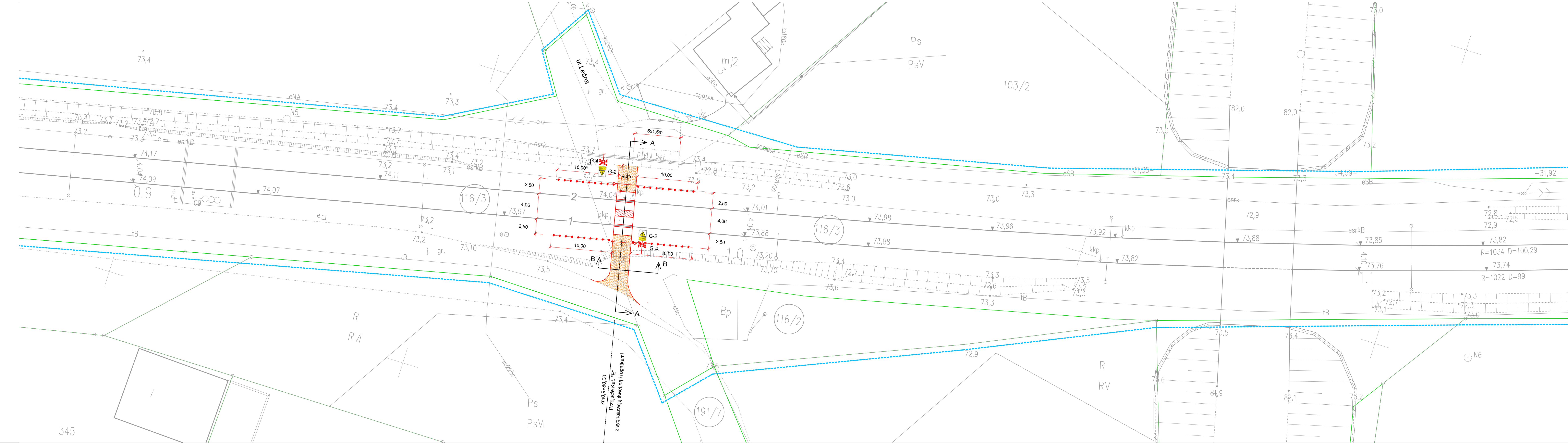
mgr inż. **Mariusz Papke**
Wydział Inżynierii i Regulacji
Stacji i Linii Kolejowych
mgr inż. **Andrzej Kozłowski**
Główny inżynier
Geodezji i Kartografii
Członek Izby Geodetycznej w Bydgoszczy, Nr 1-1078

linia kolejowa: (201) Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port
km: 0,000 - 2,500
KERG: KNGd2.6310.198.2018


układ poziomy: 2000/6, układ pionowy: Amsterdam
Mapa aktualna w oznaczonym zakresie

Wykonawca: Ma-Pa Mariusz Papke
85-456 Bydgoszcz, ul. Indyjsza 28
NIP 554135205, REGON 341292211
tel. 888 662 610
mgr inż. **Mariusz Papke**
upr. geodezyjne nr 18736

