

PROJEKT BUDOWLANO- WYKONAWCZY

branża:

INŻYNIERIA LĄDOWA

nazwa inwestycji:

PROJEKT ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO DWORCA KOLEJOWEGO WE WSCHODNIEJ CZĘŚCI DZ. NR 180, BUDOWA DWORCA KOLEI WĄSKOTOROWEJ Z FUNKCJĄ WYSTAWIENNICZO GASTRONOMICZNĄ WRAZ Z INSTALACJAMI WEWNĘTRZNYMI I ZEWNĘTRZNYMI ORAZ PRZEBUDOWĄ PERONU KOLEJOWEGO PRZY TORZE NR 9 W KILOMETRZE (TORU 7) OD 0.059 DO 0.126, BUDOWA PRZEJAZDU PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ NR 7 I 9 W KILOMETRZE 0.131,59 (TORU 7) I PRZEJŚCIA PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ NR 1, 2, 4 W KILOMETRZE 20.976,83 (TORU 1), BUDOWA PRZEJŚĆ INSTALACJI ZEWNĘTRZNYCH POD TORAMI:

-INSTALACJI LINII ELEKTRYCZNEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 1, 2, 3 W KILOMETRZE 20.931 (TORU 1) ORAZ KILOMETRZE 20.974,60 (TORU 1)

-INSTALACJI LINII ELEKTRYCZNEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.113,90 (TORU 7)

-LINII OŚWIECENIOWEJ WZDŁUŻ PRZEBUDOWYWANEGO PERONU

-INSTALACJI TELETECHNICZNEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.116,30 (TORU 7)

-INSTALACJI KANALIZACJI SANITARNEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.127,5 (TORU 7)

-ZEWNĘTRZNEJ INSTALACJI KANALIZACJI DESZCZOWEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.131,59 (TORU 7) ORAZ ELEMENTÓW KANALIZACJI DESZCZOWEJ W OBRĘBIE PRZEJAZDU KOLEJOWEGO

-ZEWNĘTRZNEJ INSTALACJI WODY PRZECIWPÓŻAROWEJ PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.151,66 (TORU 7)

-ZEWNĘTRZNEJ INSTALACJI WODY PRZESZTORZĄ PRZESZTORZĄ 7, 9 W KILOMETRZE 0.,156,60 (TORU 7) NA PONIDZIU W M. UMIANOWICE, GM. KIJE NA DZIAŁCE O NR EWID. 180 OBRĘB UMIANOWICE W RAMACH INWESTYCJI POLEGAJĄCEJ NA "BUDOWIE OŚRODKA EDUKACJI PRZYRODNICZEJ NA PONIDZIU W M. UMIANOWICE GM. KIJE NA TERENIE DZIAŁEK 180, 269, 270, 281/1"

lokalizacja: Działka o nr ewid: 180, Umiadowice, Gmina Kije

inwestor:

ZESPÓŁ ŚWIĘTOKRZYSKICH I NADNIDZIAŃSKICH PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH
ul. Łódzka 244,
25-656 Kielce

jednostka projektowa:

TERA GROUP Pracownia Architektoniczna Sp. z o.o.

NIP: 959-195-03-17 REGON:260653634 KRS:0000441660

25-514 Kielce ul. Kozia 2/2

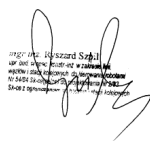
T+48 883 939 139

e-mail: pracownia@teragroup.pl

www.teragroup.pl

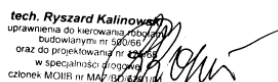
Część. Przebudowa peronu przy torze nr 9 stacji Umiadowice, budowa przejazdu kat. D w km 0.131,59 (tor nr 7 stacji Umiadowice), przejścia dla pieszych użytku niepublicznego przez tory nr 1, 2, 4 km 20.974,60 linii Jędrzejów – Stawiany Pińczowskie

mgr inż. Ryszard Szpil
nr upr. 2/93 Sk-ce
(projektował)



mgr inż. Ryszard Szpil
upr. 2/93 Sk-ce
nr 25021
Szpil Ryszard

Ryszard Kalinowski
nr upr. 125/68 WZDP
(sprawdzający)



tech. Ryszard Kalinowski
uprawnienia do kierowania
budowlanymi nr 125/68
oraz do projektowania nr 125/68
w specjalności projektowania
członek MOIR nr 125/68

SIERPIEŃ 2018

Część I. Część ogólna

Część II. Część techniczna

- 1. Opis techniczny***
- 2. Rysunki***

Część I. Część ogólna

Spis treści

- 1. Odpisy uprawnień zawodowych – projektanta i sprawdzającego*
 - 1.1. Ryszard Szpil*
 - 1.2. Ryszard Kalinowski*
- 2. Ksero zaświadczeń przynależności do I.I.B.*
- 3. Uproszczone wypisy z rejestru gruntów*
- 4. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia*

Odpis uprawnień zawodowych – projektanta

URZĄD WOJEWODY
w Skierniewicach

(pieczęć)

Nr 2/93- Sk-ce.

Skierniewice, dnia 14 kwietnia 1993 r.

DECYZJA O ŚTWARDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 1 i § 13 ~~XXX~~ ust. 1 pkt. 3 lit. a/

rozporządzenie Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) z późniejszymi zmianami, tj. Dz. U. Nr 42 z 1983 r., poz. 334 i Dz. U. Nr 69 z 1991 r., poz. 299

Obywatel(ki) RYSZARD, JAN SZPIL

(imię i nazwisko)

magister inżynier budownictwa

(tytuł naukowy -- zawodowy)

urodzony(a) dnia 1 stycznia 1952 r. w Tomaszowie Mazowieckim

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych funkcji projektanta, -

(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej, -

(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie ograniczonym do torów na bocznicach i małych stacjach kolejowych oraz organizacji robót przy utrzymaniu nawierzchni kolejowej na eksploatowanych liniach, węzłach i stacjach kolejowych. -

(specjalizacja zawodowa)

WA Kr. 101/88 MA-BUA/14 9000 xxx. u.s.p. j. z 18-88

Obywatel(ki) RYSZARD, JAN SZPIL jest upoważniony(a) do:
(Imię i nazwisko)

- sporządzania projektów torów na bocznicach i małych stacjach kolejowych oraz sporządzania projektów organizacji robót przy utrzymaniu nawierzchni kolejowej na eksploatowanych liniach, węzłach i stacjach kolejowych.

up. WOJEWODY


mgr inż. Andrzej Szpil
Wydział Inżynierii
Urbanistycznej i Nadzoru
Budowlanego

Otrzymują:

1. Pan Ryszard, Jan Szpil
zam. Łowicz, ul. Łódzka 107^a m. 8.
2. p/s.



(podpis i pieczęć)

Id.

