

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Część 01	Ogólna
Część 02	Układy torowe i odwodnienie podtorza
Część 03	Przejazdy kolejowo-drogowe
Część 04	Obiekty inżynieryjne
Część 05	Obiekty kubaturowe, perony i wiaty peronowe oraz mała architektura
Część 06	Sterowanie ruchem
Część 07	Elektroenergetyka kolejowa
Część 08	System telekomunikacji i transmisji danych

SPIS TREŚCI

1	Opis ogólny przedmiotu zamówienia	3
1.1	Lokalizacja przedsięwzięcia	3
1.2	Przedmiot opracowania	4
1.3	Zasadnicze parametry dla wybranego wariantu 2E	4
1.4	Wykaz skrótów i objaśnienia pojęć użytych w tekście	9
2	Opis stanu istniejącego	11
2.1	Charakterystyka ogólna	11
2.2	Istniejąca nawierzchnia torowa	12
3	Opis robót budowlanych	14
3.1	Roboty rozbiórkowe	15
3.2	Wytyczne wykonania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	16
4	Zakres robót budowlanych	19
4.1	Roboty rozbiórkowe	20
4.2	Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	23
4.3	Drogi dojazdowe	24
5	Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego	29
6	Załączniki	30
7	Rysunki	61

1 Opis ogólny przedmiotu zamówienia

1.1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Linia kolejowa nr 229 zlokalizowana jest w województwie pomorskim. Zgodnie z wykazem linii kolejowych Id-12 linia 229 łączy Pruszcz Gdański z Łebą. Początek linii znajduje się w mieście Pruszcz Gdański w rozjeździe nr 44 w km -0+302. Koniec linii znajduje się w mieście Łeba na koźle oporowym w km 133+919. Rewitalizacji podlega odcinek od km 41+940 (koniec peronu na stacji Kartuzy) do km 100+427 (początek stacji Lębork). Przedmiotowy odcinek jest linią jednotorową niezelektryfikowaną.

Ruch pasażerski na odcinku Kartuzy – Lębork zawieszono w roku 2000, zaś ruch towarowy zawieszono w 2012 roku. Istniejąca infrastruktura kolejowa jest niewykorzystywana i podlega degradacji. W wielu miejscach występują braki w nawierzchni torowej a perony nie nadają się do użytkowania.

Na odcinku występują obecnie następujące posterunki ruchu:

Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Oś	Początek	Koniec
KARTUZY	Stacja	41+365	40+918	42+383
Prokowo	Przystanek	47+856	47+765	47+884
Garcz	Stacja, Ładownia	51+227	51+206	51+343
Reskowo	Przystanek	54+858	54+746	54+892
Miechucino	Stacja, Ładownia	57+100	56+517	57+562
Mojusz	Przystanek	60+600	60+560	60+612
Sierakowice	Stacja, Ładownia	66+483	65+918	66+879
Kamienica Król.	Stacja, Ładownia	72+038	71+718	72+149
Niepoczołowice	Przystanek	76+698	76+491	76+634
Linia Zakrzewo	Stacja, Ładownia	79+753	79+057	80+192
Kętrzyno	Przystanek	85+116	85+009	85+175
Nawcz	Przystanek	86+333	86+273	86+421
Rozłazino	Przystanek	88+878	88+982	88+878
ŁĘBORK	Stacja	101+266	100+427	102+078



1.2 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest **opracowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego** dla linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork, tj. od 41,940 km (na stacji Kartuzy) do 100,427 km (początek stacji Lębork) jako załącznika do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla przetargu w systemie „Projektuj i Buduj”

1.3 Zasadnicze parametry dla wybranego wariantu 2E

Dla wybranego wariantu rewitalizacji 2E przyjęto następujące główne parametry, które zostały spełnione na obecnym Studium oraz są podstawą dla kolejnych etapów projektowania jak i późniejszej budowy.

1.3.1 Prędkość projektową

Prędkość po torach szlakowych i głównych zasadniczych na całym odcinku wynosić 100 km/h.

Nie dopuszcza się żadnych ograniczeń prędkości pojazdów szynowych wynikających między innymi z braku widoczności na przejazdach czy braku równoczesności wjazdów na stacje.

1.3.2 Posterunki ruchu

Przyjęto budowę 4-ech stacji w lokalizacjach: Garcz, Miechucino, Sierakowice, Kętrzyno. Wszystkie stacje muszą posiadać jeden tor główny dodatkowy umożliwiający odstawienie na nim pociągu towarowego o długości 525m.

Dodatkowo dla stacji Sierakowice projektuje się tor bocznicowy zlokalizowany przy projektowanej rampie ogólnodostępowej o długości 150m.

Przyjęto budowę 6-ciu przystanków w lokalizacjach: Prokowo, Reskowo, Kamienica Królewska, Niepoczołowice, Linia, Rozłazino.

1.3.3 Długości torów

Projektowane tory muszą posiadać następujące długości:

- a. budowa torów głównych zasadniczych o długości 650m, na którą składają się:
 - i. część użytkowa – 525m,
 - ii. droga ochronna – 100m,
 - iii. zabezpieczenie możliwości dokładnego zatrzymania czoła pociągu oraz widoczności sygnału oraz odległości do punktów oddziaływania (licznik osi, izolacja toru) – 25m;
- b. budowa torów głównych dodatkowych wynoszącej 600m, na którą składają się:
 - i. część użytkowa – 525m,
 - ii. droga ochronna – 50m,
 - iii. zabezpieczenie możliwości dokładnego zatrzymania czoła pociągu oraz widoczności sygnału oraz odległości do punktów oddziaływania (licznik osi, izolacja toru) – 25m;

Długości torów wraz z układem geometrycznym połączeń torowych muszą zapewniać:

- a. uzyskanie prędkości wjazdów/wyjazdów na tory główne dodatkowe 60km/h
- b. uzyskanie możliwości jednoczesności wjazdów/wyjazdów pomiędzy torami szlakowymi a dowolnym torem głównym projektowanych stacji.
- c. możliwość budowy peronu wyspowego dwukrawędziowego długości 150m na międzytorzu toru zasadniczego i dodatkowego z dojściem dla pieszych od czoła peronu.
- d. należy tak zlokalizować dojście do peronu, aby przy zatrzymaniu pociągu o długości 525m na torze głównych dodatkowych dojście do peronu nie było blokowane przez pociąg.

1.3.4 Skrajnia

- a. skrajnia GPL-1 zgodnie z Id-1 (2015)
- b. szerokość międzytorzy na stacji minimalna 4.75m, zasadnicza 5.60m
- c. nie uwzględnia się skrajni podziemnej: poziomej 2.2m oraz pionowej 1.5m (możliwość zabudowy peronów o ścianie typu niemieckiego).

1.3.5 Podtorze

- a. spadki poprzeczne podtorza na szlaku 5%, na stacji 5%
- b. moduł wytrzymałości na podłożu $E2 \geq 60 \text{ MPa}$
- c. moduł wytrzymałości na górze warstwy ochronnej $E2 \geq 100 \text{ MPa}$
- d. spadki poprzeczne zawsze od peronów (niedopuszczalne prowadzenie drenaży przy ściankach peronowych)

1.3.6 Nawierzchnia torowa

- a. szyny 49E1 R260 na podkładach PS-94 w rozstawie co 60cm z mocowanie W-14 lub równoważnym (brak możliwości stosowania mocowania SB w torach głównych zasadniczych).
- b. w łukach o promieniach $\leq 800 \text{ m}$ - w obu tokach szynowych, w tym na całej długości krzywych przejściowych / ramp przechyłowych należy stosować szyny z gatunku stali 350 HT.
- c. rozjazdy z szyn 49E1 na podrozjazdnicach betonowych,
- d. podsypka tłuczniowa min. 35cm pod podkładem,
- e. bankiet tłuczniowy przy czole podkładu 45cm,

1.3.7 Perony

- a. perony długości 150m
- b. szerokość peronów dwukrawędziowych wyspowych 6.5m
- c. szerokość peronów jednokrawędziowych zewnętrznych 4.0m
- d. odległość krawędzi od osi toru: pozioma 1675mm, pionowa 760mm
- e. ścianki peronowe typ niemiecki (ścianka ze stopniem plus oczep betonowy),
- f. stałe oznaczenia (piktogramy i rozkłady jazdy)
- g. możliwość zdalnego zapowiadania (megafony)
- h. CCTV oraz systemów bezpieczeństwa na peronach

1.3.8 Przejazdy kolejowo – drogowe

Celem nadrzędnym podczas modernizacji omawianej linii kolejowej ze znaczącym podwyższeniem prędkości eksploatacyjnej jest bezpieczeństwo ruchu. Stąd też zdecydowano, że na obecnym etapie na wszystkich przejazdach zastosowane zostaną urządzenia automatycznego zabezpieczenia ruchu tj. w zależności od ustaleń przejazdu kategorii „A”, „B”, „C” lub ograniczona zostanie możliwość przejazdu do kategorii „F” tylko dla służb leśnych i użytkownika przejazdu.

Powyższe ujęto w przewidywanym zakresie i kosztach robót. Ze względu na obecny stan infrastruktury, linia nieeksploatowana od ponad 10 lat, w sposób niekontrolowany porośla

różnorodną roślinnością, brak jest możliwości ostatecznego potwierdzenia zachowania przewidzianej dla tej kategorii przejazdów widoczności z odległości 5 m.

W związku z powyższym wykonawca robót po uporządkowaniu terenu sprawdzi warunek widoczności, a o ile nie zostanie spełniony wystąpi o odnośne odstąpienie z ewentualną opcją na polecenie wydającego podwyższenia klasy przejazdu (co musi uwzględnić w kosztach).

