|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | STRONA TYTUŁOWA OPRACOWANIA | |
| JEDNOSTKA PROJEKTOWA: | WERITY_logo_2017.jpg  Adres: Jaracz 2p 64 - 610 Rogoźno, TEL. 609 627 292 | |
| RODZAJ OPRACOWANIA: | **PROJEKT BUDOWLANY** | |
| NAZWA  INWESTYCJI: | ***Budowa ul. Bocznej w miejscowości Garbatka wraz ze skrzyżowaniem z DP nr 2027P***  ***Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego w km 40+771 linii kolejowej nr 354*** | |
| LOKALIZACJA INWESTYCJI: | województwo: WIELKOPOLSKIE gmina: ROGOŹNO  powiat: OBORNICKI obręb: Garbatka | |
| NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK: | **147** | |
| INWESTOR: | **Herb_Rogozno.jpg** Gmina Rogoźno  ul. Nowa 2  64-610 Rogoźno | |
| AUTORZY OPRACOWANIA: | *PROJEKTANT:*  **mgr inż. Maciej Woźniak**  nr upr. MAZ/0511/PBD/15 | *Podpis projektanta:* |
| DATA I MIEJSCE OPRACOWANIA: | kwiecień 2021, Jaracz | |

EGZEMPLARZ NUMER

Spis treści

[CZĘŚĆ OPISOWA 3](#_Toc75875132)

[1. pRZEDMIOT opracowania 3](#_Toc75875133)

[2. Podstawa opracownia i materiały wyjściowe 3](#_Toc75875134)

[3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU 4](#_Toc75875135)

[4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU 5](#_Toc75875136)

[5. Uwagi ogólne 6](#_Toc75875137)

[6. uzgodnienie pkp polSkie linie kolejowe s.a. 7](#_Toc75875138)

[7. DOKUMENTY PROJEKTANTA 10](#_Toc75875139)

[CZĘŚĆ RYSUNKOWA 13](#_Toc75875140)

Rys. 1.0 Plan orientacyjny skala 1:10 000

Rys. 2.1 Plan sytuacyjny skala 1:250

Rys. 2.2 Plan sytuacyjny skala 1:100

Rys. 3.0 Przekrój poprzeczny w osi przejazdu skala 1:50, 1:10

CZĘŚĆ OPISOWA

pRZEDMIOT opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu przebudowy przejazdu kolejowo-drogowego w km 40+771 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna.

Rozwiązania projektowe w niniejszym opracowaniu nie zakładają zmiany geometrii osi drogi w planie.

Podstawa opracownia i materiały wyjściowe

* mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych;
* projekt budowlany budowy ul. Bocznej w miejscowości Garbatka wraz ze skrzyżowaniem   
  z DP nr 2027P;
* Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.),
* Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. poz. 987, z późn. zm.);
* Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.);
* Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.);

ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przejazd zlokalizowany jest w ciągu drogi gminnej nr 272538P klasy D (ul. Boczna) i posiada kategorię D.

Droga gminna przebiega w rejonie przejazdu po prostej.

Opisywana droga gminna w rejonie przejazdu posiada nawierzchnię gruntową o szerokości. ok. 5,50 m.

W stanie istniejącym tor kolejowy w rejonie przejazdu przebiega w łuku poziomym.

Kąt skrzyżowania wynosi 85,5°. Nawierzchnia przejazdowa wykonana jest z płyt przejazdowych wielkogabarytowych. Ogólny stan nawierzchni przejazdowej jest dobry.

Obraz zawierający zewnętrzne, niebo, podłoże, trawa

Opis wygenerowany automatycznieObraz zawierający zewnętrzne, podłoże, niebo, trawa

Opis wygenerowany automatycznie**Dokumentacja fotograficzna – analizowany przejazd**

PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projektuje się wykonanie przebudowy przejazdu kolejowo-drogowego z zabudową nawierzchni przejazdowej z wykorzystaniem istniejących\* (staroużytecznych) wielkogabarytowych płyt przejazdowych oraz jednym kompletem nowym.