Odpis uprawnień zawodowych – sprawdzającego



(pieczęć podłużna organu państwowego nadzoru budowlanego)

Nr 125/68
(numer ewidencyjny uprawnień)

Warszawa, dnia 18 IX 1968 r.

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46 i z 1965 r. Nr 13, poz. 91) oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa Nr 23, poz. 73 i z 1966 r. Nr 13, poz. 57) i z 1967 r. nr 5 poz. 32
Obywatel techn. Ryszard Kalinowski s. Aleksandra
urodzony dnia 20 maja 1941 roku w Gwizdałach pow. Wyszkw

otrzymuje

w specjalności dróg

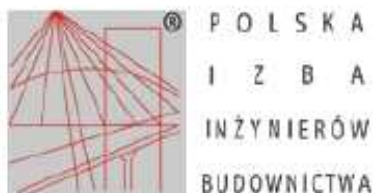
uprawnienia budowlane do projektowania nieskomplikowanych obiektów budowlanych, w zakresie drogowych obiektów budowlanych, wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 3 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r.



DYREKTOR

B. Przelaskowski
/mgr inż. B. Przelaskowski/

Ksero zaświadczeń przynależności do I.I.B.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-CYX-FSR-I29 *

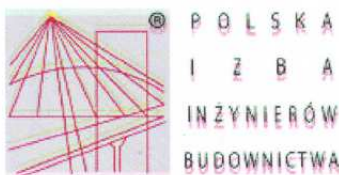
Pan Ryszard SZPIL o numerze ewidencyjnym ŁOD/BD/1209/02
adres zamieszkania Słotwiny ul. Tomaszowska 20, 95-040 Koluszki
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-01-01 do 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-13 roku przez:

Barbara Malec, Przewodniczący Rady Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-ZK4-2KE-ETZ *

Pan RYSZARD KALINOWSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/6291/01
adres zamieszkania ul. MAZOWIECKA 6, 07-200 WYSZKÓW
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-01-01 do 2018-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-01 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Uproszczony wypis z rejestru gruntów



STAROSTWO POWIATOWE
w PIŁCZOWIE
Wydział Geodezji, Kartografii, Katastru
i Gospodarki Nieruchomościami
ul. Złota 7, 29-400 Pińczów

Województwo : ŚWIĘTOKRZYSKIE

Powiat : PIŁCZOWSKI

Jednostka ewidencyjna : Kije

Skrócony wypis ze skorowidza działek
z dnia: 2018-02-26

lp.	NrOb	Nr działki Ark.	Księga wiecz.	JR	Ch Udział	właściciel / władający	Oznaczenie użytku	pow. uż. [ha]	pow. dz. [ha]
1	15	180 1	AN 5125/2013 KW K11P/ 00031111/8	G.371	WŁ 1/1 WU 1/1	SKARB PAŃSTWA GMINA KIJE KIJE; 28-404;	Tk	8.9600	8.9600
2	15	269 1	AN 2218/2016 KW K11P/ 00035864/9	G.379	WŁ 1/1	GMINA KIJE KIJE; 28-404;	R R IVb	0.2300	0.2300
3	15	270 1	D IN. IV. 7532.119.2015	G.328	WŁ 1/1	GMINA KIJE KIJE; 28-404;	dr	0.0200	0.0200
4	15	281/1 1	AN 2218/2016 KW K11P/ 00035864/9 MAPA 2720-4/2008 MAPA 2783-6/2009	G.379	WŁ 1/1	GMINA KIJE KIJE; 28-404;	R R IVa R R IVb Ł Ł IV W R IVb	0.5900 0.2700 0.3500 0.0100	1.2200

Sporządził : Anna Maksela

Dokument niniejszy jest wypisem z danych
ewidencji gruntów i budynków wydawnym
do celów administracyjnych
nie przeznaczonym do dokonywania
wpisu w księgach wieczystej.

Do sprawdzenia z oryginałem
odrysu /wypisu/ oryginałem
stwierdzam

Pińczów, dnia 26.02.2018

L.dz. ew. GN. WI. 6621.1.335.2018

Z up. STAROSTY
GEODETY POWIATOWY

mgr inż. Jarosław Sadura

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Spis treści

- 1. Przedmiot opracowania - opis*
- 2. Informacje ogólne*
 - 2.1. Nadzór nad realizacją robót*
- 3. Zakres robót i kolejność ich wykonywania*
- 3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych*
- 4. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi*
- 5. Wykaz przewidywanych zagrożeń mogących wystąpić podczas realizacji robót*
 - 5.1. Roboty montażowe torów*
- 6. Prowadzenie instruktażu pracowników przy robotach szczególnie niebezpiecznych*
- 7. Niezbędne środki techniczne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót szczególnie niebezpiecznych*
- 8. Wykonawstwo robót*
- 9. Instruktaż dla pracowników*
- 10. Podstawa prawna opracowania*

1. Przedmiot opracowania - opis

- 1.1. *Obiekt* *stacja Umianowice Świętokrzyska Kolej dojazdowa*
1.2. *Inwestor* *Zespół Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych*
 ul. Łódzka 244, 26 – 655 Kielce
1.3. *Autor* *mgr inż. Ryszard Szpil*
 mgr inż. Edyta Bubiętko

2. Informacje ogólne

2.1. Nadzór nad realizacją robót

W zakresie nadzoru nad realizacją prac:

- Kierownik budowy,*
- Kierownik robót,*
- Specjalista ds. BHP.*

Rodzaje zawodów występujących na budowie:

operatorzy dźwigów, maszyn do robót ziemnych, urządzeń zmechanizowanych, kierowcy, monterzy nawierzchni torowych, ślusarze spawacze, brukarze.

Odpowiedzialność:

Kierownik budowy odpowiada za koordynację prac i kontakty z Inwestorem, jak również za organizację dostaw na budowę materiałów i sprzętu.

Organizuje też pracę pracowników w taki sposób, aby była ona bezpieczna. Kopia uprawnień znajduje się w biurze budowy. Kierownik budowy uprawniony jest również do kontaktów na szczeblu osób odpowiedzialnych za bioz w poszczególnych firmach podwykonawczych (w przypadku ich zaangażowania).