Podczas prac realizowanych na etapie projektu budowlanego:

- a. dopuszcza się zmianę kat. C na kat. D w sytuacji, gdy przyszły Wykonawca wykaże i zrealizuje prace (np. wycinki, niwelacja terenu, wyburzenia itp.) zapewniające widoczności dla przejazdów kat. D zgodną z Rozporządzeniem z roku 2015 poz.1744 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
- b. dopuszcza się przejścia kat. E w poziomie szyn jako dojścia do peronów z labiryntem przy zachowaniu warunków widoczności z Rozporządzeniem z roku 2015 poz.1744 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
- c. nawierzchnie na przejazdach z płyt małogabarytowych lub bitumiczne z płytą betonową wewnętrzną,

1.3.9 urządzenia srk

Dla urządzeń srk przewiduje się następujące główne elementy systemu:

- a. zabudowa elektrycznych napędów zwrotnicowych;
- b. zabudowa semaforów świetlnych i tarcz ostrzegawczych;
- c. zabudowa licznikowego systemu stwierdzania niezajętości opartego na technologii komputerowej;
- d. zabudowa przekaźnikowego systemu sterowania ruchem kolejowym wyposażonego w komputerową nakładkę systemową i dostosowanego do sterowania z odległości ze stacji Kartuzy;
- e. zabudowa powiązań liniowych jednoodstępowych blokad liniowych z urządzeniami stacyjnymi;
- f. zabudowa urządzeń zasilania z SZR;
- g. zabudowa kontenera dla wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- h. demontaż istniejących urządzeń;

1.3.10 telekomunikacja

W ramach rekomendowanego wariantu należy zrealizować główne założenia dla systemów telekomunikacyjnych tj.:

- a. budowa linii miedzianej podstawowej na odcinku od stacji Kartuzy do stacji Lębork

- b. budowa linii światłowodowej podstawowej na odcinku od stacji Kartuzy do stacji Lębork
- c. odstępuje się od budowy kanalizacji i transmisji rezerwowej
- d. zabudowa urządzeń aktywnych i uruchomienie systemu SDH STM-4/STM-1 i GIGABIT ETHERNET
- e. zabudowa systemu przewodowej łączności kolejowej
- f. zabudowa systemu radiowej łączności pociągowej 150 MHz
- g. zabudowa systemu rozgłoszeniowego i informacji zmiennej treści na peronach
- h. zabudowa systemu CCTV oraz systemów gaszenia i kontroli dostępu
- i. przyłączenie punktów pośrednich i konfiguracja transmisji

1.3.11 elektroenergetyka

W ramach rekomendowanego wariantu 2E należy zrealizować główne założenia dla systemów elektroenergetycznych:

- a. należy zapewnić zasilanie dla wszystkich elementów projektowanych.
- b. należy zasilanie dwustronne i gwarantowane z podtrzymaniem dla urządzeń srk oraz gwarantowane z podtrzymaniem dla urządzeń teletechnicznych
- c. należy zapewnić nowe przyłącza oraz/lub zwiększenie mocy istniejących w szczególności dla urządzeń na stacyjnych i przystankach, urządzeń na przejazdach kat. C, B oraz A, przejść kat. E oraz urządzeń systemu łączności radiowej.
- d. wszystkie rozjazdy są ogrzewane elektrycznie z możliwością zdalnego zarządzania i monitoringu.
- e. wszystkie rozjazdy, perony wraz z dojazdami, przejazdy kat. C, B i A wraz przejściami kat. E należy oświetlić i zapewnić wymagane przepisami natężenie oświetlenia.

1.3.12 elektryfikacja linii wraz z budową systemu zasilania (podstacje trakcyjne)

W ramach rekomendowanego wariantu 2E należy zrealizować główne założenia dla elektryfikacji:

- a. przewiduje się budowę sieci trakcji elektrycznej zasilanej napięciem 3kV prądu stałego wraz z systemem zasilania (podstacje trakcyjne).
- b. ze względu na redukcję spadków napięć w sieci oraz zapewnienie długich okresów eksploatacyjnych należy zastosować sieć jezdnią dla torów głównych i szlakowych typu YC120-2CS150 (sieć skompensowana, uelastyczniona z liną nośną o przekroju 120 mm² i podwójnym przewodzie jezdniowym o przekroju 150 mm², przekrój znamionowy 420 mm², zawieszenie typu Y) z przewodami jezdniowymi z miedzi modyfikowanej.
- c. dla torów głównych dodatkowych na stacjach należy zastosować sieć typu C120-2C (sieć skompensowana, nieuelastyczniona z liną nośną o przekroju 120mm² i podwójnym

przewodem jezdnym o przekroju 100 mm², przekrój znamionowy 320 mm²) z przewodami jezdnyymi ze stopu CuAg0,10.

- d. dla podstacji trakcyjnych na etapie projektu budowlanego należy wystąpić o warunki przyłączeniowe oraz zrealizować ich zasilanie zgodnie z otrzymanymi warunkami.

1.3.13 obiekty inżynierskie

W przypadku niezadowalającego stanu technicznego, nie spełnienia warunku nośności, przesunięcia w planie toru kolejowego lub niewystarczającego światła pionowego przewidziano modernizację obiektu.

W pozostałych przypadkach obiekty zakwalifikowano do remontu.

W przypadku modernizacji konstrukcji nośnej założono wykonanie:

- a. przepustów z rur betonowych
- b. wiaduktów i mostu w postaci ram żelbetowych otwartych dołem

Dla zachowania aktualnych przepisów w miejscach istniejących przepustów o średnicach 50cm i 60cm przewidziano zastosowanie nowych rur o średnicy min.80cm. Dla pozostałych przepustów zachowujemy min. istniejące światło.

1.3.14 certyfikacja i TSI

Wykonawca robót budowlanych będzie zobowiązany uzyskać certyfikaty dla podsystemów infrastruktury i sterowanie (bez ERTMS/GSM-R) oraz energia lub określonej części podsystemów na każdym z następujących etapów:

- a. projektowania,
- b. budowy,
- c. końcowych prób podsystemu.

Szczegółowe rozwiązanie techniczne zostały przedstawione w poszczególnych częściach branżowych programu funkcjonalno-użytkowego.

1.4 Wykaz skrótów i objaśnienia pojęć użytych w tekście

czas na Ukończenie	oznacza czas na ukończenie Robót lub Odcinka (w zależności od przypadku) według Subkaluzuli 8.2 [Czas na Ukończenie], taka jak został podany w Załączniku do Oferty (z jakimkolwiek przedłużeniem według Subklauzuli 8.4 [Przedłużenie Czasu na Ukończenie], obliczony od Daty Rozpoczęcia (zgodnie z Subklauzulą 1.1.3.3. FIDIC)
---------------------------	---

budowla kolejowa	rozumie się przez to całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, a w szczególności: drogi szynowe normalnotorowe, szerokotorowe i wąskotorowe, koleje niekonwencjonalne, budowle ziemne, mosty, wiadukty, przepusty, konstrukcje oporowe, rampy, perony, place ładunkowe, skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i urządzenia techniczne oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej,
nawierzchnia	konstrukcja przystosowana do przenoszenia na grunt obciążeń stałych i ruchomych związanych z ruchem pojazdów kolejowych i samochodowych, składającą się z toru, po którym poruszają się pojazdy kolejowe, elementów podporowych, elementów przytwierdzających i łączących oraz podsypki,
droga szynowa	budowla wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, składająca się z toru (elementu jezdnego) o konstrukcji szynowej, dostosowaną do ruchu pojazdów kolejowych,
podtorze	budowla geotechniczna wykonana na gruncie rodzimym, jako nasyp lub przekop wraz z urządzeniami ją zabezpieczającymi i odwadniającymi
torowisko	powierzchnia górnej części podtorza, na której ułożona jest nawierzchnia kolejowa
warstwa ochronna	pokrycie ochronne torowiska w postaci warstwy odpowiednio dobranego gruntu (np. warstwa ochronna filtracyjna, szczelna itp.)
sub-warstwa	warstwa podsypki stabilizowana mechanicznie w miarę potrzeby z wibrowaniem
odwadnianie	zabezpieczenie przed napływem wód i niszczącym oraz zbieraniem i odprowadzaniem wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej
skrzyżowanie dwupoziomowe	skrzyżowaniu dwupoziomowym - rozumie się przez to skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną, która przechodzi nad lub pod linią kolejową,
przejazd kolejowo-drogowy (przejazd)	skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie,
przejście	skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym lub różnych poziomach, przeznaczone tylko dla pieszych,
SMS	system Zarządzania Bezpieczeństwem
długość przejazdu kolejowo-drogowego (przejazdu)	odcinek drogi ograniczony z dwóch stron rogatkami, a w przypadku ich braku – odcinek drogie, którego punkty krańcowe są wyznaczone odległością 4m od każdej ze skrajnych szyn

dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego (przejazdu)	odcinek drogi o długości 30m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych przejazdu
metryka	dokumentacja techniczno-eksploatacyjna przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia
przejście	skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego
rogatka	zespół urządzeń złożonych z napędu rogatekowego i drąga rogatekowego zamykający ruch drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu
samoczynny system przejazdowy	system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane samoczynnie przez jadący pociąg lub inny system sterowania ruchem kolejowym
szerokość przejazdu kolejowo-drogowego (przejazdu)	szerokość korony drogi na przejeździe kolejowo-drogowym
zarządca kolei	zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

2 Opis stanu istniejącego

2.1 Charakterystyka ogólna

Ze względu na prowadzone roboty budowlane w ramach odrębnych zadań podane wielkości (powierzchnia zabudowy, długości odcinków dojazdowych) są parametrem orientacyjnym, określonym na podstawie danych posiadanych przez Zamawiającego, Zarządcę kolei oraz Zarządców terenów oraz na podstawie projektów budowlanych i wykonawczych opracowanych dla niżej wymienionych zadań:

- a. zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy” - współfinansowanego z UE – EFRR, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013”;

Linia kolejowa nr 229 przebiega przez gminy: Kartuzy, Chmielno, Linia, Sierakowice, Łęczyce, Nowa Wieś Lęborska i Lębork.

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 201 znajduje się 68 przejazdy i przejścia kolejowe następujących kategorii:

- Kategoria A – 1 przejazd;
- Kategoria B – 0 przejazdów;
- Kategoria C – 0 przejazdów;
- Kategoria D – 62 przejazdy;
- Kategoria E – 2 przejścia;

- Kategoria F – 3 przejazdy.