\*Dopuszcza się wykorzystanie istniejących płyt, jeżeli nie zostaną uszkodzone przy demontażu.

Szczegółowy zakres robót nawierzchniowych pokazano na załącznikach graficznych nr 2.1 i 2.2 – Plan sytuacyjny.

Tor kolejowy w stanie projektowanym przebiega na szerokości przejazdu w łuku poziomym.

Niweleta drogi została dostosowana do istniejących spadków podłużnych, konstrukcji korpusu drogi oraz rzędnych drogi szynowej.

**Zaprojektowano następującą konstrukcję nowej nawierzchni jezdni**

* warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, D50/70 grub. 4 cm;
* warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W, D50/70 grub. 8 cm;
* podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 C90/3 grub. 20 cm;
* wzmocnienie podłoża: grunt stabilizowany cementem C3/4 grub. 15 cm,

Zakładana powierzchnia nawierzchni bitumicznej w granicach terenu kolejowego wynosi ok. 71 m2.

**Projekt niniejszy obejmuje**

* Demontaż istniejącej zabudowy przejazdu
* Rozbiórkę istniejącej nawierzchni drogowej na dojazdach do przejazdu (w granicach terenu kolejowego)
* Ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni na dojazdach do przejazdu z dowiązaniem do istniejących rzędnych nawierzchni torowej
* Zabudowę nawierzchni przejazdowej płytami przejazdowymi wielkogabarytowymi CBP

**Przyjęte parametry techniczne przejazdu**

* Kategoria przejazdu — D
* Przejazd przez jeden tor
* Kąt skrzyżowania – 85,5º
* Szerokość drogi na przejeździe: 5,00 m + obustronne pobocza z kruszywa szer. 0,75 m
* Pochylenie poprzeczne drogi na przejeździe dostosowane do projektowanego podłużnego pochylenia drogi szynowej (1,7‰)
* Nawierzchnia przejazdu — płyty przejazdowe wielkogabarytowe CBP (1 szt. wewnętrzna, 2 szt. wewnętrzne skrajne, 6 szt. zewnętrznych,).

**Odwodnienie**

Obecnie odwodnienie powierzchniowe przejazdu funkcjonuje prawidłowo. Woda odprowadzana jest powierzchniowo po skarpach do rowów bocznych.

**Zalecenia dotyczące stałej organizacji ruchu**

1. Na dojazdach do przejazdu należy umieścić urządzenia optycznego prowadzenia ruchu – słupki prowadzące U-1a na odcinku drogi o długości od 15 m do 20 m, licząc od skrajnych szyn toru kolejowego, w odstępach co 3 m po obu stronach drogi. Słupki ustawione najbliżej toru powinny znajdować się w odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego.

Szczegółowe rozmieszczenie słupków prowadzących pokazano na załączniku graficznym nr 2.0 – Plan sytuacyjny.

1. Ze względu na istniejący budynek ograniczający widoczność na przedmiotowym przejeździe, pod znakami G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” (na jednym słupku) należy umieścić znaki B-20 „stop” (zgodnie ze stanem istniejącym) oraz znaki G-2 „sieć pod napięciem”.

Szczegółową lokalizację przedmiotowych znaków pokazano na załączniku graficznym nr 2.0 – Plan sytuacyjny.

Uwagi ogólne

Roboty drogowe i torowe należy wzajemnie skoordynować.

Projekty stałej oraz czasowej organizacji ruchu są przedmiotem odrębnych opracowań.

Obraz zawierający tekst, laser, jasne

Opis wygenerowany automatycznie

Opracował:

mgr inż. Maciej Woźniak

uzgodnienie pkp polSkie linie kolejowe s.a.

Obraz zawierający tekst

Opis wygenerowany automatycznie

Obraz zawierający tekst

Opis wygenerowany automatycznie

Obraz zawierający tekst

Opis wygenerowany automatycznie

DOKUMENTY PROJEKTANTA



Obraz zawierający tekst

Opis wygenerowany automatycznie

Obraz zawierający tekst

Opis wygenerowany automatycznie

CZĘŚĆ RYSUNKOWA