

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	<p style="text-align: center;">PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1157 G BARCINO – ŁOSINO (GMINA KOBYLNICZA I KĘPICA) PRZEJAZD KOLEJOWO – DROGOWY W KM 64,836 NA LINII KOLEJOWEJ NR 212 BYTÓW – KORZYBIE (DZ. NR 258, OBREB BARCINO, GM. KĘPICE, POW. SŁUPSK, WOJ. POMORSKIE)</p>
NAZWA I ADRES INWESTORA	<p style="text-align: center;">ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W SŁUPSKU UL. SŁONECZNA 16E, 76-200 SŁUPSK</p>
STADIUM	<p style="text-align: center;">PROJEKT BUDOWLANY</p>
BRANŻA	<p style="text-align: center;">TOROWA</p>
NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ	<p style="text-align: center;">Pracownia Projektowa „BUDTOR” Jacek Łęcki ul. Krzemowa 10C/29, 80-041 Gdańsk</p>
PROJEKTANT	inż. Andrzej Tomorowicz upr. nr OIK5-K-220/99
OPRACOWAŁ	mgr inż. Jacek Łęcki
SPRAWDZAJĄCY	inż. Jerzy Chojnacki upr. nr BPK 192-12/83

Gdańsk, kwiecień 2017 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Opis techniczny

1. Przedmiot i zakres opracowania
2. Materiały do projektowania
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
 - 4.1. Układ torowy
 - 4.2. Podtorze
 - 4.3. Nawierzchnia torowa
 - 4.4. Przejazd kolejowo - drogowy
 - 4.5. Oznakowanie
5. Uwagi końcowe

II. Załączniki

1. Uzgodnienie Projektu Budowlanego przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie nr IZIW4-505-24-2/01/2017 z dnia 15.05.2017 r.
2. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
3. Uprawnienia projektanta i sprawdzającego
4. Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa

III. Rysunki

Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny w skali 1:500

Rys. nr 2 – Przekrój normalny w skali 1:50

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zabudowa nowej nawierzchni na przejeździe kolejowo – drogowym na skrzyżowaniu nie eksploatowanej linii kolejowej nr 212 Bytów - Korzybie z drogą powiatową nr 1157G Barcino – Łosino w km 64,836.

Zakresem opracowania objęto:

- demontaż nawierzchni torowej na długości 25 m,
- korytowanie i profilowanie podtorza,
- oczyszczenie wybranej podsypki tłuczniowej,
- odbudowę nawierzchni torowej z materiałów z odzysku,
- podbicie toru,
- zabudowę toru wewnętrznymi płytami przejazdowymi typu CBP.

2. Materiały do projektowania

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1 : 500,
- Projekt modernizacji drogi,
- 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 2 marca 1999 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).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 26.02.1996 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 3.07.2003 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 kolejowy na przejeździe w km 64,836 zabudowany jest żelbetowymi płytami przejazdowymi typu CBP na szerokości 6 m. Stan płyt dostateczny.

Nawierzchnia torowa zbudowana jest z szyn typu S 49 na podkładach żelbetowych i podsypce tłuczniowej o grub. ok. 20 cm pod podkładem. W planie tor ułożone jest na prostej. W profilu podłużnym przebiega w pochyleniu 11‰.

Kąt skrzyżowania drogi z torem wynosi $69,3^\circ$.

4. Stan projektowany

4.1. Układ torowy – usytuowanie w planie i profilu.

Układ torowy w planie i profilu nie ulegnie zmianie. Tor na przejeździe należy ułożyć na prostej i w pochyleniu 11 ‰.

4.2. Podtorze

Podtorze na odcinku od km 64,8+23,50 do km 64,8+48,50 przewidziano ukształtować w pochyleniu jednostronnym 5%, zgodnie z przekrojem normalnym – rys. K-02.

Wskaźnik zagęszczenia podłoża $E_{min}=45$ MPa.

4.3. Nawierzchnia torowa

Projektuje się wbudowanie oczyszczonej podsypki tłuczniowej z odzysku z uzupełnieniem tłucznem nowym do grubości min. 25 cm pod podkładem.

Tor odbudować z wcześniej zdemontowanej nawierzchni torowej. Na całym przejeździe przed ułożeniem płyt i zabudową nawierzchni drogowej na szerokości wbudowanej podsypki tłuczniowej, rozłożyć geowłókninę separacyjną.