Specjalista ds. BHP kontroluje wszystkich pracowników i podwykonawców w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia i planu bioz.

Odpowiada za utrzymanie bezpieczeństwa, ochronę przed wypadkami oraz stosowanie środków zapobiegających wypadkom.

Spostrzeżenia i wnioski w sprawie nieprzestrzegania przepisów w zakresie bioz specjalista przedkłada kierownikowi budowy na bieżąco wpisując je w zeszyt i podając datę i stanowisko pracy, którego te spostrzeżenia dotyczą.

Kierownik budowy zapoznaje się z nimi potwierdzając ten fakt swoim podpisem.

Specjalista sporządza szczegółowe informacje o każdym wypadku, tak szybko jak to możliwe po jego wystąpieniu i przekazuje je kierownikowi budowy oraz przedstawicielowi wykonawcy. Prowadzi zapisy i sporządza raporty dotyczące zdrowia, bezpieczeństwa i spraw socjalnych pracowników. Kopia uprawnień znajduje się w biurze budowy.

W zakresie norm:

W stosunku do pracowników zatrudnionych przez wykonawcę decyzje kadrowe w sprawie kar, nagród, urlopów są realizowane przez komórkę ds. osobowych wykonawcy zgodnie z wnioskiem kierownika budowy. Dla podwykonawców (w przypadku ich zaangażowania) właściwym biurem będą komórki spraw osobowych firm macierzystych.

W zakresie informacji dla podwykonawców (w przypadku ich wystąpienia):

Spotkania koordynacyjne będą odbywać się w miarę potrzeb w biurze kierownika budowy.

Przedstawiciele podwykonawców, przed podjęciem robót, podpisują dokument, w którym potwierdzają fakt zapoznania się z warunkami bioz na budowie i deklarują pracę zgodną z przepisami bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Kierownik budowy ma obowiązek wskazać każdemu podwykonawcy przed wprowadzeniem na budowę, na określony czas, miejsce do składowania materiałów i parkowania maszyn budowlanych, jak również poinformować o zagrożeniach wynikających z lokalizacji prac, sąsiedztwa budynków i pracujących maszyn.

W zakresie procedur i zagrożeń:

Każdy pracownik wykonawcy ma obowiązek zapoznać się z przedstawioną im przez komórkę ds. osobowych „Oceną ryzyka zawodowego”, jak również z przedstawionymi przez kierownika budowy instrukcjami postępowania w przypadku zagrożeń, wymienionymi w punkcie 4.

Obowiązek zapoznania się z instrukcjami mają również podwykonawcy (w przypadku ich zaangażowania).

Prace niebezpieczne

Do prac szczególnie niebezpiecznych należy zaliczyć:

- prace spawalnicze*
- załadunki i rozładunki materiałów o dużych gabarytach jak szyny, rozjazdy*
- prace wykonywane w pobliżu czynnych dróg komunikacyjnych (pracownicy w kamizelkach ostrzegawczych).*

W/w prace będą się odbywać zgodnie z opracowanymi instrukcjami.

Do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych będą dopuszczeni pracownicy, którzy oprócz wymogów regulowanych przepisami bhp, będą dodatkowo przeszkoleni w zakresie bhp przy tych pracach z uwzględnieniem konkretnych warunków na budowie. Bezpośredni nadzór nad tymi pracami sprawuje kierownik budowy, który udzieli pracownikom instruktażu i ustali podział pracy, kolejność wykonywania zadań i przypomni wymagania bhp przy poszczególnych czynnościach.

W przypadku jeśli zostaną zaangażowani podwykonawcy, w powyższym zakresie kierownik budowy może uznać procedury podwykonawcy za obowiązujące.

Podwykonawca odpowiada za stosowanie się pracowników podwykonawcy do zasad bezpiecznego wykonywania prac w tym prac szczególnie niebezpiecznych.

3. Zakres robót i kolejność ich wykonania.

Wykonanie robót obejmuje:

Wykonanie robót przebudowy układu torowego obejmuje:

- 1. Przebudowę peronu jednokrawędziowego zlokalizowanego przy torze nr 7.*
- 2. Wykonanie robót budowy przejazdu przez tory nr 7 i 9.*
- 3. Wykonanie robót budowy przejścia dla pieszych przez tory nr 1 , 2 , 4.*

3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

W sąsiedztwie realizowanego toru kolejowego zlokalizowane są:

- 2. budynek stacji kolejowej,*
- 3. drogi zakładowe*

4. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Zagospodarowanie terenu wykonywania remontu kapitalnego winno być zgodne z przepisami rozdziałów 3 i 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 06.02.2003 roku Dz. U. Nr 47 oraz rozdziału 2 Rozporządzenia MB i PMB z dnia 28.03.1972 roku Dz. U. Nr 13 poz. 93.

Głównymi zagrożeniami są:

- czynne tory kolejowe na których odbywa się ruch pociągów,*

Na terenie w którym wykonywana będzie przebudowa torów należy wyznaczyć;

- miejsca ciągów pieszych*
- miejsca postoju maszyn budowlanych*
- ciągi komunikacyjne dla pojazdów roboczych*
- miejsca składowania materiałów budowlanych*

Przejścia i strefy niebezpieczne należy oświetlić jeśli miejscowe istniejące oświetlenie będzie niedostateczne a roboty wykonywać się będzie w porze nocnej oraz sygnalizować znakami ostrzegawczymi.

Instalacje elektryczne na terenie budowy dla potrzeb przebudowy powinny być, wykonane i utrzymywane w taki sposób, aby nie stanowiły zagrożenia pożarowego oraz chroniły

pracowników przed porażeniem prądem elektrycznym.

Roboty związane z podłączeniem, sprawdzeniem, konserwacją powinny być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia.

Na budowie należy zapewnić odpowiednią ilość wody zdatnej do picia oraz do celów higieniczno – sanitarnych, gospodarczych i przeciwpożarowych.

Na terenie budowy należy zapewnić pomieszczenia sanitarne i socjalne.

Teren budowy powinien posiadać sprzęt niezbędny do gaszenia pożarów (gaśnice).

Wzdłuż torów czynnych na czas budowy dokonać wygradzenia – najmniej taśma biała – czerwona rozciągnięta wzdłuż toru na słupkach.