Podczas inwentaryzacji zostały zlokalizowane 3 przejazdy kolejowo-drogowe, które nie występują w ewidencji Zarządcy linią:

- przejazd kolejowo-drogowy w km 42.592
- przejazd kolejowo-drogowy w km 46.136
- przejazd kolejowo-drogowy w km 68.038

2.2 Istniejąca nawierzchnia torowa

Na podstawie metryk przejazdów oraz wizji lokalnej w terenie zinwentaryzowano poszczególne elementy przejazdów:

- nawierzchnia przejazdu: zastosowano płyty betonowe wielkowymiarowe, nawierzchnię z belek drewnianych oraz nawierzchnię bitumiczną. W przypadku dojazdów gruntowych zastosowano pełny komplet płyt CBP (Pw, Pws, Pz) oraz nawierzchnię z belek drewnianych. W przypadku dojazdów bitumicznych ułożono pełny komplet płyt CBP (Pw, Pws, Pz) lub płyty CBP między szynami, czyli zastosowano tylko wewnętrzne płyty CBP (Pw, Pws) lub nawierzchnię bitumiczną zarówno między szynami jak i w strefach zewnętrznych
- nawierzchnia torów w obrębie przejazdów to szyna typu S49 lub S42 na podkładzie betonowym lub drewnianym, zabudowane w latach 1960-1979
- podsyпка tłuczniowa
- zastosowanie nawierzchni drogowej na dojazdach, dochodzącej do zewnętrznych krawędzi szyn na szerokość drogi.
- Wbudowanie odwodnienia przejazdu w postaci drenażu, odwodnienia liniowego i przepustów rurowych pod dojazdami, w celu przeprowadzenia wód z rowów przytorowych.

Tabela 1. Linia nr 229 - Zestawienie istniejących przejazdów kolejowo-drogowych

Ip.	km	kategoria przejazdu	nawierzchnia na dojazdach	Konstrukcja pomostu
p/e*	42.592	n/d	b/d	b/d
1	43.328	D	gruntowa	belki drewniane
2	43.926	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
3	44.176	D	gruntowa	belki drewniane
4	44.498	D	gruntowa	belki drewniane
5	45.586	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
p/e*	46.136	n/d	b/d	b/d
6	46.476	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
7	47.033	D	gruntowa	belki drewniane

8	47.565	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
9	48.087	D	gruntowa	belki drewniane
10	48.310	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
11	48.624	D	gruntowa	belki drewniane
12	48.967	F	płyty Jomb	belki drewniane
13	50.033	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
14	51.900	E	betonowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
15	52.187	D	betonowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
16	53.260	F	gruntowa	belki drewniane
17	53.685	D	gruntowa	belki drewniane
18	54.298	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
19	54.896	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
20	55.373	D	gruntowa	belki drewniane
21	55.967	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
22	57.240	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
23	57.874	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
24	58.118	D	betonowa	podsypka żwirowa
25	58.578	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
26	59.147	D	gruntowa	belki drewniane
27	59.704	D	gruntowa	belki drewniane
28	60.614	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
29	63.350	F	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
30	63.970	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
31	64.502	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
32	65.851	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
33	66.096	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
34	66.670	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
35	67.237	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
36	67.599	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
p/e*	68.038	n/d	b/d	b/d
37	70.510	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
38	71.685	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
39	72.516	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
40	73.191	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
41	74.300	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe

42	75.041	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
43	75.561	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
44	76.256	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
45	76.714	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
46	77.175	D	asfaltowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
47	77.629	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
48	78.029	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
49	78.516	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
50	78.958	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
51	79.369	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
52	79.914	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
53	80.997	D	gruntowa	nawierzchnia gruntowa
54	81.719	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
55	83.320	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
56	84.785	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
57	85.897	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
58	86.258	D	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
59	87.189	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
60	89.500	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
61	92.718	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
62	93.296	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
63	95.276	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
64	97.031	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
65	98.364	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
66	99.199	D	gruntowa	płyty betonowe wielkowymiarowe
67	99.900	A	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa
68	99.906	E	asfaltowa	nawierzchnia asfaltowa

* poza ewidencją

Szczegółowa charakterystyka stanu istniejącego dotycząca parametrów tj. kategorii, oświetlenia, nr / kategorii / klasy / zarządcy drogi w ciągu której zlokalizowano przejazd, stanu nawierzchni jezdni, stanu zabudowy przejazdu, stanu oznakowania oraz kąta skrzyżowania drogi z linią kolejową został przedstawiony w załączniku nr 1: **tabelaryczne zestawienie przejazdów kolejowo-drogowych.**

3 Opis robót budowlanych

Dla przejazdów kolejowo-drogowych analizie podano następujące zagadnienia:

- obecny natężenie ruch drogowego przez przejazdy,
- znaczenie przejazdu dla organizacji ruchu drogowego
- możliwości likwidacji przejazdu i tego konsekwencje (brak dojazdów, wydłużenie czasu jazdy pojazdów drogowych – objazdy)
- trójkąty widoczności dla przejazdów kat. D (przeważający udział na linii kolejowej)
- podniesie bezpieczeństwa ruchu podróżnych zmiana na kat. C i B oraz A

Podane w niniejszym opracowaniu charakterystyczne parametry m.in. kilometraże, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości, ilości robót dla poszczególnych branż i zakresów / lokalizacji są tylko szacunkowe i mogą różnić się od ilości wynikających z uszczegółowienia zakresu Robót na etapie projektu budowlanego, co Wykonawca robót budowlanych winien wziąć pod uwagę przygotowując ofertę i co powinien w kalkulować w przedstawioną w ofercie cenę ofertową.

Wykonawca robót budowlanych jest zobowiązany wykonać wszystkie Roboty przewidziane w zatwierdzonej przez Inżyniera i akceptowanej przez Zamawiającego dokumentacji tak, aby osiągnąć zamierzone parametry funkcjonalno-użytkowe.

Wykonawca robót budowlanych jest zobowiązany do uzyskania niezbędnych informacji i zidentyfikowania przebiegu kolidującej infrastruktury oraz usunięcia kolizji w przypadku ich wystąpienia.

3.1 Roboty rozbiórkowe

- a. Materiały pochodzące z rozbiórki (demontażu) podlegają zasadom gospodarki materiałami z odzysku zgodnie z Uchwałą nr 54 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 lutego 2009 r. Należy sporządzić wykaz wszystkich materiałów zdemontowanych i odzyskanych w wyniku przeprowadzonych robót. Kwalifikacja materiałów z odzysku odbywa się przez komisję powołaną przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni w zakresie dotyczącym terenu IZ Gdynia.
- b. Materiały zakwalifikowane jako materiały staroużyteczne lub do regeneracji oraz złom przeznaczony do sprzedaży, należy protokółarnie przekazać do IZ Gdynia, zgodnie z zasadami, o których mowa wyżej.
- c. Wykonawca zobowiązany jest do przesortowania, przetransportowania oraz zmagazynowania materiałów, o których mowa wyżej, na miejsce wskazane przez Zamawiającego np. na terenie IZ Gdynia.
- d. Inne wyżej niewymienione odpady, powstałe w czasie realizacji zadania, a w szczególności odpady niebezpieczne, Wykonawca powinien na swój koszt poddać odzyskowi, recyklingowi lub unieszkodliwieniu zgodnie z uregulowaniami prawnymi wynikającymi z ustawy o odpadach.

- e. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność prawną i materialną za ewentualne szkody dla środowiska naturalnego – wynikające z niewłaściwego sortowania, transportu lub okresowego składowania odpadów powstałych w wyniku realizacji zadania – na zasadach określonych w ustawie o odpadach.
- f. Wszelkie dokumenty powstałe w związku z odzyskiem materiałów (protokoły, wykazy) Wykonawca zobowiązany jest przekazać w dniu odbioru końcowego i wchodzi w skład dokumentacji powykonawczej.
- g. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego przed jego nadmiernym zanieczyszczeniem należy prowadzić właściwą gospodarkę odpadami w szczególności odpadami niebezpiecznymi na całej długości frontu prac remontowych, w tym:
 - wytworzone odpady magazynować selektywnie w przeznaczonych do tego miejscach,
 - wytworzone odpady w miarę możliwości zagospodarowywać we własnym zakresie w sposób bezpieczny dla środowiska,
 - w przypadku braku możliwości wykorzystania wytworzonych odpadów przez wykonawcę robót (lub przekazania inwestorowi) przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami,
 - zapewnić właściwy transport odpadów zabezpieczający je przed zmieszaniem lub rozproszeniem podczas załadunku lub transportu,
 - uregulować stan prawny w zakresie gospodarki odpadami poprzez złożenie przez wykonawcę robót w odpowiednim organie ochrony środowiska informacji o wytworzonych odpadach i sposobach gospodarowania nimi oraz uzyskanie decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi,
 - zminimalizować możliwość przeniknięcia do gruntu i wód podskórnych paliw olejów i smarów oraz olejów przepracowanych poprzez właściwe ich magazynowanie i dystrybucję oraz właściwe garażowanie używanych w procesie budowlanym pojazdów dostawczych, transportowych oraz maszyn torowych z silnikami spalinowymi na całej długości frontu prac remontowych.
- h. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska należy:
 - prace budowlane prowadzić przy pomocy sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych o wysokiej sprawności technicznej,
 - do wycinki stosować piły mechaniczne z silnikami o wysokiej sprawności technicznej lub z napędem elektrycznym.

