

Projekt ten przyczynia się do zmniejszenia różnic społecznych i gospodarczych pomiędzy obywatelami Unii Europejskiej

Inwestor:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Wykonawca – Jednostka projektowa – Lider konsorcjum:



EGIS Poland Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa
Tel. (22) 20 30 100, fax (22) 20 30 101
e-mail: biuro@egis-poland.com

Wykonawca – Jednostka projektowa – Partner konsorcjum:



WYG International Sp. z o.o.
ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7, 02-366 Warszawa
Tel. (22) 492 71 00, fax (22) 492 71 13
e-mail: warszawa@wyginternational.pl

Nazwa projektu:

„Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”

Nazwa zadania:

Odcinek D - Roboty budowlane na linii kolejowej nr 229 odc. Glinicz - Kartuzy realizowane w ramach projektu "Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto"

Nazwa obiektu budowlanego:

Linia kolejowa wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Adres obiektu budowlanego:

Województwo pomorskie, powiat: kartuski, gminy: Kartuzy, Żukowo

Odcinek:

ODCINEK D

Linia kolejowa 214 od km 7,131 do km 11,407

Linia kolejowa 229 od km 31,000 (projektowany km 30,935) do km 42,100 (projektowany km 42,115)

Stadium:

PROJEKT WYKONAWCZY

Tom / Część / Zeszyt

TOM II Projekt wykonawczy
Część 9 – obiekty obsługi podróży i małej architektury
Zeszyt 3 – Dojścia do peronów

Tytuł opracowania

Projekt budowlany

Nr opracowania:

5

Nr egzemplarza:

001


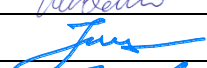

Data:

20.03.2020r.

Kategoria obiektu budowlanego:

Kategoria IV, XXV, XXVIII

ZESPÓŁ AUTORSKI

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Numer uprawnień bud.	Specjalność uprawnień bud.	Podpis
Koordinator w branży drogowej	Tomasz Małkowski	MAP/0291/POOD/14	drogowa	
Projektant	Michał JUREK	MAP/0107/POOD/08	drogowa	
Sprawdzający	Paweł ZAJDEL	PDK/0089/POOD/10	drogowa	

Opracowanie składa się z następujących tomów:

- TOM I – Projekt Zagospodarowania Terenu
 - Część 1 – Formalno – prawna
 - Część 2 – Opis techniczny
 - Część 3 – Rysunkowa
- **TOM II – Projekt Architektoniczno-Budowlany**
 - Część 1 – Układ torowy, podtorze i odwodnienie,
 - Część 2 – Układ drogowy i przejazdy kolejowo-drogowe,
 - Część 3 – Urządzenia sterowania ruchem i dSAT,
 - Część 4 – Sieć trakcyjna,
 - Część 5 – Elektroenergetyka nietrakcyjna,
 - Część 6 – Urządzenia, sieci i instalacje telekomunikacji,
 - Część 7 – Obiekty inżynierskie,
 - Część 8 – Obiekty kubaturowe wraz z instalacjami,
 - **Część 9 – Obiekty obsługi podróży i małej architektury,**
 - Część 10 – Urządzenia i sieci sanitarne (wod, kan, gaz, co),
 - Część 11 – Ochrona środowiska,
 - Część 12 – Wycinka drzew,
 - Część 13 – Rozbiórki obiektów kubaturowych,
 - Część 14 – Linia Potrzeb Nietrakcyjnych,
 - Część 15 – Hydrotechnika,
- TOM III – Dokumentacja geologiczno - inżynierska
- TOM IV – Geotechniczne warunki posadowienia obiektu budowlanego - Projekt Geotechniczny
- TOM V – Informacja BIOZ

Spis treści

1	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	6
2	PODSTAWA PRACOWANIA.....	6
3	MATERIAŁY WEJŚCIOWE	6
4	UZGODNIENIA, OPINIE, ZAŚWIADCZENIA.....	7
5	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	7
6	STAN ISTNIEJĄCY	7
6.1	Przystanek osobowy Dzierżążno.....	7
6.2	Stacja Kartuzy	8
7	STAN PROJEKTOWANY	8
7.1	Budowa miejsc postojowych.....	8
7.2	Przebudowa dojazdów do peronów	8
8	ROBOTY ROZBIÓRKOWE	11