Takie samo zabezpieczenie wykonać od strony drogi.

5. Wskazanie przewidywanych zagrożeń mogących wystąpić podczas realizacji robót

W czasie wykonywania robót miejsca niebezpieczne należy ogrodzić i umieścić przy nich tablice ostrzegawcze.

W razie przypadkowego odkrycia w trakcie wykonywania robót ziemnych jakichkolwiek przewodów instalacji, należy niezwłocznie przerwać roboty do czasu ustalenia pochodzenia tych instalacji i określenia, czy i w jaki sposób możliwe jest w tym miejscu dalsze bezpieczne prowadzenie robót.

W gruncie znajdują się stare kable energetyczne nieczynnych i innych instalacji jednak każdorazowo należy je sprawdzić.

5.1. Roboty montażowe

Roboty przebudowy wykonywane będą na poziomie terenu przy użyciu sprzętu ręcznego, zmechanizowanego, dźwigów samochodowych, środków transportowych.

Przy wykonywaniu prac przez Wykonawcę gdy praca wykonywana będzie przez dźwigi samochodowe należy zwracać szczególną uwagę na stan lin i zawiesi oraz sposób mocowania (możliwości załamania i przecierania się lin).

Przenoszenie i podnoszenie osób na elementach przemieszczanych jest zabronione.

6. Prowadzenie instruktażu pracowników przy robotach szczególnie niebezpiecznych.

Przeprowadzić odpowiednie stanowiskowe szkolenie bhp z wytypowanymi pracownikami do wykonania robót wymienionych w p-cie 5.

Wyposażyć pracowników w niezbędny sprzęt ochronny.

Zwrócić uwagę na wykonywanie prac z ładunkami wyjątkowo ciężkimi oraz z użyciem dźwigów samochodowych a także prac wymagających stosowania narzędzi do cięcia

szyn – wyłącznie piły tarczowe.

7. Niezbędne środki techniczne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót szczególnie niebezpiecznych

Przed przystąpieniem do robót wykazanych w p-cie 5 kierownik budowy ma obowiązek przejąć bezpośredni nadzór nad ich wykonaniem i zapewnić następujące zabezpieczenia:

- *środki ochrony zbiorowej*
oznaczyć i zabezpieczyć strefę wokół miejsca robót z użyciem dźwigów, ziemnych w trakcie wykonywania w/w robót.
- *środki ochrony osobistej.*

8. Wykonawstwo robót.

W trakcie wykonywania robót przestrzegać uwag zawartych w punktach powyżej jak i stosować się do powszechnie obowiązujących warunków wykonywania prac budowlanych a w szczególności robót kolejowych jak i postanowień wynikających z warunków miejscowych.

9. Instruktaż dla pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Szkolenie pracowników w zakresie bhp

Szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- 1. szkolenie wstępne,*
- 2. szkolenie stanowiskowe,*
- 3. szkolenie okresowe.*

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne ogólne („instruktaż ogólny”) przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy.

Szkolenie wstępne na stanowisku pracy („Instruktaż stanowiskowy”) powinien zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkolenia wstępnego ogólnego, szkolenia wstępnego na stanowisku pracy oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów żurawi, maszyn budowlanych i innych maszyn o napędzie silnikowym powinni posiadać wymagane kwalifikacje.

Podwykonawcy (w przypadku ich zaangażowania) odpowiadają za przeprowadzenie wszelkich niezbędnych szkoleń własnym pracownikom. Podwykonawcy będą kontrolowani przez specjalistę ds. bhp. Z kontroli będzie sporządzany krótki protokół składający się z samych zaleceń. Nie wykonanie tych zaleceń może być podstawą dla kierownika budowy do wstrzymania robót realizowanych przez podwykonawcę z winy podwykonawcy.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,*
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,*
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,*
- udzielania pierwszej pomocy.*

W/w instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposoby bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonywania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji

lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bhp.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz specjalista ds. bhp i majster budowy, stosownie do zakresu obowiązków.

Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana:

- organizować stanowiska pracy zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy,*

- dbać o sprawność środków ochrony indywidualnej oraz ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem,
- organizować, przygotowywać i prowadzić prace, uwzględniając zabezpieczenie pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy,
- dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego a także o sprawność środków ochrony zbiorowej i ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem,

Zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca, pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia.

Wypadek przy pracy musi być zgłoszony, poza formalnościami regulowanymi przepisami, w trybie natychmiastowym do kierownika budowy, a pod jego nieobecność do specjalisty ds. bhp na placu budowy z jednoczesnym wstrzymaniem robót w miejscu wypadku.

Punkt pierwszej pomocy sanitarnej znajduje się w kontenerze socjalnym. Kierownicy robót podwykonawcy (w przypadku ich zaangażowania) przy wykonywaniu prac zapewnią podobne punkty dla swoich pracowników.

Ponadto kierownik budowy posiada telefon komórkowy o nr a specjalista ds. bhp o nr

*Najbliższy punkt lekarski znajduje się w pogotowiu ratunkowym przy ul.
Straż Pożarna*

Powyższe telefony i adresy winny być wywieszone na tablicy informacyjnej a ponadto znane każdemu podwykonawcy (jeśli zostanie zaangażowany) i pracownikowi nadzoru technicznego, co potwierdzają we wspomnianym protokole wprowadzającym zapoznania się z warunkami bioz.

Zasady stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz odzieży, obuwia roboczego.

Pracownicy zatrudnieni na budowie, powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, zgodnie z tabelą norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego opracowaną przez pracodawcę. Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewniać wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami (np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku, słuchu).

Kierownik robót zobowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

Miejsce przechowywania dokumentacji budowy.

Dokumentacja budowy znajduje się w biurze kierownika budowy.

Dotyczy to niżej wymienionych dokumentów:

- *dziennik budowy,*
- *projekt budowlany*
- *kontrakt na realizację prac*
- *uprawnienia kierownika budowy, specjalisty ds. bhp*
- *instrukcje postępowania.*

10. Podstawa prawna opracowania

- *ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (tekst jedn. Dz.U. z 1998 r. Nr 21 poz.94 z późn. zm.)*
- *art.21 „a” ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2000 r. Nr 106 poz.1126 z późn. zm.)*
- *ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U. Nr 122 poz.1321 z późn.zm.)*
- *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 sierpnia 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi (Dz. U. Nr 151 poz.1256)*
- *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie*
szczególnych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62 poz. 285)
- *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie*
rodzajów prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (Dz. U. N r 62
poz. 287)
- *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)
- *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów(Dz.U. Nr 60 poz. 278)*
- *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 z późn. zm.)*

- *rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001r. 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)*
- *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. Nr 120 poz. 1021)*
- *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) z uwagi na utratę mocy prawnej rozporządzenia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 28 marca 1972 r. w sprawie bhp przy wykonywaniu robót budowlano - montażowych i rozbiórkowych (Dz. U. Nr 13 poz. 93) z dniem 19 września 2003 r.*

Część II. Część techniczna

Opis techniczny

Spis treści.

