

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

Investor:



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:



Databout 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: recepcja@databout.pl

Nazwa projektu:

**„Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”**

Nazwa zadania:

**Odcinek C** - Roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Gdańsk Osowa – Gdynia Główna 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: Gdańsk, Gdynia Kartuzy, gmina: M. Gdańsk, M. Gdynia, Żukowo

Odcinek:

ODCINEK C1

Linia kolejowa 201 od km 187,045 do km 191,629

Stadium:

**PROJEKT WYKONAWCZY**

Tom / Część

TOM II Projekt Wykonawczy  
Część 8 – obiekty kubaturowe wraz z instalacjami  
Część 8.1 – Budynek socjalny w Gdańsku Osowie  
Zeszyt 7 – Projekt dróg, chodników i terenów przyległych

Tytuł opracowania:

**PROJEKT WYKONAWCZY**

Nr opracowania:

10.1

Nr egzemplarza:

01



Data:

18.04.2023 r.

Kategoria obiektu budowlanego:

Kategoria IV, XXV, XXVIII

ZESPÓŁ AUTORSKI

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Numer uprawnień bud.	Specjalność uprawnień bud.	Podpis
Projektant	Urszula CZAJKA-ORLIŃSKA	PDK/0126/POOD/14	drogowa	
Sprawdzający	Michał JUREK	MAP/0107/POOD/08	drogowa	

Opracowanie składa się z następujących tomów:

- **TOM I – Projekt Zagospodarowania Terenu**
  - Część 1 – Opis techniczny
  - Część 2 – Rysunkowa
- **TOM II – Projekt Wykonawczy**
  - Część 1 – Układ torowy, podtorze i odwodnienie,
  - Część 2 – Układ drogowy i przejazdu kolejowo-drogowe,
  - Część 4 – Sieć trakcyjna,
  - Część 5 – Elektroenergetyka nietrakcyjna,
  - Część 7 – Obiekty inżynieryjne,
  - **Część 8 – Obiekty kubaturowe wraz z instalacjami,**
    - **Część 8.1 – Budynek socjalny w Gdańsku Osowie**
      - Zeszyt 1 – Architektura
      - Zeszyt 2 – Konstrukcja
      - Zeszyt 3 – Instalacje elektryczne
      - Zeszyt 4 – Przyłącza elektryczne i oświetlenie terenu
      - Zeszyt 5 – Instalacje sanitarne
      - Zeszyt 6 – Przyłącza i instalacje zewnętrzne sanitarne
      - **Zeszyt 7 – Projekt dróg, chodników i terenów przyległych**
      - Zeszyt 8 – Przyłącza teletechniczne
  - Część 9 – Obiekty obsługi podróżnych 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,

## Spis treści

I.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	6
II.	PODSTAWA PRACOWANIA.....	6
III.	MATERIAŁY WEJŚCIOWE .....	6
IV.	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA .....	7
V.	STAN ISTNIEJĄCY I PROJEKTOWANY .....	7
1.1.	Rozwiązanie sytuacyjne .....	8
1.2.	Rozwiązanie wysokościowe .....	8
1.3.	Przekrój typowy.....	8
VI.	ODWODNIENIE TERENU .....	9

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 POLiŚ 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.

## **I. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy branży drogowej dla zagospodarowania terenu przy budynku socjalnym w Gdańsku Osowie będącego częścią inwestycji linii kolejowej nr 201 w ramach projektu pn. "Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto".

## **II. 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 kolejowej nr 201 realizowanego w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.

## **III. 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);
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.III wydana 30.06.2020r.;
- Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie zmieniająca decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o środowiskowych uwarunkowaniach DOOŚ-WDŚZIL.420.18.2020.MKW.65 wydana 26.08.2022;
- 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”.

#### **IV. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest ustalenie rozwiązań projektowych branży drogowej związanych z zagospodarowaniem terenu przy budynku socjalnym w Gdańsku Osowie. Opracowanie wykonano w oparciu o dokumentację branży kubaturowej.

Zakres inwestycji obejmuje:

- Rozbiórkę istniejącej nawierzchni drogi z płyt betonowych
- utwardzenie terenu wokół nastawni wraz z miejscem na gromadzenie odpadów stałych;
- montaż ogrodzenia terenu.