4.4. Przejazd kolejowo - drogowy

Projektuje się zabudowę toru kolejowego nowymi wewnętrznymi płytami przejazdowymi typu CBP na długości 15 m (5 płyt) od km 64,8+28,5 do km 64,8+43,5. Zewnętrzne płyty powinny mieć ścięte narożniki. W km 64,8+36,00 jak w stanie istniejącym zlokalizowana będzie oś przejazdu kolejowego kat „D” (oś drogi). Na przejeździe zaprojektowany został chodnik o szerokości 2 m , jezdnia o szer. 6m i ścieżka rowerowa o szer. 3 m. Nawierzchnię drogową z betonu asfaltowego należy ułożyć do zewnętrznych powierzchni szyn zgodnie z przekrojem normalnym – rys nr K-02. Po zewnętrznych stronach chodnika i ścieżki rowerowej znajdować się będą opaski szer. 0,5 m, które na dł. 3 m od szyn z obu stron toru należy wykonać z klinca.

Przejście z jednostronnego pochylenia jezdni na przejeździe do przekroju daszkowego zostanie wykonane stopniowo na długości 30 m. Pochylenie podłużne jezdni wyniesie po stronie prawej 0,66 % od przejazdu a po stronie przeciwnej 0,21 %.

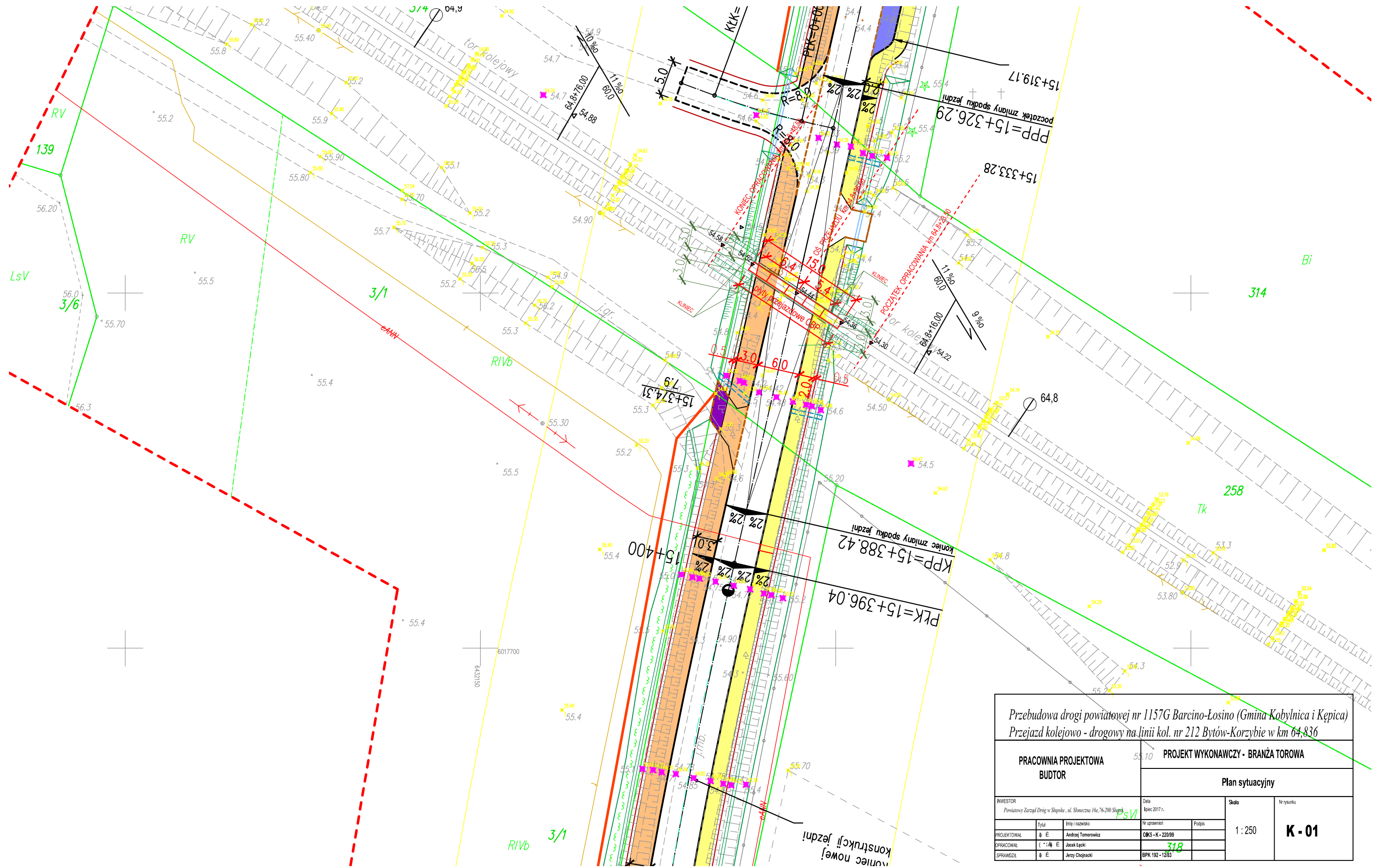
4.5. Oznakowanie

Oznakowanie przejazdu i przejścia przez tory od strony linii kolejowej pozostaje bez zmian jak w stanie istniejącym tj. wskaźnikami W6a. Oznakowanie od strony modernizowanej drogi wg. opracowania branży drogowej.

5. Uwagi końcowe

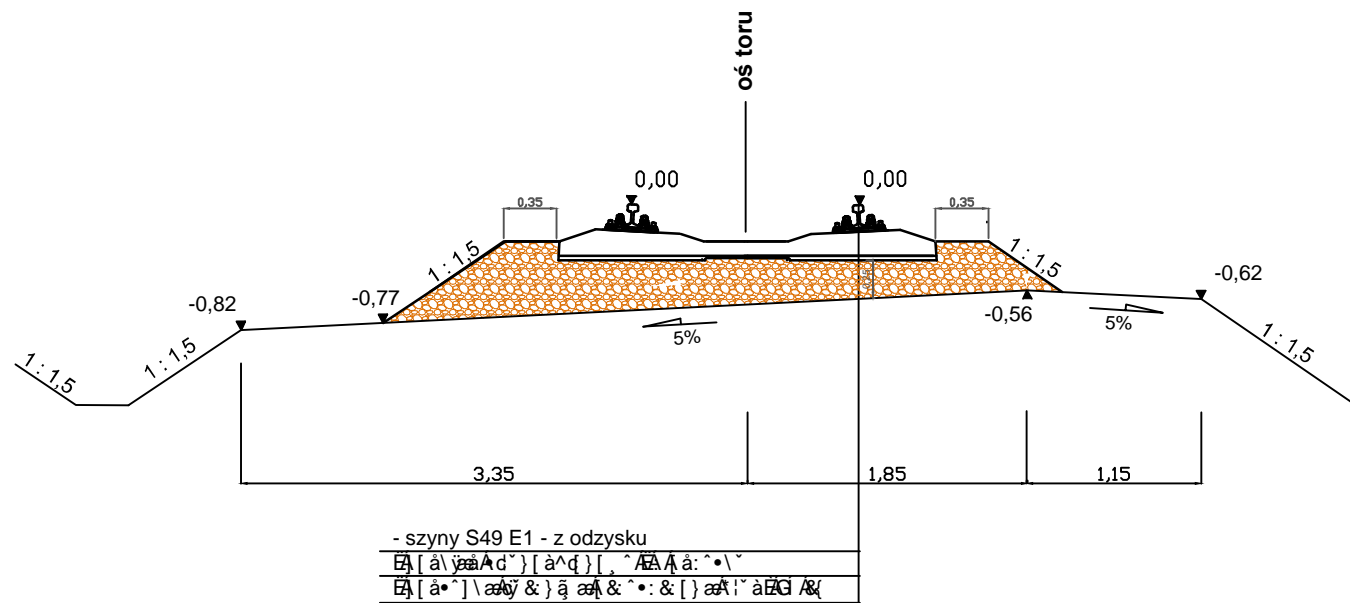
- Przed przystąpieniem do robót ziemnych, należy wykonać przekopy kontrolne w celu stwierdzenia czy nie znajduje się tam niezinventaryzowane uzbrojenie podziemne.
- W przypadku odkrycia w czasie wykonywania robót nie zinwentaryzowanego uzbrojenia podziemnego, należy roboty przerwać i powiadomić PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- Usunięcie przeszkód na i podziemnych nie jest tematem niniejszego opracowania.
- Opracowanie jest integralną częścią opracowania wielobranżowego na modernizację drogi powiatowej.