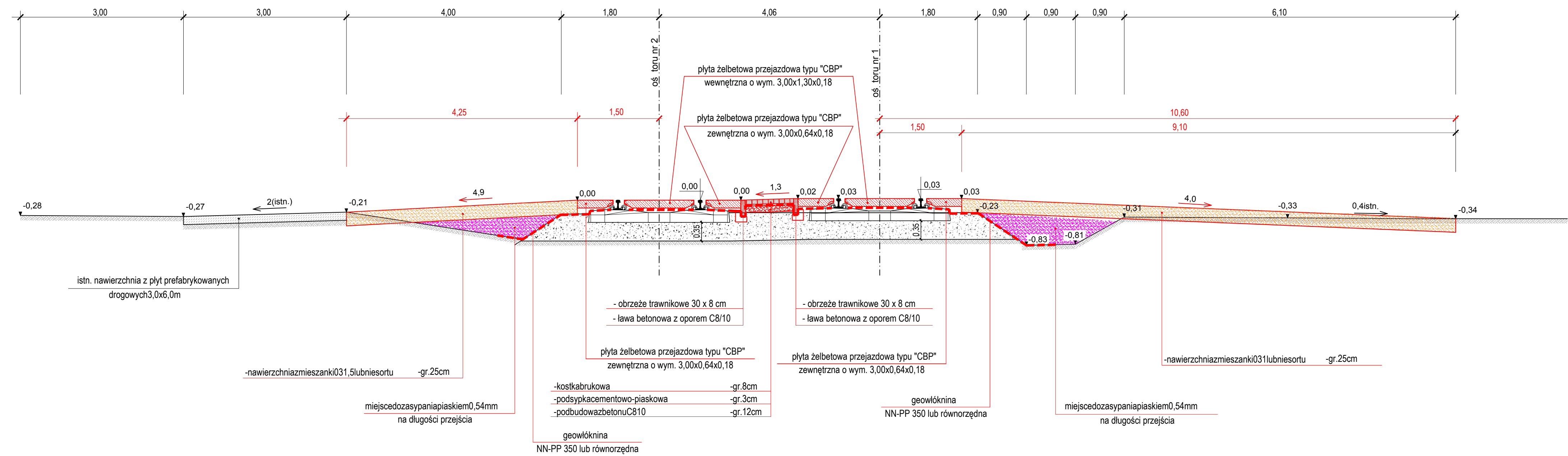
Stan na dzień: 10-04-2018



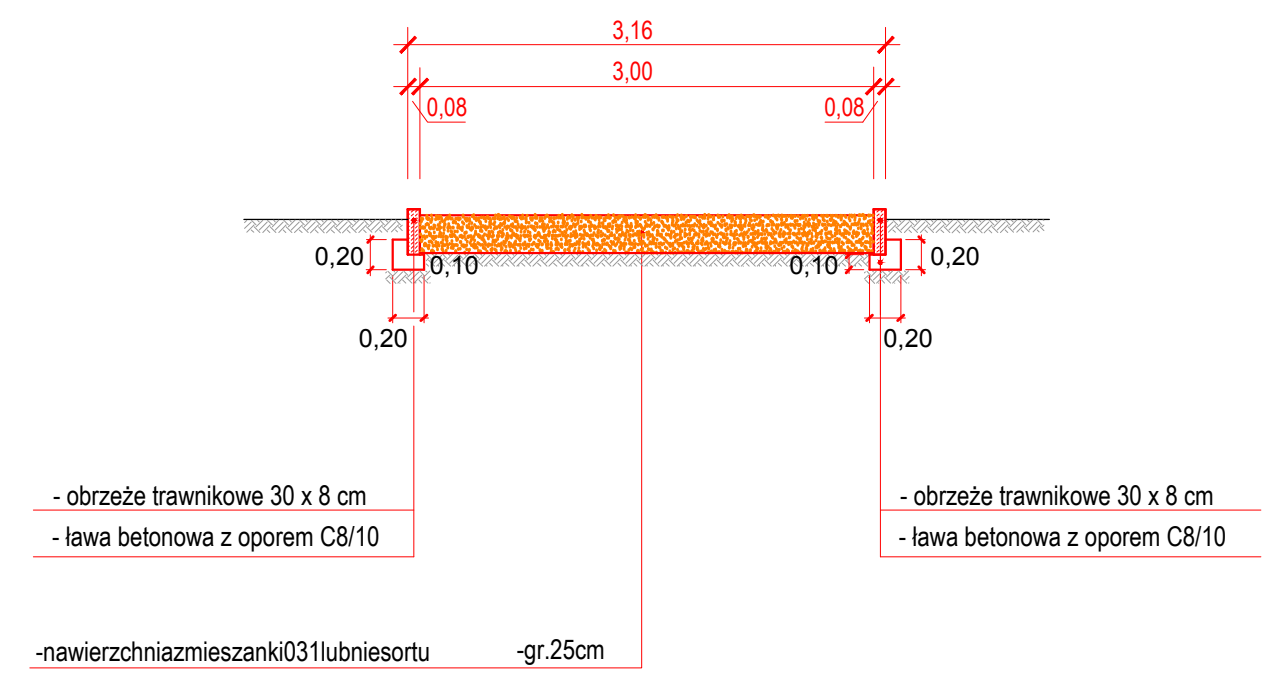
- LEGENDA :**
- nawierzchnia kolejowo-drogowa przejścia z płyt przejazdowych prefabrykowanych typu CBP
 - uzupełnienie nawierzchni przejścia z kostki betonowej maty galbaryowej pomiędzy płytami przejazdowymi prefabrykowanymi typu CBP
 - nawierzchnia drogowa gruntowa dojsz do przejścia z mieszanki 0/31,5 lub niesortu 0/31,5 zagęszczonemu do Is=0,97