Wykaz użytych skrótów i oznaczeń wraz z objaśnieniami:

1. AGC – Europejska Umowa o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych;
2. AGTC – Europejska Umowa o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i obiektach towarzyszących;
3. CEN/CENELEC – Normy europejskie przyjęte przez Europejski Komitet Standaryzacji (CEN) i Europejski Komitet Standaryzacji Elektrotechnicznej (CENELEC);
4. CPV – Wspólny Słownik Zamówień (Common Procurement Vocabulary);
5. CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
6. Dokumentacja geotechniczna – dokumentacja geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych w skład których wchodzi: opinia geotechniczna, dokumentacja badań podłoża gruntowego oraz projekt geotechniczny zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r.;
7. dSAT – urządzenia do detekcji (wykrywania) stanów awaryjnych taboru;
8. DTR – dokumentacja techniczno-ruchowa;
9. eor – elektryczne ogrzewanie rozjazdów;
10. ETCS – (European Train Control System) Europejski System Sterowania Pociągami;
11. ERTMS – (European Rail Traffic Management System) Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym;
12. GSM-R – (Global System for Mobile Communications-Railway) - Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej;
13. IR – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji;
14. ISE – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sekcja Eksploatacji (wykonawcza komórka organizacyjna IZ);
15. IZ – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych;
16. KODGiK – Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej;
17. KPP – Koncepcja Programowo-Przestrzenna;
18. LCS – Lokalne Centrum Sterowania;
19. LPN – linia potrzeb nietrakcyjnych;
20. PDH – (Plesiochronous Digital Hierarchy) plezjochronione systemy teletransmisyjne;
21. PKP PLK S.A. – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
22. PKP S.A. – Polskie Koleje Państwowe S.A.;
23. Plan BIOZ – Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
24. PODGiK - Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej;
25. Postępowanie – postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzone przez Zamawiającego na podstawie niniejszego opisu przedmiotu zamówienia;
26. Prawa - przepisy prawa obowiązujące na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz Regulacje Zamawiającego przedstawione w Załączniku nr 1;
27. Projekt - zakres rzeczowy planowany do realizacji w ramach projektu POIiŚ 2014-2020 pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”

- 28. Zamówienie - zakres rzeczowy planowany do realizacji w ramach niniejszego OPZ.
- 29. Projektant – podmiot – wykonawca niniejszego zamówienia – realizujący prace o charakterze projektowym, dysponujący odpowiednim personelem posiadającym odpowiednie uprawnienia i doświadczenie;
- 30. PZP – ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. 2015, poz. 2164),
- 31. REOR – Rozdzielnica Elektrycznego Ogrzewania Rozjazdów;
- 32. RSO – Rozdzielcza Szafa Oświetleniowa;
- 33. SANEPID – kolokwialne określenie organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej,
- 34. SDH – (Synchronous Digital Hierarchy) synchroniczna hierarchia teletransmisyjnych systemów cyfrowych;
- 35. SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 36. SŁK – System Łączności Kolejowej;
- 37. SIWZ – Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia dla niniejszego postępowania;
- 38. SMUE – System Monitoringu Urządzeń Elektroenergetycznych;
- 39. srk – sterowanie ruchem kolejowym;
- 40. SW - Studium Wykonalności dla zadania „Dokumentacja przygotowawcza dla II etapu rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM” Warszawa, lipiec 2015 r.;
- 41. TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa;
- 42. TSI – Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności;
- 43. TVu – Telewizja Użytkowa - główne zastosowanie na kolei do monitorowania jednopoziomowych przejazdów kolejowych, przejść dla pieszych oraz terenów i obiektów kolejowych;
- 44. UTK – Urząd Transportu Kolejowego (poprzednio GIK);
- 45. Wykonawca – podmiot wyłoniony w wyniku przetargu, realizujący niniejsze zamówienie;
- 46. Zakład Elektroenergetyczny – firma zajmująca się dystrybucją i wytwarzaniem energii elektrycznej;
- 47. Zamawiający – zleceniodawca niniejszego zamówienia, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowany zgodnie z warunkami umowy;
- 48. Zamówienie/Umowa – zamówienie publiczne, którego przedmiot został w sposób szczegółowy opisany w niniejszym opisie przedmiotu zamówienia;
- 49. ZOPI – Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.;
- 50. ZUDP – Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w PKP S.A.