3.2 Wytyczne wykonania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

Dla przedmiotowych elementów obowiązują następujące wytyczne wykonania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść:

- a. małogabarytowe płyty żelbetowe przejazdowe typu „Miroslaw” (MU) dostosowane i dopuszczone dla nawierzchni z szyn typu 49E1 i przytwierdzenia sprężystego na podkładach strunobetonowych PS-93/94 o rozstawie 0,60m – wbudowywane tylko wewnętrzne płyty pomiędzy tokami szynowymi, przestrzeń na zewnątrz szyn wypełniona betonem asfaltowym.
- b. pokrycia ochronne i odwodnienie podtorza wykonywane jako element naprawy głównej (kompleksowej wymiany nawierzchni) szlaku / odcinków szlaku lub stacji nie powinny być uwzględniane w kosztach dot. przejazdów i przejść.
- c. grubość pokrycia ochronnego przyjęta 0,2m.
- d. nawierzchnia torów w każdym przypadku z szyn typu 49E1 z przytwierdzeniem o zwiększonej sztywności węzłów na skręcanie z dwupunktowym dociskiem do szyn łapek sprężystych (np. W14) na podkładach strunobetonowych PS-93/94.
- e. podsypka tłuczniowa – średnia grubość 0,30 m – 0,35 m, w zależności od standardu wykonania nawierzchni torów wg PFU Część 02 Układy torowe i odwodnienie podtorza.
- f. odwodnienie przejazdu w postaci drenażu rurowego posadowionego na warstwie zagęszczonej podsypki piaskowej i zasypanego kruszywem naturalnym spełniającym wszystkie kryteria zgodnie z Wytocznymi technicznymi utrzymania podtorza kolejowego Id-3. Unikać przejść drenażem w poprzek torowiska. W przypadku toru w wykopie lub w przekroju zerowym, po obu stronach przejazdu wykorzystać przepusty rurowe pod drogą.
- g. w przypadku, gdy pochylenie podłużne drogi ma spadek „do toru”, czyli w kierunku pomostu przejazdu, należy zastosować odwodnienie liniowe (korytka monolityczne klasy dostosowanej do obciążeń drogi). Krawędź ławy fundamentowej pod korytem monolitycznym odwodnienia liniowego musi znajdować się w odległości min. 2.2 m od osi skrajnego toru.
- h. uwaga: krótkie odcinki pochyłeń podłużnych (3 - 4m od skrajnej szyny) o pochyleniu „od toru” - w sytuacji gdy zasadnicza wartość pochylenia drogi/ulicy skierowana jest do toru / linii kolejowej – nie zwalniają z obowiązku projektowania i stosowania odwodnień liniowych na drodze, osłaniających nawierzchnię i podtorze przed napływem wód zewnętrznych.
- i. nawierzchnię drogową każdego przejazdu / przejścia należy uszczelnić przed wnikaniem w podsypkę tłuczniową frakcji pyłowo-piaskowej (nanoszona na nawierzchnię torową np. w ramach zimowego utrzymania dróg). Uszczelnienie polega na ułożeniu podwójnej warstwy geowłókniny pod płytami pomostu przejazdu / przejścia, a także na długości 3m przed i za przejazdem, a także pod nawierzchnią drogową - na podsypce tłuczniowej w odległości 4m od skrajnej szyny oraz pomiędzy skrajnymi szynami.

- j. na drogach gruntowych, na dojazdach do przejazdów, należy wykonać remont nawierzchni na odcinku od granicy nieruchomości gruntowej stanowiącej teren kolejowy, a w sytuacji, gdy nie wymaga tego stan nawierzchni drogowej – na długości zapewniającej nie przekroczenie maksymalnych dopuszczalnych pochyłeń podłużnych dróg wynikających z zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).
- k. szerokość dojazdu należy ustalać zgodnie z przepisami technicznymi projektowania dróg i ulic; odstępstwo jest dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, za zgodą właściwego zarządcy drogi, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu.
- l. dojazd położony na obszarze zabudowy istniejącej lub planowanej powinien posiadać przekrój poprzeczny ulicy; dojazd położony poza obszarem zabudowy powinien posiadać przekrój poprzeczny drogi. Konstrukcję nawierzchni dróg należy wykonać na podstawie określonej przez zarządcę drogi kategorii ruchu oraz zgodnie z katalogami GDDKiA:
 - a) typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych
 - b) typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.
- m. pobocza na długości 4m od skrajnej szyny oraz pomiędzy skrajnymi szynami należy wykonywać wyłącznie z użyciem nowego kruszywa łamanego (tłuczni) – dotyczy przekroju ulicznego, jak i drogowego. Niedopuszczalne jest wykonywanie pobocza (nakładanie materiału innego niż tłuczeń na nawierzchnię toru) – z materiałów do budowy dróg / ulic – np. kruszyw naturalnych – piasków, żwirów, mieszanek, niesortów, kłińca czy humusu.
- n. w przypadku występowania chodników, ciągów pieszo-rowerowych czy ścieżek rowerowych na dojazdach do przejazdu, należy zapewnić ich ciągłość na pomoście przejazdu z płyt typu MU m.in. poprzez oznakowanie poziome w postaci wymalowanych pasów określających krawędzie jezdni / chodników / ścieżek rowerowych.
- o. na dojazdach do przejazdów bez rogatek lub półrogałek należy ustawiać na odcinku drogi o długości 15 - 20 m, licząc od skrajnych szyn, pachołki w odstępach co 3 m po obu stronach drogi. Najbliższe ustawienie pachołka, to 4 m od skrajnych szyn.
- p. na przejazdach z rogatkami lub półrogatkami pachołki należy ustawiać na zewnątrz tych rogatek lub półrogałek.
- q. odcinki pomiędzy torem a rogatkami należy, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala, odgradzać poręczami np. typu U-11 utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek.

Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru powinny być usytuowane w odległości 3 m od skrajnych szyn.

- r. na przejazdach objętych zakresem robót dopuszcza się pochylenie toków szynowych w przekroju poprzecznym nie większe niż 7,5%. Załomy na pochyleniach nie powinny mieć przeciwnych znaków, a różnica pochyleń nie powinna przekraczać 5%.
- s. wykonawca sporządzi projekt zmian organizacji ruchu na czas wykonywania robót i projekt docelowej organizacji ruchu (przed rozpoczęciem realizacji robót). Wykonawca wykona wszystkie roboty związane z wdrożeniem tymczasowej organizacji ruchu drogowego oraz docelowej organizacji ruchu drogowego. Wykonawca zobowiązany jest do wdrożenia zmian organizacji ruchu drogowego i docelowej organizacji ruchu drogowego, w oparciu o sporządzone ww. projekty zmian organizacji ruchu na czas wykonywania robót, uzgodnione i zatwierdzone przez zarządzającego ruchem, a także do wykonania oznakowania w trakcie wykonywania robót i po zakończeniu realizacji, dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.
- t. Wykonawca uwzględni w ofercie koszt prowadzenia komunikacji zastępczej w okresie przebudowy przejazdów.
- u. skrzyżowania w poziomie szyn należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi oraz instrukcją Id-1 obowiązującą u Zamawiającego oraz Standardami Technicznymi 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 X Skrzyżowania w poziomie szyn oraz drogi równoległe.
- v. warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy skrzyżowania linii kolei użytku publicznego i linii kolei użytku niepublicznego z drogami publicznymi i jego usytuowanie określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).

4 Zakres robót budowlanych

Obowiązkiem Wykonawcy jest przedstawienie w ofercie wszystkich prac związanych z przedmiotowym zamówieniem.

Podane w niniejszym PFU charakterystyczne parametry m.in. kilometraże, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości, ilości robót dla przebudowy przejazdów, przejść i dojazdów na linii nr 229 i zakresów / lokalizacji są tylko szacunkowe i mogą różnić się od ilości wynikających z uszczegółowienia zakresu robót na etapie projektu budowlanego i

wykonawczego, co Wykonawca winien wziąć pod uwagę przygotowując ofertę i co powinien w kalkulować w przedstawioną w ofercie cenę ofertową.

Wykonawca jest zobowiązany wykonać wszystkie Roboty przewidziane w zatwierdzonej przez Inżyniera i akceptowanej przez Zamawiającego dokumentacji wykonawczej tak, aby osiągnąć zamierzone parametry funkcjonalno-użytkowe.

Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania niezbędnych informacji i zidentyfikowania przebiegu kolidującej infrastruktury oraz usunięcia kolizji w przypadku ich wystąpienia.

4.1 Roboty rozbiórkowe

Zestawienie robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni przejazdów na linii 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice – Lębork przedstawiono w tabeli 2.

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni przejazdowej,
- rozbiórkę dróg na dojazdach,
- wywóz materiałów z rozbiórki na miejsce odkładu celem utylizacji.

Z uwagi na przyjęcie konstrukcji pomostu z płyt typu „Mirośław” istniejące płyty przejazdowe należy zdemontować. Rekomenduje się odzysk i wykorzystanie do ponownego wbudowania poszczególnych warstw nawierzchni dojazdów do przejazdów. Z uwagi na brak informacji dotyczących konstrukcji poszczególnych dróg / ulic ostateczna decyzja o wbudowaniu zostanie podjęta na etapie budowy.

Tabela 2. Linia nr 229 - Zestawienie robót rozbiórkowych istniejących przejazdów kolejowo-drogowych

lp.	km	kategoria przejazdu	lokalizacja	zakres robót	jednostka	ilość
p/e*	42.592	n/d	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
1	43.328	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
2	43.926	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
3	44.176	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
4	44.498	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
5	45.586	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
p/e*	46.136	n/d	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
6	46.476	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
7	47.033	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
8	47.565	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1

9	48.087	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
10	48.310	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
11	48.624	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
12	48.967	F	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
13	50.033	D	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1
14	51.900	E	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
15	52.187	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
16	53.260	F	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
17	53.685	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
18	54.298	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
19	54.896	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
20	55.373	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
21	55.967	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
22	57.240	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
23	57.874	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
24	58.118	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
25	58.578	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
26	59.147	D	Chmielno	rozbiórka	kpl.	1
27	59.704	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
28	60.614	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
29	63.350	F	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
30	63.970	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
31	64.502	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
32	65.851	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
33	66.096	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
34	66.670	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
35	67.237	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
36	67.599	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
p/e*	68.038	n/d	Kartuzy	rozbiórka	kpl.	1

37	70.510	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
38	71.685	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
39	72.516	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
40	73.191	D	Sierakowice	rozbiórka	kpl.	1
41	74.300	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
42	75.041	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
43	75.561	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
44	76.256	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
45	76.714	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
46	77.175	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
47	77.629	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
48	78.029	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
49	78.516	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
50	78.958	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
51	79.369	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
52	79.914	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
53	80.997	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
54	81.719	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
55	83.320	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
56	84.785	D	Linia	rozbiórka	kpl.	1
57	85.897	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
58	86.258	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
59	87.189	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
60	89.500	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
61	92.718	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
62	93.296	D	Łęczyce	rozbiórka	kpl.	1
63	95.276	D	Nowa Wieś Lęborska	rozbiórka	kpl.	1
64	97.031	D	Nowa Wieś Lęborska	rozbiórka	kpl.	1
65	98.364	D	Nowa Wieś Lęborska	rozbiórka	kpl.	1

66	99.199	D	Nowa Wieś Lęborska	rozbiórka	kpl.	1
67	99.900	A	Lębork	rozbiórka	kpl.	1
68	99.906	E	Lębork	rozbiórka	kpl.	1

* poza ewidencją

4.2 Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie przebudowy i budowy 51 przejazdów i przejść przypisanych do linii nr 229 o następujących kategoriach:

- Kategoria A – 3 przejazdy,
- Kategoria B – 5 przejazdów,
- Kategoria C – 27 przejazdów,
- Kategoria E – 5 przejść,
- Kategoria F - 11 przejazdów.