ZAMAWIAJĄCY:	Gmina Nowa Wieś Wielka ul.Ogrodowa 2 86-060 Nowa Wieś Wielka		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	 Biuro Projektowo-Konsultingowe „BPK” Sp. z o.o. ul. Korzeniowskiego 2, 70-211 Szczecin tel. +48 91 433 56 03 fax +48 91 434 73 34 www.bpk.szczecin.pl bpk@szczecin.home.pl		
NAZWA ZADANIA:	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej na budowę przejścia pieszo-rowerowego przez tory kolejowe w ciągu ul. Leśnej w Nowej Wsi Wielkiej wyposażonego w samoczynny system przejazdowy przez tory 1 i 2 w km 0,985 na szlaku Nowa Wieś Wielka - Bydgoszcz Emilianowo		
ADRES OBIEKTU:	Stacja Nowa Wieś Wielka Linia Kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port km 0,985 dz. geod. 116/3, obręb Nowa Wieś Wielka 0011 Gmina Nowa Wieś Wielka Powiat bydgoski, Województwo Kujawsko-pomorskie		
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY		
KATEGORIA OBIEKTU:	IV i XXV		
BRANŻA:	DROGOWO - KOLEJOWA		
NAZWA RYSUNKU:	PLAN SYTUACYJNY	SKALA:	1 : 250
ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
Projektant	mgr inż. Andrzej KOZŁOWSKI	upr. bud. ONB-9071468 spec. linie kolej. stacje i węzły	
DATA:	NRUMOWY:	NRREWIZJI:	NR RYSUNKU:
08. 2018	032.231.2017	00	1

PRZEKRÓJ A-A



PRZEKRÓJ B - B



ZAMAWIAJĄCY:	Gmina Nowa Wieś Wielka ul. Ogrodowa 2 86-060 Nowa Wieś Wielka		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	 Biuro Projektowo-Konsultingowe „BPK” Sp. z o.o. ul. Korzeniowskiego 2, 70-211 Szczecin tel. +48 91 433 59 03 fax +48 91 434 73 34 www.bpk.szczecin.pl bpk@szczecin.home.pl		
NAZWA ZADANIA:	„Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej na budowę przejścia pieszo-rowerowego przez tory kolejowe w ciągu ul. Leśnej w Nowej Wsi Wielkiej wyposażonego w samoczynny system przejazdowy przez tory 1 i 2 w km 0,985 na szlaku Nowa Wieś Wielka - Bydgoszcz Emilianowo”		
ADRES OBIEKTU:	Stacja Nowa Wieś Wielka Linia Kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port km 0,985 dz. geod. 116/3, obręb Nowa Wieś Wielka 0011 Gmina Nowa Wieś Wielka Powiat bydgoski, Województwo Kujawsko-pomorskie		
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY		
KATEGORIA OBIEKTU:	IV i XXV		
BRANŻA:	DROGOWO - KOLEJOWA		
NAZWA RYSUNKU:	PRZEKROJ POPRZECZNY	SKALA:	1 : 50
ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
Projektant	mgr inż. Andrzej KOZŁOWSKI	upr. bud.: ONB-907/14/68 spec.: linie kolej., stacje i węzły	
DATA:	NR RUMOWY:	NR REWIZJI:	NR RYSUNKU:
08. 2018	032.231.2017	00	2