#### **V. STAN ISTNIEJĄCY I PROJEKTOWANY**

- Lokalizacja: powiat M. Gdańsk, gmina M. Gdańsk, miasto Gdańsk, dzielnica Gdańsk Osowa.

W miejscu projektowanych zabudowań budynku socjalnym w Gdańsku Osowie w stanie istniejącym znajduje się droga dojazdowa do budynku Nastawni Gdańsk Osowa-



Projektowany dojazd do budynku socjalnego w Osowie odbywać się będzie przebudowanym odcinkiem istniejącej drogi z płyt betonowych.

### **1.1. Rozwiązanie sytuacyjne**

Projektowane zagospodarowanie terenu wokół budynku socjalnego w Gdańsku Osowie obejmuje obszar o wymiarach ok. 11-14 m x 50 m umiejscowiony w śladzie drogi dojazdowej do nastawni Gdańsk Osowa. Dodatkowo zaprojektowano przebudowę istniejącej drogi dojazdowej. Projektowany odcinek, na długości ok 400m, będzie mieć nawierzchnię z płyt betonowych o szerokości 3,0 m z obustronnymi poboczami szerokości 0,75m. Dalszy odcinek o długości 25m projektowany jest o szerokości 5,0 m z kostki betonowej obramowanej krawężnikiem betonowym.

W bezpośrednim sąsiedztwie budynku zaprojektowano teren utwardzony z kostki betonowej o minimalnej szerokości 1,5m oraz, od strony wschodniej, przewidziano powierzchnie utwardzoną o szerokości 5,0m, jako kontynuację drogi dojazdowej do budynku nastawni. Łącznie teren utwardzony wokół budynku wynosi ok. 570m<sup>2</sup>.

Nowoprojektowana powierzchnia z kostki betonowej została obramowana krawężnikiem betonowym o wymiarach 20x30cm i posadowiony na fundamencie betonowym wraz z opornikiem. Wokół terenu zaprojektowano ogrodzenia z siatki stalowej wraz z bramą i furtką, przymocowanej do stalowych słupków ogrodzeniowych posadowionych na fundamencie z betonu C12/15.

Po prawej stronie drogi dojazdowej zaprojektowano miejsce do gromadzenia odpadów stałych.

### **1.2. Rozwiązanie wysokościowe**

Profil podłużny projektowanego terenu wokół budynku socjalnego został opracowany przy uwzględnieniu:

- wymagań Rozporządzenia 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 wraz z późniejszymi zmianami);
- ukształtowania terenu i profilu istniejącej drogi dojazdowej do nastawni Osowa,
- istniejącego zagospodarowania terenu oraz technologii wykonania konstrukcji nawierzchni.

Pochylenie podłużne i poprzeczne terenu utwardzonego wokół budynku socjalnego zaprojektowano z zapewnieniem sprawnego odwodnienia.

### **1.3. Przekrój typowy**

Pochylenie poprzeczne drogi dojazdowej, utwardzonego terenu wokół budynku socjalnego oraz miejsc pod odpady zaprojektowano z uwzględnieniem zapewnienia sprawnego odwodnienia i dowiązaniem do istniejącego terenu. Zaprojektowano pochylenie terenu 2% w kierunku od budynku oraz pochylenie poprzeczne nawierzchni drogowej 2% w lewym



kierunku. W miejscu wejścia do budynku zaprojektowano wyniesienie terenu w stosunku do terenu przyległego.

Dla terenu wokół budynku zaprojektowano nawierzchnie z kostki brukowej betonowej grubości 8cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm i na podbudowie z mieszanki niezwiązanej 0/31,5mm z kruszywem C<sub>50/30</sub> grubości 22cm. Natomiast dla drogi dojazdowej z płyt betonowych gr. 15cm na podbudowie z mieszanki niezwiązanej 0/31,5mm z kruszywem C<sub>50/30</sub> grubości 22cm. Wokół terenu zaprojektowano ogrodzenia z siatki stalowej wraz z bramą i furtką, przymocowanej do stalowych słupków ogrodzeniowych posadowionych na fundamencie z betonu C12/15

## **VI. ODWODNIENIE TERENU**

W celu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z proj. nawierzchni ukształtowano odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne z odprowadzeniem wody do kanalizacji deszczowej oraz istniejącego systemu odwodnienia.