Zakres prac ze względu na rodzaj robót obejmuje:

- Roboty budowlane – konstrukcja przejazdu:
 - ułożenie geowłókniny separacyjnej pod płyty przejazdowe,
 - montaż pomostu przejazdu z płyt typu „Mirośław” (MU)
 - budowa odwodnienia liniowego,
 - budowa odwodnienia przejazdu / toru.
- Roboty nawierzchniowe – dojazdy do przejazdu:
 - dostosowanie nawierzchni drogowej do zmodernizowanej lub wybudowanej nawierzchni przejazdu.

Nawierzchnię na przejazdach należy wykonywać w sposób następujący:

- przed przystąpieniem do zabudowy torów płytami należy sprawdzić stan techniczny toru oraz prawidłowość położenia w planie i w profilu. W przypadku jakichkolwiek odchyłek należy je usunąć i dopiero przystąpić do budowy.
- należy zastosować płyty wewnętrzne typu „Mirośław” (MU) wyłącznie pomiędzy tokami szynowymi.
- zastosowanie nawierzchni drogowej na międzytorzu i dojazdach, dochodzącej do zewnętrznych krawędzi szyn na szerokość drogi.
- ilość płyt przejazdowych należy dobrać w taki sposób, by obejmowały całą szerokość drogi oraz minimum 1m z każdej strony przejazdu (min. 1m od najdalszej krawędzi pobocza drogowego).
- płyty można układać za pomocą dźwigów kołowych lub wózków motorowych z żurawikiem.

- f. płyty na przejeździe powinny być ułożone równo, a górna powierzchnia płyty powinna się pokrywać z górną powierzchnią główki szyny.
- g. po ułożeniu wszystkich płyt przejazdowych należy zabezpieczyć je przed rozsuwaniem się. W tym celu po obu stronach przejazdu, do każdej szyny mocuje się uchwyt oporowy.
- h. czoła skrajnych płyt należy zasypać stożkowo do górnej powierzchni tłucznem w celu uniknięcia ewentualnego zaczepienia przez zwisające z przejeżdżającego taboru łańcuch, liny itp.
- i. nawierzchnia przejazdowa musi zostać uszczelniona przed przenikaniem pyłu z powierzchni płyt w warstwę tłucznia np. przez ułożenie geowłókniny pod płytami i po 2m poza nimi (przysypać tłucznem).
- j. odwodnienie przejazdów należy dostosować do warunków miejscowych. W każdym przypadku, kiedy pochylenie niwelety drogi będzie skierowane w stronę przejazdu, należy zastosować odwodnienie liniowe (korytka monolityczne klasy dostosowanej do obciążeń drogi). W przypadku toru w wykopie lub w przekroju zerowym, po obu stronach przejazdu zastosować przepusty rurowe pod drogami. Unikać przejść drenażem w poprzek torowiska.
- k. Z uwagi na brak możliwości spełnienia jednego z warunków technicznych dotyczących dopuszczalnego kąta przecięcia osi drogi z linią kolejową na drodze wojewódzkiej nr 211 dla przejazdu kolejowo-drogowego w km 54.298 zgodnie z opinią Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku wymagają się uzyskania zgody na odstępstwo od obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744). Wykonawca przygotowuje wszystkie wymagane dokumenty, w formie opisowej i graficznej wraz ze szczegółowym uzasadnieniem, w celu uzyskania odstępstwa zgodnie z procedurą określoną w „Wytocznych uzyskiwania zgody na odstępstwo od przepisów i instrukcji wewnętrznych PKP PLK S.A. oraz przepisów techniczno-budowlanych w zakresie budowli kolejowych i ich usytuowania” (Zarządzenie nr 18/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 24.08.2009r. wprowadzone Uchwałą nr 316/2009 z dnia 24.08.2009r. Zarządu PKP PLK S.A., zmienione Zarządzeniem nr 12/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 09.04.2010r. wprowadzonym Uchwałą nr 131/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 09.04.2010r.).

4.3 Drogi dojazdowe

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie budowy nowych dróg w wyniku likwidacji części przejazdów i przebudowy istniejących dróg w wyniku ingerencji w istniejący układ drogowy przez projektowaną linię kolejową nr 229.

Zakres przebudowy dróg wzdłuż linii kolejowej nr 229 uzależniony jest od ingerencji robót torowych w istniejący układ drogowy. Rodzaj nawierzchni przebudowywanych dróg powinien być zbliżony standardem do istniejącego, lecz może ulec zmianie ponieważ konstrukcja nawierzchni musi być dostosowana do kategorii ruchu którą określi zarządca drogi.

Konstrukcję nawierzchni dróg należy wykonać na podstawie określonej przez zarządcę drogi kategorii ruchu oraz zgodnie z katalogami GDDKiA :

- typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych
- typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

Roboty ziemne związane będą głównie z rozbiórką istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni i poboczy. Ponadto przewiduje się roboty ziemne dla potrzeb:

- rozbiórki istniejących przepustów,
- korytowania pod chodniki,
- zmiany przebiegu dróg istniejących i ich budowa w nowej lokalizacji,
- udrożnienie i nadanie odpowiednich spadków dla rowów drogowych.

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne zostaną opracowane przez Wykonawcę robót w ramach realizacji projektu budowlanego i wykonawczego będącego w zakresie zlecenia.

Podstawą współdziałania Wykonawcy z zarządcami dróg powinny być zapisy Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. "o drogach publicznych".

Warunki techniczne które powinny spełnić przebudowywane drogi to :

- a. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych ,jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.),
- b. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).

W czasie wykonywania prac należy zapewnić mieszkańcom dojazdu do posesji. Organizacja ruchu na czas robót oraz docelowa powinna być zrealizowana zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r.,poz. 2181).

Wykonawca opracuje we własnym zakresie projekt organizacji ruchu na czas budowy oraz docelowej. Wykonawca wykona wszystkie prace i dopełni formalności związanych z wdrożeniem tymczasowej oraz docelowej organizacji ruchu drogowego.

zapropozowano budowę i przebudowę dróg w rejonie likwidowanych przejazdów oraz modernizowanych obiektów inżynierskich:

- budowa drogi dojazdowej od km 54,896 do km 55,373
- budowa drogi dojazdowej od km 58,118 do km 58,660
- przebudowa drogi wojewódzkiej DW 211 na km 65,169
- budowa drogi lokalnej od km 65,851 do km 66,096
- budowa drogi lokalnej od km 85,100 do km 85,272

Ponadto, w obszarze rewitalizowanej linii kolejowej nr 229 w systemie skrzyżowań wielopoziomowych, są prowadzone inwestycje:

- projekt budowy obwodnicy wschodniej miasta Lębork w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214 (DW 214) w km 98,415 wg opracowania biura projektowego Europrojekt
- projekt budowy drogi krajowej S6 (DK S6) w km 99,200 wg opracowania biura projektowego Transprojekt Gdański

4.4 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektów i zakres robót

Wykonawca zamówienia musi uwzględnić fakt, iż rodzaje robót i ilości podane w programie funkcjonalno-użytkowym mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej. W celu oszacowania i wyceny zakresu robót dla potrzeb sporządzenia oferty należy kierować się:

- wynikami szczegółowych wizji terenowych i inwentaryzacji własnych,
- wynikami badań i pomiarów własnych,
- zapisami niniejszego Programu Funkcjonalno-Użytkowego.

4.5 Opis wymagań Zamawiającego

4.5.1 Warunki wykonania i odbioru robót budowlanych

Ogólne warunki wykonania i odbioru robót budowlanych zostały opisane w Części 01 Ogólnej.

Wszystkie stosowane materiały nawierzchniowe muszą posiadać polskie atesty i odpowiadać polskim normom lub aprobatom technicznym oraz posiadać dokument komisarycznego odbioru. Do każdej partii dostarczonego wyrobu należy dostarczyć deklaracje zgodności. W przypadku materiałów, co do których powyższe wymagania nie zachodzą, dopuszczenia dokonuje Inżynier na podstawie przedłożonych dokumentów.

Szerokość nawierzchni drogowej na przejeździe powinna odpowiadać szerokości drogi przed przejazdem oraz wymogom dla danej kategorii drogi.

Na drogach gruntowych, na dojazdach do przejazdów, wykonać remont lub przebudowę nawierzchni na odcinku od granicy nieruchomości gruntowej stanowiącej teren kolejowy, a w sytuacji, gdy nie wymaga tego stan nawierzchni drogowej - na długości zapewniającej nie

przekroczenie maksymalnych dopuszczalnych pochyłeń podłużnych dróg wynikających z zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).

Na długości 4 m, licząc od skrajnych szyn, z każdej strony przejazdu, ułożyć nawierzchnię bitumiczną. Drogi gruntowe na przejazdach i dojazdach do przejazdów powinny mieć nawierzchnię twardą na długości co najmniej 10 m, licząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu. Jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu przekracza 5%, długość tę należy powiększyć o 10 m.

Oznakowania przejazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem znaków G2 i tablic informacyjnych o wysokości zawieszenia sieci na przejeździe o nr kat. 2310-1 z Katalogu elementów sieci trakcyjnej z 2004 r. z późniejszymi zmianami

Konstrukcja nawierzchni przejazdu wewnątrz toru powinna zapewnić swobodne przejście obrzeży kół taboru kolejowego. W tym celu przy obu szynach wewnątrz toru powinny być wykonane żłobki o głębokości minimum 38mm (przy największym dopuszczalnym pionowym zużyciu szyny) i szerokości co najmniej:

- 60mm na torze prostym i w łukach o promieniu 350m lub większym,
- 70mm w łukach o promieniach 250m do 350m,
- 80mm w łukach o promieniach mniejszych niż 250m,

Wykonawca opracuje projekty czasowej organizacji ruchu kołowego na czas remontów przejazdów kolejowych, dokona wymaganych uzgodnień oraz na ich podstawie, w trakcie robót, dokonać osygnalizowania i oznakowania odpowiednich odcinków dróg.

Warunki wykonania i odbioru robót powinny być zgodne z instrukcjami i zaleceniami producentów płyt (elementów) pomostowych na przejazdach. Wykonawca jest odpowiedzialny za właściwą jakość wykonania robót, bezpieczeństwo ruchu podczas ich wykonywania oraz zgodność z dokumentacją projektową, STWiORB i poleceniami Inżyniera.