1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania są projekty branżowe przebudowy i budowy układów drogowych kolidujących z robotami budowlanymi przewidzianymi na liniach kolejowych nr 214 i nr 229.

2 PODSTAWA PRACOWANIA

Opracowanie realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy EGIS Poland Sp. z o.o. i WYG International Sp. z o.o., a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącej opracowania dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego na odc. linii kolejowych nr 201, 214 i 229 realizowanego w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I.

3 MATERIAŁY WEJŚCIOWE

- 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. 2016 poz. 124);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, (Dz. U. 2015 poz. 1744 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63 poz. 735 wraz z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2018 poz.1935);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2018 poz. 2068);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz. U. 2018 poz. 1202);
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2017 poz. 1496);
- Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{\max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) – TOM XI BUDOWLE;

- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, Politechnika Gdańska, GDDKiA, Gdańsk, 2014 r.;
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, IBDiM, Warszawa, 2013;
- PN-S-02204:1997 „Drogi samochodowe-odwodnienie dróg”.

4 UZGODNIENIA, OPINIE, ZAŚWIADCZENIA

Niezbędne uzgodnienia, opinie, zaświadczenia, warunki techniczne, zaświadczenia o wpisie do izb, kopie uprawnień budowlanych, etc. znajdują się w odrębnym tomie.

5 CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest ustalenie rozwiązań projektowych związanych z przebudową i budową dojazdów do peronów na liniach kolejowych nr 214 i nr 229.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę miejsc postojowych w rejonie przystanków oraz stacji;
- przebudowę istniejących chodników i budowę nowych w rejonie przystanków oraz stacji;
- przebudowę i budowę dojazdów do peronów;

6 STAN ISTNIEJĄCY

Inwestycja zlokalizowana będzie w województwie pomorskim, na terenie powiatu kartuskiego, w gminach Żukowo i Kartuzy.

Opracowanie obejmuje przystanek osobowy Dzierżążno oraz stację Kartuzy.

6.1 Przystanek osobowy Dzierżążno

Jest to przystanek osobowy na szlaku Gliniec – Kartuzy. Przystanek wyposażony jest w peron jednokrawędziowy:

- z peronu nr 1 zlokalizowanego przy torze nr 1 odjeżdżają pociągi w kierunku Stacji Kartuzy. Peron jest zmodernizowany i posiada jedną krawędź peronową, która znajduje się na wysokości 0,76 m powyżej główki szyny. Długość peronu to ok. 150 m, szerokość to od 3,16m do 5,78m. Ściany peronu wykonane z prefabrykowanych elementów betonowych, konstrukcji BSK21. Peron posiada nawierzchnię z płyt chodnikowych 30x30.

Dojście do peronu z terenu przyległego.

6.2 Stacja Kartuzy

Jest to trzykierunkowa stacja węzłowa przez którą przechodzi jednotorowa linia nr 229 z Pruszcza Gdańskiego do Łeby oraz kończy się jednotorowa linia z Somonina. Na stacji znajdują się dwa perony:

- peron nr 1 zlokalizowanego przy torze nr 1 posiada jedną krawędź peronową, która znajduje się na wysokości 0,3 m powyżej główki szyny. Długość peronu to ok. 105,5 m, szerokość to od 2,7m do 1,55m. Ściany oporowe peronu wykonane z prefabrykowanych elementów betonowych. Obecnie peron nie jest eksploatowany. Dojście do peronu znajduje się w poziomie szyn.
- peron nr 2 jest wyspowy, lokalizowany przy torze nr 3 i nr 7. Pociągi odjeżdżają z niego w kierunku Glinca i w kierunku Łeby. Peron jest zmodernizowany, posiada dwie krawędzie peronowe, która znajduje się na wysokości 0,76 m powyżej główki szyny. Długość peronu to ok. 150m, szerokość to 7,17m. Ściany oporowe peronu wykonane z prefabrykowanych elementów betonowych konstrukcji BSK21. Peron posiada nawierzchnię z płyt chodnikowych 30x30

Dojście do peronu znajduje się w poziomie szyn i jest zabezpieczone labiryntami.