1. *Przedmiot opracowania*
2. *Podstawa opracowania*
3. *Dane wyjściowe do projektowania*
4. *Zakres opracowania*
5. *Opis zagospodarowania terenu*
6. *Opis stanu istniejącego*
7. *Opis stanu projektowanego*
 - 7.1. *Układ torowy*
 - 7.3. *Przejazdy*
 - 7.5. *Odwodnienie*
 - 7.6. *Podtorze*
 - 7.7. *Materiały*
 - 7.8. *Podstawowe parametry nawierzchni*
8. *Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego*
9. *Gospodarka odpadami*
10. *Układ drogowy w obrębie przebudowy*
11. *Oddziaływanie na środowisko*

1. Przedmiot opracowania

- 1.1. Obiekt *Świętokrzyska Kolej Dojazdowa, stacja Umianowice*
1.2. Adres *Umianowice, gm. Kije*
1.3. Inwestor *Zespół Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych
ul. Łódzka 244, 26 – 655 Kielce*
1.4. Stadium *Projekt budowlany*
1.5. Autor *mgr inż. Ryszard Szpil
mgr inż. Edyta Bubięto*

2. Podstawa opracowania

Projekt budowlany przebudowy peronu jednokrawędziowego wzdłuż toru nr 9, budowy przejazdu zakładowego dla ciągu pieszo-jezdnego i przejścia dla pieszych na stacji Umianowice opracowano na podstawie zlecenia Firmy TERA GROUP Pracownia Architektoniczna Sp. z o.o., ul. Kozia 2/2, 25 – 514 Kielce. Projekt ten jest częścią ogólnego zadania pod nazwą Ośrodek Edukacji Przyrodniczej w Umianowicach.

3. Dane wyjściowe do projektowania

- *mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 500 do celów projektowych,*
- *pomiary geodezyjne, geologiczne i oględziny własne,*

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje część terenu Zakładu położonego na działce 180 obręb nr 15 gm. Kije KWK11P/00031111/8.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu:

1. *Przebudowy peronu jednokrawędziowego zlokalizowanego przy torze nr 9 w stacji Umianowice.*
2. *Przejazdu przez tory nr 7 i 9 – ciąg pieszo-jezdny w stacji Umianowice kategorii D.*
3. *Przejścia dla pieszych przez tory nr 1, 2, 4 użytku niepublicznego w stacji Umianowice.*

5. Opis zagospodarowania terenu

W wyniku wykonania przebudowy peronu oraz budowy przejazdu sposób zagospodarowania obiektu nie ulega zmianie. Zmiana zagospodarowania terenu wynika z budowy Ośrodka Edukacji Przyrodniczej w gm. Umianowice zlokalizowanego wewnątrz trójkąta torów kolejowych st. Umianowice. Ogólny Plan zagospodarowania terenu znajduje się w odrębnej dokumentacji dotyczącej budowy ośrodka.

Wykonywanie robót tego projektu ogranicza się do terenu działki wymienionej w punkcie 4.

6. Opis stanu istniejącego

Stacja Umianowice to jedna ze stacji Świętokrzyskiej Kolei Dojazdowej. Koleje te to linia wąskotorowa o szerokości toru 750 mm. Linia obecnie jest nieczynna. Odbywają się na niej tylko przejazdy okazjonalne turystyczne. Stacja ta posiada charakterystyczny układ, w którym linia z Jędrzejowa rozgałęzia się na odcinek do m. Hajdaszek oraz do Pińczowa. Jest tu także połączenie Hajdaszek - Pińczów co tworzy układ torów na stacji Umianowice w formie trójkąta. Pomiędzy torami pozostaje dużo wolnego terenu na którym budowany będzie ośrodek.

Na stacji znajdują się (obiekty wpisane do rejestru zabytków):

- wieża ciśnień,
- budynek dworca z kasami, poczekalnią i pomieszczeniami dyżurnego ruchu,
- peron przy torze nr 9.

Peron w obecnym kształcie jest peronem jednokrawędziowym zlokalizowanym na zewnątrz toru nr 9. Szerokość peronu 1,2 m. Z uwagi na jego charakter i wysokość do peronu nie ma osobnych dojść ani zejść. Na przyległy teren schodzi się bezpośrednio z peronu.

Niweleta peronu jest zbliżona do niwelety terenu go otaczającego, zejść z peronu można na przyległy teren nieutwardzony – łąka i niwelety toru. Długość peronu 67 m. Nawierzchnia peronu płytki chodnikowe 50 x 50, od strony toru belka oporowa betonowa, na zewnątrz obrzeże betonowe. Peron usytuowany jest w łuku o promieniu toru 520 m.

Tor nr 9 przy którym przebiega peron położony jest na spadku o wielkości około 1,9 ‰ w kierunku Pińczowa.

Tory nr 7 i 9 to tory z szyn typu S42 na podkładach drewnianych na pospółce.

Tory 1, 2, 3, północnej części trójkąta to tory z szyn typu S30 na podkładach drewnianych na pospółce.

7. Opis stanu projektowanego

7.1. Peron

Peron zlokalizowany jest przy torze nr 9.

Początek peronu - od początku toru nr 7 (zaczyna się od początku rozjazdu nr 8 km 0.000) dla toru nr 7 km 0.059,00 koniec peronu km 0.126,00.

Przebudowywany peron lokalizuje się w tej samym miejscu co obecny. Nie zmienia się jego długości – obecnie 67 m. Dostosowuje się natomiast jego szerokość i wysokość do obowiązujących norm.

Peron należy wybudować w oparciu o typowe elementy prefabrykowane typu L o wysokości 139 cm układane na podsypce i chudym betonie. Elementy zaizolować bitumem i zasypać pospółką, zagęścić do I_s nie mniejszym jak 0,97.