4.5.2 Fazowanie robót

Wykonawca na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, przedstawi proponowaną technologię robót wraz z fazowaniem oraz proponowanymi terminami wykonania poszczególnych etapów prac.

4.5.3 Odbiór robót

Wymagania ogólne odbioru robót zostały opisane w Części 01 Ogólnej.

Technologia robót oraz dokładność ich wykonania powinny spełniać wymogi następujących przepisów:

- a. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10.09.1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 151 poz. 987) z późn. zm.,
- b. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).
- c. „Id-1 – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” (Zarządzenie Zarządu PKP PLK S.A. Nr 14 z dnia 18 maja 2005 r.), z późn. zm.
- d. „Id-3 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego”. (Zarządzenie Zarządu PKP PLK S.A. Nr 9 z dnia 4 maja 2009 r.),
- e. 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 X Skrzyżowania w poziomie szyn oraz drogi równoległe

4.5.4 Kontrola jakości robót

1. Wykonawca robót jest odpowiedzialny za prowadzenie i jakość robót, za stosowane metody wykonywania robót, za zastosowane wyroby zgodnie z warunkami umowy i projektem organizacji robót i technologii robót opracowanym przez Wykonawcę a także poleceniami Inspektora Nadzoru oraz za ich zgodność z dokumentacją wykonawczą.
2. Jakość robót będzie kontrolowana w trakcie wykonywania robót. Zamawiający dopuszcza wszelkiego rodzaju odchyłki i tolerancje wymiarowe i jakościowe, które muszą być zgodne z przepisami i Polskimi Normami. Kontroli bieżącej i sprawdzaniu wykonywanych robót budowlanych będą w szczególności poddane:
 - a. rozwiązania zawarte w dokumentacji wykonawczej i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych - przed ich skierowaniem do realizacji robót budowlanych - w aspekcie ich zgodności z programem funkcjonalno-użytkowym oraz warunkami umowy,
 - b. stosowane gotowe wyroby budowlane, w odniesieniu do dokumentów potwierdzających ich dopuszczenie do obrotu oraz zgodności parametrów z danymi zawartymi w projektach wykonawczych i w specyfikacjach technicznych,
 - c. sposób wykonania robót budowlanych (założenia projektowe) w aspekcie zgodności wykonania z projektem wykonawczym i specyfikacją techniczną, a w szczególności:

- zgodność wykonania rozbiórek nawierzchni drogowej, robót ziemnych w obrębie przejazdu,
 - prawidłowość wykonania wykopów pod proj. elementy budowanych i modernizowanych przejazdów,
 - zgodność wykonania nawierzchni przejazdowej,
 - prawidłowość wykonania podbudowy,
 - kontrola wykonania odcinków dróg na dojazdach.
3. Dla potrzeb zapewnienia współpracy z Wykonawcą i prowadzenia kontroli wykonywanych robót budowlanych oraz dokonywania odbiorów Zamawiający przewiduje ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego w zakresie wynikającym z ustawy Prawo budowlane i postanowień umowy.

5 Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego

1. Ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. Nr 0 poz. 1409)
2. 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 X Skrzyżowania w poziomie szyn oraz drogi równoległe.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U 2004 r. Nr 202, poz. 2072 wraz z późniejszymi zmianami)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r., poz. 1744).
5. Rozporządzenie MTiGM z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 Nr 151, poz. 987 z późn. zm.).
6. Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. 1999 Nr 43, poz. 430 z późn. zm.).

7. Rozporządzenie MTiGM z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2003 Nr 177, poz. 1729).
8. Załącznik do Rozporządzenia MI nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
9. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. GDDP, Warszawa 2001r.
10. Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999r.
11. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 1997r.
12. Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 2001r.
13. Id-1 (D1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. (Zarządzenie Zarządu PKP PLK S.A. Nr 14 z dnia 18 maja 2005 r.)
14. Id-3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego (Zarządzenie nr 9/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009r.)
15. BN-64/8931-02 Drogi samochodowe. Oznaczenie modułu odkształcenia nawierzchni podatnych i podłoża przez obciążenie płytą.
16. BN-77/8931-12 Oznaczenie wskaźnika zagęszczenia gruntu.
17. PN-EN 197-1:2012 Cement. Część 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementu powszechnego użytku.
18. PN-EN 1338:2005 Betonowe kostki brukowe. Wymagania i metody badań.
19. PN-EN 1008:2004 Woda zarobowa do betonu. Specyfikacja pobierania próbek, badanie i ocena przydatności wody zarobowej do betonu, w tym wody odzyskanej z procesów produkcji betonu.

6 Załączniki

Załącznik 1 – Tabelaryczne zestawienie przejazdów kolejowo-drogowych

Załącznik 2 – Dokumenty formalne: opinie Zarządców Dróg dot. utrzymania, likwidacji i przyjęciem kategorii:

2.1 opinia Urzędu Gminy Łęczyce

- 2.2 uzupełnienie opinii Urzędu Gminy Łęczyce
- 2.3 opinia Zarządu Drogowego dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego
- 2.4 opinia Urzędu Gminy Nowa Wieś Lęborska
- 2.5 opinia Urzędu Gminy Linia
- 2.6 opinia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
- 2.7 opinia Urzędu Gminy Kartuzy
- 2.8 opinia Urzędu Gminy Sierakowice
- 2.9 opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Kartuzach
- 2.10 opinia Nadleśnictwa Kartuzy
- 2.11 opinia Nadleśnictwa Lębork



URZĄD GMINY ŁĘCZYCE

ul. Długa 49, 84-218 Łęczyce tel: 58 678 -92-14, fax: 58 678-91-25 e-mail: sekretariat@leczyce.pl

20-1
H. Rojewski
hi

Łęczyce dnia 14.07.2016 r.

RIR.7211.1.2016.JWS



BPBK
Biuro Projektów
Budownictwa Komunalnego S.A.
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk – Wrzeszcz

Dotyczy: „Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork” tj. od km 41+940 (koniec peronu stacji Kartuzy) do km 100+427 (początek stacji Lębork).

Wójt Gminy Łęczyce w odpowiedzi na pismo nr ZD1-0305/2056/PS/2016 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie zaopiniowania koncepcji rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych, informuje, że:

1. przejazd kolejowy kat D w km 85+897 znajduje się w ciągu drogi gminnej wewnętrznej, która stanowi dojazd do pól i terenów leśnych – ze względu na fakt, iż wskazany obszar nie jest zurbanizowany, Gmina Łęczyce dopuszcza ewentualną likwidację wskazanego przejazdu kolejowego.
2. przejazd kolejowy kat D w km 86+258 znajduje się w ciągu drogi powiatowej nr 1330 G Rozłazski Bór – Nawcz , która jest własnością Starosty Wejherowskiego i w imieniu którego nieruchomością zarządza Zarząd Drogowy dla powiatu Puckiego i Wejherowskiego ul. Pucka 11, 84-200 Wejherowo.
3. przejazd kolejowy kat D w km 87+189 znajduje się w ciągu drogi gminnej wewnętrznej, która stanowi dojazd do pól i terenów leśnych – ze względu na fakt, iż wskazany obszar nie jest zurbanizowany, Gmina Łęczyce dopuszcza ewentualną likwidację wskazanego przejazdu kolejowego.

4. przejazd kolejowy kat D w km 89+500 znajduje się na terenie działek prywatnych przewidzianych pod zabudowę mieszkaniową – jednorodziną jak i pół uprawnych. Droga gruntowa jest nieurządzona i nie jest w gminnej ewidencji dróg wewnętrznych. Gmina Łęczycze dopuszcza ewentualną likwidację wskazanego przejazdu kolejowego.
5. przejazd kolejowy kat D w km 92+718 znajduje się w ciągu drogi gminnej wewnętrznej, która stanowi dojazd przez tereny leśne z osad Karczemka Rozłaska, Redystowo, Kwietnica, Dąbrówka, Rozłaski Młyn do Dąbrówki Wielkiej i do drogi krajowej nr 6 i dla tej lokalizacji nie dopuszcza się likwidacji tegoż przejazdu.
6. przejazd kolejowy kat D w km 93+296 znajduje się na terenie leśnym, który jest własnością Lasów Państwowych w imieniu którego nieruchomością zarządza Nadleśnictwo Strzebielino z siedzibą w Luzinie ul. Ofiar Stutthofu 47, 84-242 Luzino.

Z poważaniem

W U J T
GMINY ŁĘCZYCE
Piotr Wójcik

Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a

ZARZĄD DROGOWY
dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego
z siedzibą w Wejherowie

84-200 Wejherowo, ul. Pucka 11 NIP 587-14-75-424 tel.: 774-32-80 faks: 774-32-93
Wejherowo, dnia 21.07.2016 r.

ZD-SPiRPD-7c-5425/W/133/2016



Biuro Projektów Budownictwa
Komunalnego S.A. Gdańsk
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk - Wrzeszcz