7 STAN PROJEKTOWANY

7.1 Budowa miejsc postojowych

Do budowy przewidziano miejsca postojowe zlokalizowane:

- przy przebudowanej drodze wewnętrznej w rejonie PO Dzierżążno

Wymiary miejsc postojowych dla samochodów osobowych w układzie prostokątnym wynoszą 5,0 m x 2,5 m (długość x szerokość) oraz 5,0 m x 3,6 m dla pojazdów przewożących osoby niepełnosprawne.

Przy stacji Kartuzy w stanie istniejącym przy dworcu zlokalizowany jest parking z miejscami wydzielonymi dla pojazdów przewożących osoby niepełnosprawne. Dojście z parkingu zgodnie ze stanem istniejącym.

7.2 Przebudowa dojazdów do peronów

Do przebudowy przewidziano dojeżdżania do peronów zlokalizowane:

- przy stacji Kartuzy.
- przy stacji Dzierżążno,

Stacja Kartuzy:

Dojście (rampa) na peron nr 1 i nr 2 zaprojektowano o pochyleniu podłużnym wynoszącym odpowiednio 4,46% i 4,05%. Szerokość dojścia do peronu nr 1 wynosi 2,64m, do peronu nr 2 wynosi 3,70m. Szerokość dojścia w poziomie szyn do peronu nr 2 wynosi 3,00m. Dojścia do peronów dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Dodatkowo na stacji Kartuzy przy istniejącym budynku dworca w obrębie projektowanych dojść do peronów zaprojektowano przebudowę istniejącej nawierzchni w dowiązaniu do nowego układu dojść. W celu odprowadzenia wody opadowej na placu przystajnym zaprojektowano liniowe odwodnienie z rusztem. Spadki poprzeczne na placu przystajnym ukształtowano w stronę odwodnienia i wynoszą od 1,0% do 3,0%. Szerokość pomiędzy budynkiem dworca a ścianką typu L zabezpieczającą dojście na peron nr 1 wynosi 4,85m.

Szczegóły rozwiązania dojść zawiera rysunek nr P224-PW-PER-DRO-04-001-3001-3.1.

Stacja Dzierżążno:

Dojście nr 1 w km 36+275

Dojście (rampa) na peron zaprojektowano o pochyleniu podłużnym wynoszącym maksymalnie 4,95%. Szerokość dojścia wynosi 2,00m. Szerokość dojścia w poziomie szyn wynosi 2,50m. Przejście przez tory zabezpieczone zostało labiryntami o szerokości przejścia od 1,80m do 1,85m. Zaprojektowane barierki na labiryntach nachodzą na siebie i wymuszają przez to zmianę kierunku ruchu pieszych. Szerokość pomiędzy barierkami w środkowej części labiryntów wynosi 1,75m. Szerokość chodnika zlokalizowanego przy krawędzi drogi gminnej wynosi 2,20m a pochylenie podłużne dostosowane jest do przebudowywanej drogi gminnej i wynosi od ~0,5% do ~2,5%.

Szczegóły rozwiązania dojścia zawiera rysunek nr P224-PW-PER-DRO-04-001-3001-3.2.

Dojście nr 2 w km 36+457

Dojście na peron zaprojektowano o pochyleniu podłużnym wynoszącym maksymalnie 4,95%. Szerokość dojścia wynosi 2,00m. Szerokość dojścia w poziomie szyn wynosi 2,50m. Przejście przez tory zabezpieczone zostało labiryntami o szerokości przejścia od 1,80m do 1,90m. Zaprojektowane barierki na labiryntach nachodzą na siebie i wymuszają przez to zmianę kierunku ruchu pieszych. Szerokość pomiędzy barierkami w środkowej części labiryntów wynosi 1,75m.

Szczegóły rozwiązania dojścia zawiera rysunek nr P224-PW-PER-DRO-04-001-3001-3.3.