Wysokość peronu 20 cm ponad główkę szyny. Odległość krawędzi od osi toru 137,5 cm – peron zlokalizowany w łuku o promieniu osi toru 520 m.

Szerokość peronu 240 cm. Nawierzchnia peronu kostka brukowa typu Polbruk grubości 8 cm plus płytki systemowe ryflowane – pas szerokości 40 cm od krawędzi peronu od toru - koloru wiśniowego ryflowane lub ze znakami dotykowymi w kształcie kopulek (barwione w masie).

W odległości 50 cm (10 cm „L” i 2 płytki ryflowane 40 cm) od krawędzi peronu linia koloru żółtego ostrzegawcza szerokości 20 cm na całej długości – kolor RAL 1023.

Dalej do obrzeża na szerokości 1,7 m kostka betonowa układana na podsypce cementowo - piaskowej 1 : 3 grubości 10 cm. Zasyпка wykopu grunt przepuszczalny, na wierzchu pod kostką 20 cm kruszywa 0/31,5 mm.

Dopuszcza się wykonanie tej linii w formie płytki betonowej grubości 8 cm barwionej w masie lub ułożenie płytek 20 x 20 x 8 i namalowanie na nich linii ostrzegawczej. Peron ograniczony obrzeżami 30 x 8 na fundamencie z oporem. Spadek peronu 2 % od toru kolejowego. W celu zapewnienia odpływu wody obrzeże należy ułożyć 2 cm poniżej poziomu kostki. Odpływ wody na przyległy teren.

Oprócz spadku poprzecznego od toru peron posiada ogólny spadek podłużny odpowiadający niwelecie torów.

Z peronu lokalizować zejście w kierunku budynku stacji. Szerokość zejścia minimum 1,5 m.

Chodnik z kostki typu Polbruk grubości 8 cm na podsypce cementowo – piaskowej 1 : 3 i kruszywie łamanym 0/31,5 mm grubości 20 cm. Obrzeża 30 x 8 cm. Chodnik lokalizować wysokościowo około 5 – 10 cm ponad teren. Niweletę dostosować do niwelety peronu oraz niwelety placu przy stacji.

Za peronem zaprojektowano wyprofilowanie terenu na szerokości 1,0 m o spadku 4 % w kierunku od peronu. Następnie do wyrównania z istniejącym terenem należy wykonać skarpe o pochyleniu 1 : 1,5. Teren ten zahumusować, grubość humusu 10 cm i obsiać trawą.

Z badań geologicznych (wykonanych w na potrzeby budowy Ośrodka przez Przedsiębiorstwo Geologiczna – Fizjograficzne Geoservice Kielce, kwiecień 2018) wynika, że teren na którym będzie znajdował się peron charakteryzują proste warunki gruntowe w związku z czym należy obiekt zaliczyć do drugiej kategorii geotechnicznej.

Z przekroju geologicznego otwór 4 – otwór 12 wynika, że:

- głębokość ustabilizowanego swobodnego zwierciadła wody gruntowej znajduje się około 1,00 m pod poziomem gruntu,
- poziom terenu 195,00,
- do rzędnej 194,50 grunty nasypowe,
- do rzędnej 193,50 piaski średnie średnio zagęszczone,

- do rzędnej 192,60 gliny pylaste twardoplastyczne,
- do rzędnej 190,50 zwietrzliny gliniaste i okruczowe margla zwarte.

Dokumentacja geologiczna stwierdza, że z uwagi na panujące warunki atmosferyczne jest to średni zakres stanów wysokich. W razie skrajnie niesprzyjających warunków pogodowych – deszcze nawalne poziom ten może być nieznacznie wyższy, natomiast w stanie okresów suchych lustro wody może występować głębiej.

Opisane grunty są nośne odpowiednie do posadowienia projektowanych obiektów. W rejonie ciągu pieszo jezdnyego podczas wykonywania wykopów, warstw pod ścianki i ustawiania ścianek typu L a także w części zasypki do rzędnej 194,50 należy stosować odwodnienie wykopu.

7.2. Przejazd kat. D

W odległości około 2,00m od skraju peronu przez tory 7 i 9 lokalizuje się przejazd. Kilometr przejazdu dla osi w torze nr 7 - 0.131,59.

Jest to ciąg pieszo - jezdny o zmiennej szerokości od 5 – 7,0 m.

Zaprojektowano przejazd kat. D.

Obecnie torem nr 7 przejeżdża w ciągu tygodnia 2 razy lokomotywa (skład manewrowy) – sobota i niedziela. Przewiduje się ilość pojazdów dojeżdżających dziennie do Ośrodka – 10 sztuk.

Liczyby te dają iloczyn ruchu 0,00 od poniedziałku do piątku i 20 w sobotę i niedzielę. Z uwagi na budynek stacyjny zlokalizowany na zewnątrz trójkąta (układu torów na stacji) dla dojazdu do przejazdu od drogi dojazdowej do stacji w kierunku rozjazdu nr 8 (kierunek Hajdaszek) nie ma widoczności z 5 i 20 m.

W związku z tą sytuacją dla toru nr 7 i 9 w lokalizacji przejazdu projektuje się stałe ograniczenie prędkości dopuszczalnej dla pociągów i ruchu manewrowego do 20 km/h – par. 10 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dz. U. z 2015 r poz. 1744.

Droga która będzie się tu krzyżować z torami kolejowymi to droga wewnętrzna (ciąg pieszo - jezdny) - zakładowa dopuszczająca ruch tylko i wyłącznie na potrzeby zaopatrzeniowe Ośrodka Edukacji Przyrodniczej i dla pracowników oraz ruch pieszy. Przed przejazdem zlokalizowany parking ogólnodostępny.

Na przejeździe zaprojektowano nawierzchnię z kostki typu Polbruk grubości 10 cm na podsypce cementowo piaskowej 1 : 3.

Zabudowę (kostkę) należy ująć wtedy w ramę dookoła nawierzchni z płaskowników 100 x 10 mm spawanych pomiędzy sobą i połączonych między sobą co 1,0 m, płaskownikiem 100 x 10 mm. Ramę należy wyprzeć do szynki szyny profilami

zimogiętymi 50 x 50 x 5 na końcach i w miejscu poprzeczek w celu zapewnienia żłobków przy szynie szerokości – 40 mm. Profile należy spawać do płaskowników – spoiny pachwinowe gr. 5 mm (po ustawieniu szerokości żłobka).