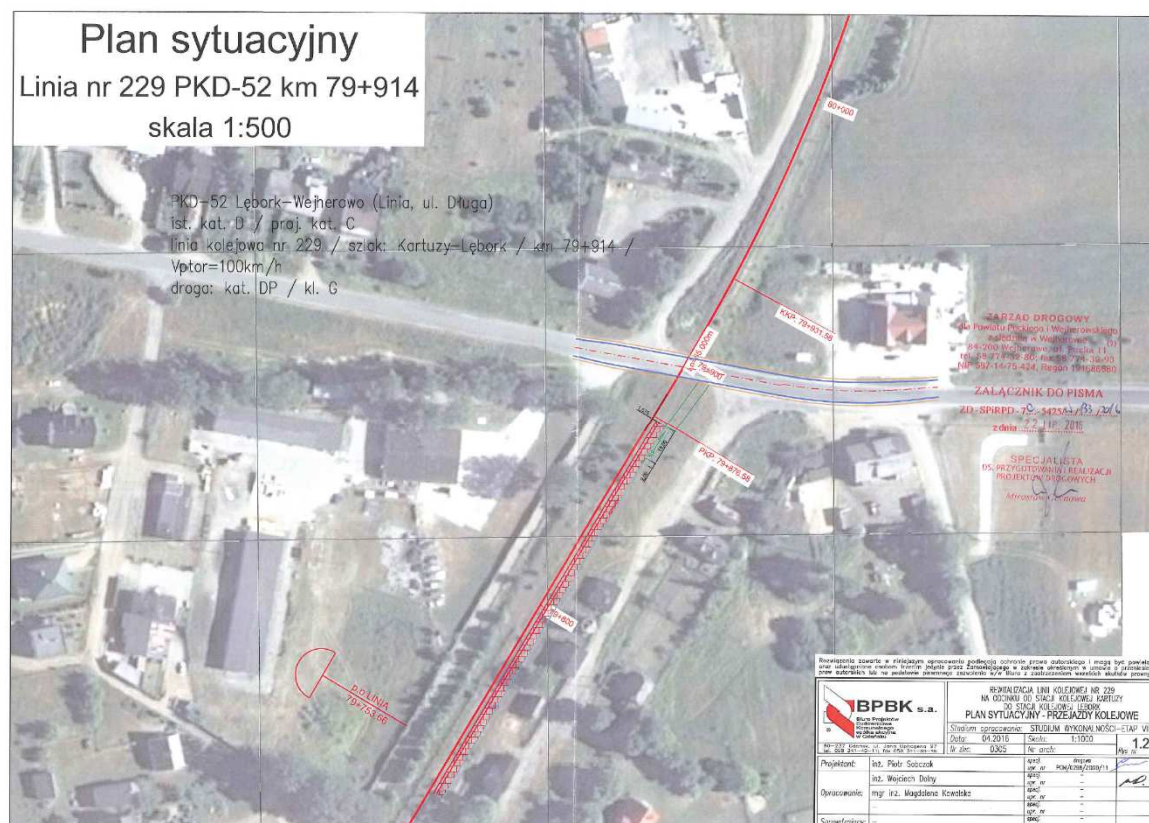
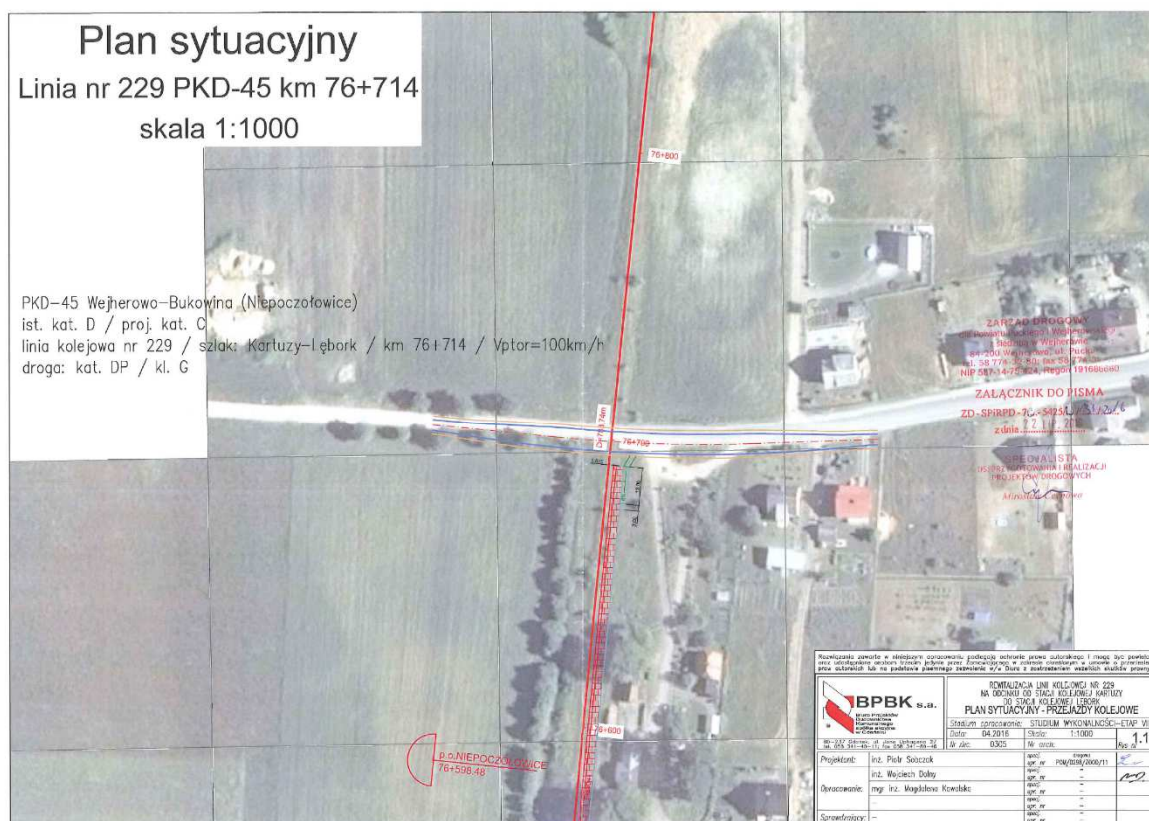
Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Wejherowie opiniuje pozytywnie koncepcję pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork tj. od km 41,940 (koniec peronu na stacji Kartuzy) do km 100,427 (początek stacji Lębork)”.

Jednocześnie informuje, że na dalszych etapach projektowych należy uwzględnić wykonanie chodników w obrębie przejazdu kolejowego (km 79,914) po obu stronach drogi powiatowej nr 1336G.

Ponadto informuje, że przejazd kolejowy w 76,714 jest na drodze gminnej a nie na drodze powiatowej nr 1431G.

Prosimy także o informację czy przejazd kolejowy w ciągu drogi powiatowej nr 1330G w miejscowości Nawecz będzie objęty przedmiotowym projektem.

Z up. Dyrektora Zarządu Drogowego
Patrycjusz Kamiński
Kierownik Sekcji
Przygotowania i Realizacji Projektów Drogowych





URZĄD GMINY W NOWEJ WSI LĘBORSKIEJ
ul. Grunwaldzka 24
84-351 NOWA WIEŚ LĘBORSKA
www.bip.nwl.pl ; www.nwl.pl

Nowa Wieś Lęborska, 22.07.2016

RRG.7221.6.2016



BPBK
Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
spółka akcyjna w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk-Wrzeszcz

Dot: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork, tj. od km 41,940(koniec peronu na stacji Kartuzy) do km 100,427 (początek stacji Lębork)

W nawiązaniu do pisma nr ZD1-0305/ 2055/PS/2016 z dnia 06.07.2016r.(data wpływu 08.07.2016r.) Wójt Gminy Nowa Wieś Lęborska opiniuje pozytywnie wstępną koncepcję rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych po uzgodnieniu z Regionalną Dyrekcją Lasów Państwowych w Gdańsku i przedstawieniu w tut. Urzędzie.

WÓJT
Ryszard Witke

Imię i nazwisko osoby
prowadzącej sprawę
Katarzyna Klawikowska
59/86 12 428 wew. 35

Urząd Gminy w Nowej Wsi Lęborskiej
ul. Grunwaldzka 24, 84-351 Nowa Wieś Lęborska
T: +48 (59) 86 12 428; +48 (59) 86 33 064
F: +48 (59) 86 12 164
e-mail: ugnwl@nwl.pl

NIP: 841-10-05-724
REGON: 000542617



URZĄD GMINY LINIA

84-223 Linia, ul. Turystyczna 15
www.bip.gminalinia.com.pl

tel. 58 678 85 60, fax 58 676 85 69
e-mail: zk@gminalinia.com.pl

BD.7226.76.2016

URZĄD GMINY
84-223 LINIA, ul. Turystyczna 15
tel. 58 676 85 82, fax 58 676 85 69
NIP 588-11-30-342



Linia, dnia 29-07-2016 r.

**Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna w Gdańsku**

ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk- Wrzeszcz

Dot.: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork

W związku z otrzymanym pismem ZD1-0305/2053/PS/2016 poniżej przedstawiamy opinię dotyczącą lokalizacji przejazdów kolejowych przeznaczonych do likwidacji lub przebudowy na terenie Gminy Linia.

Uważamy, że przejazd nr 44 w km 76+256 jest niezbędny dla pobliskich mieszkańców. Droga, przez którą przebiegają tory prowadzi do gospodarstw położonych na terenie sołectwa Niepoczołowice. Częstotliwość ruchu potwierdza stan jezdni. Jednoznacznie wskazuje on, że droga jest uczęszczana. Jeżeli kosztem kwalifikowanym, czyli dofinansowania byłaby budowa odcinka drogi na działce nr 391/3 obręb Niepoczołowice do przejazdu nr 45 moglibyśmy się zgodzić na likwidację tego przejazdu. Zaznaczamy, że nie stać nas na budowę nowej drogi, która przebiega po podmokłym, bardzo niekorzystnym terenie.

W następnych latach planujemy przebudowę drogi relacji Niepoczołowice- Zakrzewo w celu połączenia sołectwa Niepoczołowice z drogą powiatową 1336G. W związku z powyższym nie zgadzamy się z likwidacją przejazdu nr 47.

Na likwidację przejazdu nr 56 wyrażamy zgodę pod warunkiem budowy nowego przejazdu 56a i drogi łączącej przejazdy 56 z 56a. Nadmieniam, że koszt budowy drogi ma być kosztem kwalifikowanym, dofinansowanym.

W „zestawieniu istniejących przejazdów” przejazdy nr 43,45 przebiegają przez drogi gminne. Nie są to, jak to zapisano, drogi powiatowe.

Jednocześnie informujemy, że likwidacje dojazdów do lasów np. przejazd nr 53, powinny być uzgodnione z Lasami Państwowymi.

Z poważaniem

Z up. WÓJTA
Astrida Kuczyńska
Zastępca Wójta



URZĄD GMINY LINIA

84 -223 Linia, ul. Turystyczna 15
www.bip.gminalinia.com.pl

tel. 58 678 85 60, fax 58 676 85 69
e-mail: zk@gminalinia.com.pl

BD.7226.78.2016

Linia, dnia 04-08-2016 r.