Dojścia do peronów przy stacji Kartuzy i Dzierżążno dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Szczegóły dotyczące spadków podłużnych i poprzecznych wg przekrojów dojść. Szerokość łuków poziomych (żłobków) w miejscach dojść do peronów (przejść) LK nr 229 w km 36+275, w km 36+457 zgodnie z § 36 ust. 1 pkt. 2 ppkt a) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (wg Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.) wynosić będzie min. 60mm a max. 75mm (wg TSI

PRM). Dla przejścia w km 41+330 wg LK nr 229 (km 7+565 wg LK nr 214) szerokość łuków poziomych (żłobków) wynosić będzie min. 70mm (wg Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.) a max. 75mm (wg TSI PRM).

Przy dojeżdżeniu do peronów wydzielono utwardzone place przeznaczone pod stojaki rowerowe. Szczegóły wg zeszytu 9.5 MA.ARCH-PER

Dane konstrukcyjne dojść do peronów

Konstrukcja ścianek wejść na perony zaprojektowana została z żelbetowych ścianek typu L o zmiennej wysokości ułożonych na podsypce cementowo-piaskowa -1:4 o grubości ok. 5 cm po zagęszczeniu oraz na fundamencie betonowym o grubości 20cm (beton C12/15).

Na odcinku dojścia do peronów zamontowano elementy bezpieczeństwa ruchu w postaci barierek ochronnych. Szczegóły dotyczące barierek ochronnych wg zeszytu 9.5 MA.ARCH-PER

Konstrukcję nawierzchni dojścia do peronów zaprojektowano jako układ następujących warstw w zależności od miejsca występowania:

Nawierzchnia dojścia poza torowiskiem w miejscu występowania gruntu rodzimego – płytki chodnikowe:

- 8cm - warstwa ścieralna z płytki chodnikowej małogabarytowej niefazowanej 40cm x 40cm
 - 3cm - podsypka cementowo-piaskowa
 - 15cm - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5mm (kat. C50/30)
 - 15cm - warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5mm (kat. CNR) gr. 15cm
 - warstwa nasypowa z gruntu niewysadzinowego wg normy PN-S-02205:1998 gr. Zmienna (*)
- (*) warstwa występuje na odcinkach nasypowych

Nawierzchnia dojścia w miejscu torowiska – płytki chodnikowe:

- 8cm - warstwa ścieralna z płytki chodnikowej małogabarytowej niefazowanej 40cm x 40cm
- 3cm - podsypka cementowo-piaskowa
- 12cm - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu cementowego C8/10
- warstwa nasypowa z tłucznia 31,5/63mm

Nawierzchnia dojścia w miejscu torowiska – beton asfaltowy:

- 4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 4cm
- 15cm - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5mm (kat. C50/30)
- warstwa nasypowa z tłucznia 31,5/63mm

Nawierzchnia placu przydworcowego Kartuzy – płytki granitowe:

- 8cm - warstwa ścieralna z płytki granitowej 60cm x 60cm

- 3cm - podsypka cementowo-piaskowa
- 12cm - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu cementowego C8/10
- warstwa nasypowa z tłucznia 31,5/63mm

Lokalizacja występowania poszczególnych konstrukcji nawierzchni wg przekrojów dla stacji Kartuzy oraz stacji Dzierżążno (rysunki nr P224-PW-PER-DRO-04-001-3001 – od 3.1-do 3.3).

8 ROBOTY ROZBIÓRKOWE

W miejscu przystanków osobowych oraz stacji kolejowych przewiduje się rozbiórkę istniejących konstrukcji nawierzchni dojść do peronów (płytki chodnikowe, płyty żelbetowe) wraz z ograniczającym ją obrzeżami betonowymi i krawężnikami betonowymi.

Ponadto do rozbiórki przewidziano istniejącą nawierzchnię na chodnikach (z płyt betonowych, oraz kostki brukowej betonowej) wraz z ograniczającym ją krawężnikiem i obrzeżem betonowym. Rozbiórką objęto również nawierzchnię na zjazdach, przepusty pod zjazdami a także istniejące ściekowe elementy korytkowe. Wszystkie zjazdy o nawierzchni betonowej przewidziano do rozebrania.

W przypadku stwierdzenia materiałów szkodliwych dla środowiska pochodzących z rozbiórki, Wykonawca zobowiązany jest do recyklingu tych materiałów lub zapewnienia ich utylizacji poprzez wyspecjalizowaną firmę posiadającą stosowne zezwolenia.