Projektant

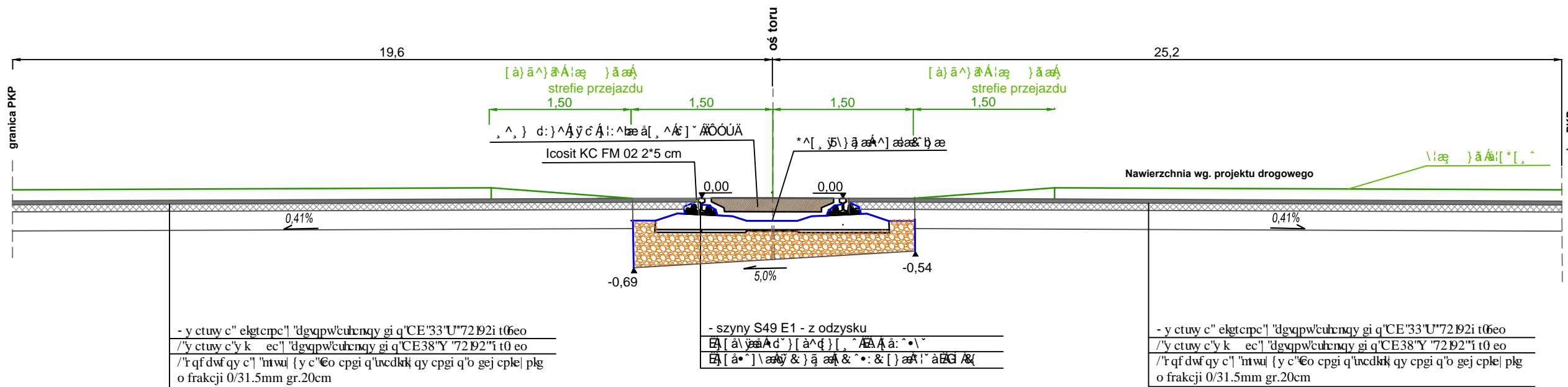


Przebudowa drogi powiatowej nr 1157G Barcino-Łosino (Gmina Kobylnica i Kępica)			
Przejazd kolejowo - drogowy na linii kol. nr 212 Bytów-Korzybie w km 64,836			
PRACOWNIA PROJEKTOWA BUDTOR		PROJEKT WYKONAWCZY - BRANZA TOROWA	
INWESTOR Powiatowy Zarząd Dróg w Słupsku, ul. Słoneczna 16c, 76-200 Słupsk		Data lipiec 2017 r.	
PROJEKTOWAŁ mgr inż. Andrzej Tomonowicz		Skala 1:250	
OPRACOWAŁ mgr inż. Jerzy Chojński		Nr punktu K-01	
SPRAWDZIŁ mgr inż. Jerzy Chojński		Data lipiec 2017 r.	
Nr uprawnień OK5-K-220/99		Podpis 318	
BPK 192-12/83			

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1157G BARCINO-LOSINO (GMINA KOBYLNICA I KĘPICA) PRZEJAZD KOLEJOWO - DROGOWY NA LINII KOL. NR 212 BYTÓW-KORZYBIE W KM 64,836



PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1157G BARCINO-LOSINO (GMINA KOBYLNICA I KĘPICA) PRZEJAZD KOLEJOWO - DROGOWY NA LINII KOL. NR 212 BYTÓW-KORZYBIE W KM 64,836



Przebudowa drogi powiatowej nr 1157G Barcino-Losino (Gmina Kobylnica i Kępica) Przejazd kolejowo - drogowy na linii kol. nr 212 Bytów-Korzybie w km 64,836			
PRACOWNIA PROJEKTOWA BUDTOR		PROJEKT WYKONAWCZY - BRANŻA TOROWA Przekroje normalne	
INWESTOR Powiatowy Zarząd Dróg w Słupsku, ul. Słoneczna 16c/76-200 Słupsk	Data lipiec 2017 r.	Skala 1 : 50	Nr rysunku K - 02
PROJEKTOWAŁ Andrzej Tomorowicz	OIK5-K-220/99	Podpis	
OPRACOWAŁ Jacek Łęcki			
SPRAWDZIŁ Jerzy Chojnacki	BPK 192 - 12/83		