Na międzytorzu kostka dochodzi bezpośrednio do główki szyny. Na zewnętrznych krawędziach przejazdu zaprojektowano krawężnik betonowy 15 x 30 cm na fundamencie betonowym z oporem. Krawężnik należy układać 2 cm poniżej powierzchni kostki. Wewnątrz toru powinna być zachowana szerokość żłobka do szyny 40 mm. Dla ułożenia fundamentu pod krawężnik należy wyregulować położenie podkładów. Z uwagi na różną wysokość (niweletę) toru nr 7 i 9 – 2 cm różnicy pochylenie jezdnii należy wykonać na międzytorzu.

Zamiennie na przejeździe można ułożyć nawierzchnię z płyt typu CBP (nawierzchnia toru z szyn typu S42) wykonywanych na zamówienie – dostosowanych do szerokości toru 750 mm. Szerokość płyt 67 cm skrajne płyty ze ścięciami długości 20 cm.

Jena krawędź przejazdu usytuowana w łuku według projektu drogowego.

Nawierzchnia – konstrukcja ciągu na międzytorzach.

Nawierzchnię na międzytorzach należy wykonać z:

- wierzchnia warstwa – kostka betonowa typu POLBRUK gr 8 cm na podsypce cementowo piaskowej 1 : 3 grubości 10 cm,
- jako podbudowę należy wykonać warstwę grubości 20 cm z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie według PN-EN 13285,
- warstwa odsączająca grubości 25 cm z pospółki na podłożu gruntowym.

Podłoże gruntowe należy zagęścić do współczynnika $I_s = 0,97$, warstwę odsączającą do wartości 0,98, podbudowę do wartości 1,00.

Jezdnia obramowana krawężnikami 15 x 30 na ławie betonowej z oporem, krawężniki dochodzą bezpośrednio do szyny.

Niweleta ciągu w obrębie przejazdu:

- od szyn wewnętrznych międzytorza torów nr 9 i 7 spadku wynikającym z różnicy niwelety obu torów,
- od szyn wewnętrznych międzytorza torów nr 7 i 9 do odległości 0,5 m poza szynę zewnętrzną w poziomie,

7.3. Przejście dla pieszych (służbowe – użytku niepublicznego)

Oś przejścia to km 20.976,83 linii Jędrzejów – Stawiany Pińczowskie.

Przejście dla pieszych zlokalizowane jest w ciągu komunikacyjnym z budynku głównego do woliery. Woliery znajduje się poza głównym ogrodzonym terenem.

Posiada ona zasadniczy dojazd i dojście od drogi gminnej przebiegającej obok stacji.

Projektuje się przejście typu „służbowego” zamykane na klucz, otwierane tylko i wyłącznie na czas koniecznego przejścia na drugą stronę torów.

Z uwagi na to, że przejście jest zamykane a wewnątrz całego trójkąta będzie wygródzone ogrodzone – brak możliwości przejścia nie projektuje się wygródkienia przejścia „labiryntu”. Osoba nie posiadająca klucza będzie musiała skorzystać z dojścia do ośrodka ogólnodostępnego ciągiem pieszo jezdny.

Po obu stronach torów należy ustawić tablice informacyjne o treści „Przejście służbowe, zamykane niedostępne dla ruchu publicznego”. „Uwaga pociąg”. Szerokość przejścia 3,0 m. Nawierzchnię wykonać z kostki typu Polbruk gr. 8 cm na podsypce cementowo – piaskowej 1 : 3. Na zewnątrz ułożyć obrzeże 30 x 8 – 2 cm poniżej powierzchni kostki. W środku toru wykonać ramę z płaskownika 80 x 10 spawaną z wyporami do szynki szyny (tak jak dla ciągu pieszo – jeźdnego). Należy zachować szerokość żłobka 40 mm pomiędzy główką szyny a ramą z płaskownika. Na międzytorzu projektuje się podbudowę grubości 20 cm z kruszywa łamanego 0/31,5 mm układaną na warstwie odsączającej grubości 20 cm z piasku. Niweleta przejścia w torach pomiędzy główkami szyn i na zewnątrz torów nr 1 i 3 na długości po 1,5 m w poziomie. Niweletę na międzytorzach należy wykonać w pochyleniu dopasowanym do wysokości główek szyn poszczególnych torów 1, 2, 3.

8. Układ torowy

Układ torowy nie ulega zmianie.

Tory nr 7 i 9 zbudowane są z szyn typu S42 na podkładach drewnianych, tory nr 1, 2, 3 z szyn typu S30 na podkładach drewnianych. Podsypka we wszystkich torach z pospółki grubości 20 cm.

Z uwagi na budowę przejazdu oraz przejścia oraz zły stan podkładów w lokalizacji przejazdu i przejścia należy wymienić w torach podkłady i złączki na nowe. Wymiana ma objąć także podsypkę – wymiana na tłuczeń.

Tory – szyny zdemontować na ich długości podkłady i podsypkę wymienić na długości po 10,00 od osi przejazdu i przejścia w obie strony. Wymiany dokonać w każdym torze. Rozstaw podkładów 65 cm, ich położenie tak dopasować aby można było ułożyć ławy pod krawężniki lub obrzeża (przejazd i przejście).

Na wykonanie wymian poszczególnych torów oraz wykonanie robót przebudowy peronu należy uzyskać od Zarządcy Infrastruktury pozwolenia na zamknięcia torowe. Należy także opracować odpowiednie regulaminy prowadzenia ruchu.

9. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni i parkingów zaprojektowane w części drogowej. Dla peronu oraz przejazdu i przejścia nie projektuje się osobnego odwodnienia.

10. Materiały

Zaleca się zastosowanie do przebudowy oraz budowy wszystkich elementów projektu z materiałów nowych.

Peron.

Ścianki peronowe typowe L 139 x 100 x 10.

Płytki ryflowane 20 x 20 x 8 barwione w całości wiśniowe lub szare - płytki typu EF.

Należy stosować płytki ryflowane lub z wypustkami wiodących producentów.

Kostka Polbruk typowa 8 cm grubości szara.

Obrzeża 30 x 8 typowe.

Ciąg pieszo-jezdny.

Krawężniki betonowe 15 x 30 typowe.

Kostka Polbruk typowa szara.

Przejście.

Kostka Polbruk typowa gr. 8 cm szara.

Obrzeża 30 x 8 betonowe szare typowe.

11. Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego

Przed skrajnymi szynami przejazdu i przejścia dla pieszych z obu stron ustawić znaki drogowe G4 w odległości 5,00 m od tych szyn.

Dla przejazdu – ciągu pieszo-jezdnego po obu stronach torów ustawić znaki B-20 STOP.

Dla przejścia dla pieszych ustawić tablice informacyjne „Przejście służbowe zamykane niedostępne dla ruchu publicznego” Uwaga pociąg”.

Przy torach szlakowych w odległości drogi hamowania przed przejściem i przejazdem ustawić wskaźniki „Baczność” W6.

W odległości 2,0 m od linii (krawędzi) przejazdu ustawić wskaźniki W9 dla toru nr 7 i 9 (tory główne dodatkowe).

Nie przewiduje się ustawiania tablic informacyjnych na peronie.

12. Gospodarka odpadami

- *ziemia z wykopów grunty nasypowe - 100 % wykorzystać do ukształtowania terenu,*
- *betony, asfalty z rozbiórek – 100 % do unieszkodliwiania,*
- *odpady ze stali – 100 % odzysk przeznaczenie na złom,*

Wytworzone odpady należy przekazać firmom posiadającym zezwolenia na ich unieszkodliwianie.

12. Oddziaływanie na środowisko

Flora i fauna

Roboty wykonywane będą na terenie zamkniętym - teren kolejowy.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na świat roślinny i zwierzęcy związane jest z zdjęciem wierzchniej warstwy gleby wraz z trawą, emisją hałasu pochodzącą od pracującego sprzętu zmechanizowanego oraz rozprzestrzenianiem się substancji pyłowych.

W rejonie objętym inwestycją naturalna szata roślinna przedmiotowego terenu nie jest zbyt urozmaicona, brak drzew i krzewów.

Gleba i woda

Przebudowa układu torowego nie należy do inwestycji mogących powodować szczególne zagrożenie dla gruntów i wód gruntowych.

W zakresie ochrony powierzchni ziemi w projekcie przyjęto rozwiązania zapewniające

bezpieczeństwo środowiska gruntowego poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych i odprowadzenie ich do w szczelnego systemu zakładowej kanalizacji deszczowej.

W trakcie budowy istnieje zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego związkami ropopochodnymi związane z urządzeniami technicznymi, używanymi do transportu materiałów oraz do wykonywania robót budowlanych.

Wobec takiego zagrożenia, w trakcie realizacji inwestycji należy wykonać odpowiednie zabezpieczenia zapobiegające skażeniu gruntu ropopochodnymi.

Dla sprzętu technicznego stanowiska postoju powinny być zadaszone, o zabezpieczonym podłożu. Wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu powinny być wykonywane na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych. Zabrania się na terenie budowy magazynowania paliwa, smarów, olejów i substancji asfaltowych.

Plac budowy powinien być zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych i wyposażony w zaplecze biurowe i sanitarne. Jeżeli będzie taka możliwość to powinny być wykonane tymczasowe przyłącza: energetyczne, wodociągowe oraz kanalizacyjne.

Plac budowy powinien być również wyposażony w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów budowlanych i biurowych.

Materiały budowlane należy magazynować na terenie budowy na wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed rozprzestrzenianiem się oraz przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska,

Transport samochodowy na terenie budowy powinien odbywać się po utwardzonych drogach.

Powietrze

Poziom maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń nie będzie przekraczać dopuszczalnych wartości odniesienia dla czynnego zakładu produkcyjnego.

Ochrona dóbr kultury

Obszar NATURA 2000

W bezpośrednim sąsiedztwie budowy występują różne obszary objęte ochroną przyrody lub objęte programem NATURA 2000.

Świętokrzyski Park Narodowy,

Nadnidziański Park Narodowy,

Natura 2000, Szaniecki Park Krajobrazowy. Odpowiedni zakres zabezpieczeń tych obszarów ujęty w projekcie budowlanym Ośrodka.

Pomniki przyrody

Formy przyrodnicze podlegające ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia (wymienione wyżej).

Trasa przedmiotowej inwestycji nie przebiega przez tereny objęte ochroną prawną, wymienione w art. Art. 6 ust. 1 ww. Ustawy, stanowiące krajowy system obszarów chronionych, tj.: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo - krajobrazowe, chronione gatunki roślin, zwierząt i grzybów.

Przebudowa peronu, budowa przejazdu na ciągu pieszo jezdny i przejścia dla pieszych nie wpłynie na pogorszenie warunków miejscowych.

Literatura

- [1] – Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 15.12.1998 r.)*
- [2] – normy i inne przepisy związane z projektowaniem i budową oraz utrzymaniem torów kolejowych*
- [3] – przepisy zakładowe dotyczące budowy i utrzymanie infrastruktury kolejowej,*
- [4] – BN-77/8931-12 Oznaczanie wskaźnika zagęszczenia gruntu,*
- [5] - PN-S02205:1998 Drogi samochodowe – Roboty ziemne wymagania i badania,*
- [6] – PN-EN 13369:2005 Wspólne wymagania dla prefabrykatów betonowych*
- [7] – PN-EN 1339:2005 Betonowe płyty brukowe – wymagania i metody badań,*
- [8] PN-EN 1990:2004/A1:2008 Eurokod – podstawy projektowania konstrukcji,*
- [9] PN-EN 1997-1:2009 Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne, część 1 zasady ogólne,*

[10] PN-K-02052:1957 Koleje wąskotorowe skrajnia taboru i skrajnie budowli dla kolei wąskotorowych o szerokości toru 750 mm,

[11] Dz.U. z 2015 roku poz. 1744 warunki techniczne jakim powinny odpowiadać skrzyżowanie linii kolejowych z drogami i ich usytuowanie,

Inne związane dotyczące cementy, wody do betonu, kruszywa, zbrojenia



Rysunki

Spis rysunków

- | | |
|---|----------------------|
| <i>1. Plan sytuacyjny</i> | <i>skala 1 : 500</i> |
| <i>2. Peron przy torze nr 9 przekrój</i> | <i>skala 1 : 20</i> |
| <i>3. Przejście przez tory nr 1, 2, 3</i> | <i>skala 1 : 50</i> |
| <i>4. Przejazdy – ciąg pieszo jezdny</i> | <i>skala 1 : 50</i> |
| <i>5. Profile podłużne przez przejazd i przejście w osi tych elementów.</i> | |