URZĄD GMINY
84-223 LINIA, ul. Turystyczna 15
tel. 58 676 85 82, fax 58 676 85 69
NIP 690-11-30-342

**Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna w Gdańsku**

ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk- Wrzeszcz

Dot.: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork

Uzupełniając nasze pismo nr BD.7226.76.2016 z dnia 29-07-2016r. informuję, że:

- Urząd Gminy Linia nie jest uprawniony do uzgodnienia likwidacji bądź projektowanej kategorii przejazdów nr 41, 49, 50, 51, 53 i 54 ze względu na fakt, że pas kolejowy nie krzyżuje się z działkami będącymi własnością gminy. Na mapie nie widnieją działki przeznaczone pod pas drogowy;
- Uzgadniamy projektowaną kategorię C przejazdów nr 42, 45, 46;
- Jeżeli byłoby to możliwe prosimy o zaprojektowanie przejazdu nr 43 jako przejazdu kat. D. Jednakże w przypadku istnienia przeciwwskazań technicznych jesteśmy skłonni uzgodnić jego likwidację.
- Przejazd nr 48 jesteśmy skłonni uzgodnić do likwidacji;
- Pas kolejowy na przejeździe nr 52 krzyżuje się z pasem drogi powiatowej. W związku z powyższym Starostwo Powiatowe w Wejherowie jest uprawnione do wydania opinii w sprawie przejazdu nr 52.
- Pas kolejowy na przejeździe nr 55 krzyżuje się z działką drogową należącą do Skarbu Państwa. W związku z powyższym Urząd Gminy Linia nie jest uprawniony do zaopiniowania przedmiotowego przejazdu.

Z poważaniem

Z up. WÓJTA

Astrida Kuczyńska
Zastępca Wójta



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w GDAŃSKU

80-778 Gdańsk, ul. Mostowa 11A
Sekretariat tel. (0 58) 320-20-28; tel. / fax. (0 58) 320-20-25; NIP 583-25-90-397; Regon: 191687276
Rachunek bankowy: Bank Polska Kasa Opieki S.A. w Warszawie Nr 84 1240 6292 1111 0010 4639 2795
www.zdwgdansk.pl email: sekretariat@zdwgdansk.pl



WZPD.4470.668.2016.AS

L. dz. 1/211

Gdańsk, 1 sierpnia 2016 r.

POLECONY



BPBK S.A. w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w odpowiedzi na pismo znak ZD1-0305/2063/PS/2016 z dnia 07.07.2016 r. dotyczącym wydania opinii przedłożonych rozwiązań skrzyżowań linii kolejowej nr 229 z drogą woj. nr 211 informuje, że opiniuje pozytywnie przedstawione skrzyżowania w km 55.967 oraz km 57.874. Natomiast skrzyżowaniu w km 54.298 należy nadać kąt przecięcia osi drogi oraz linii kolejowej zgody z § 26. 2. 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 Dz.U. 2015 poz. 1744 lub uzyskać odstępstwo od tego warunku.

Plan sytuacyjny – przejazdy kolejowe ostemplowano pieczęcią ZDW w Gdańsku jako załączniki 1÷3.

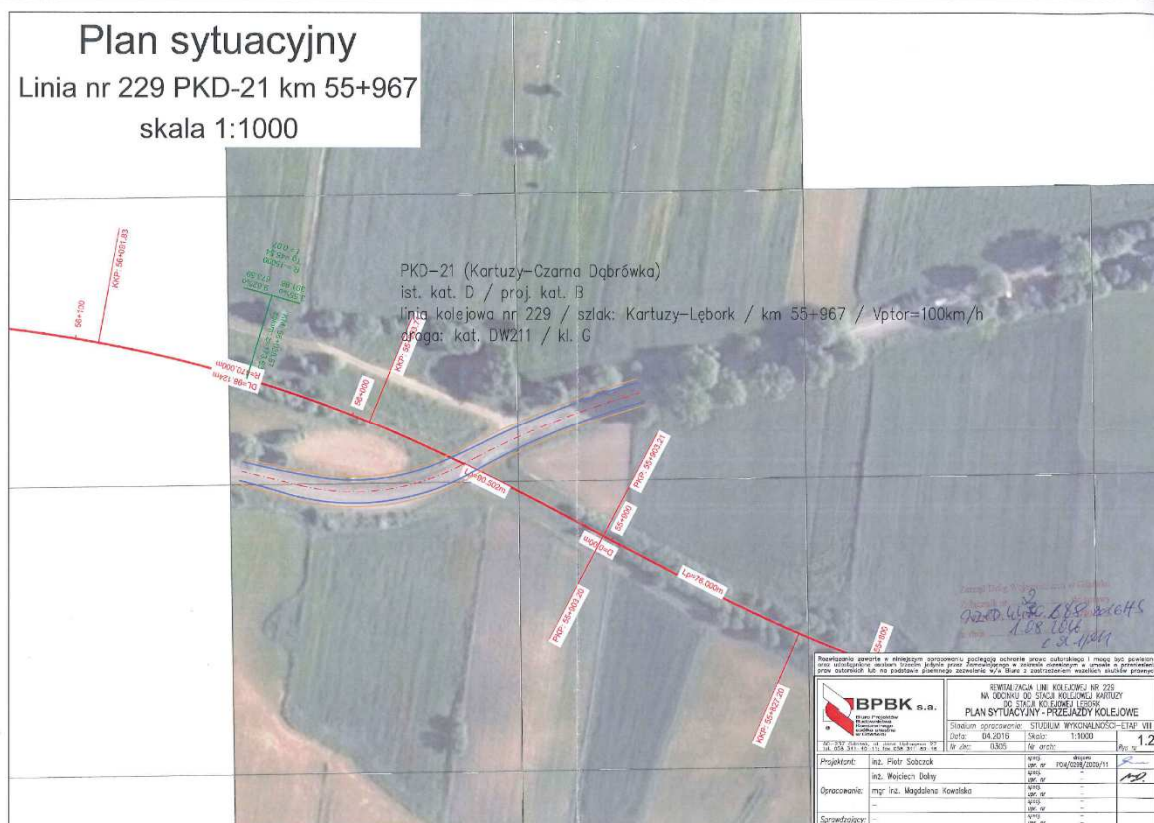
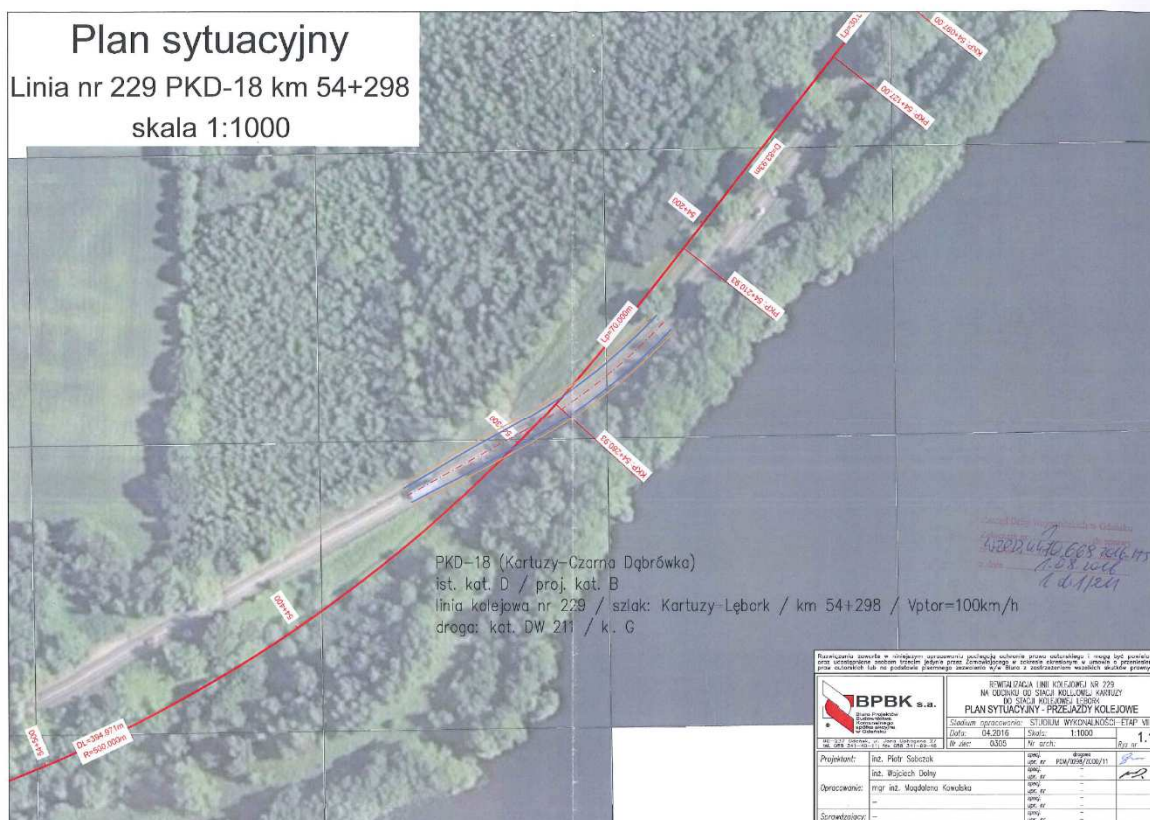
DYREKTOR
Grzegorz Ślachecki

Otrzymują:

1. Adresat,
2. WPl. w/m.,
3. a/a.

Sprawę prowadzi:
Adm Skórka
tel. (58) 3264952

Administratorem danych jest Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk. Dane przetwarzane są w celu realizacji zadań wynikających z obowiązków zarządcy drogi publicznej.
Dane będą udostępnione wyłącznie podmiotom upoważnionym na podstawie przepisów prawa. Przysługuje Pani(u) prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawienia. Podanie danych jest obowiązkowe na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. Dz.U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.).







Gmina Kartuzy
ul. gen. Józef Hallera 1
83-300 Kartuzy
KM.7230.9.9.2016.K.J.R

Kartuzy, dnia 03.08.2016r.



Biuro Projektów Budownictwa
Komunalnego SA w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-327 Gdańsk

Dotyczy: pismo ZD1-0305/2054/PS/2016

Odpowiadając na pismo ZD1-0305/2054/PS/2016 z dnia 08.07.2015 (data wpływu) w sprawie zaopiniowania koncepcji przebudowy lub likwidacji przejazdów kolejowych dla linii kolejowej nr 229 na terenie gminy Kartuzy informuję, że po przeprowadzeniu analizy złożonego zestawienia opiniujemy pozytywnie likwidację przejazdu kolejowego linii 299 na kilometrze 43+926, pozostałe przejazdy należy utrzymać ze względu na fakt konieczności utrzymania możliwości dojazdu do użytków rolnych znajdujących się po obu stronach w/w linii kolejowej, a stanowiących własność tych samych użytkowników.

BURMISTRZ

Mieczysław Grzegorz Goliński

(Podpis Burmistrza
lub osoby upoważnionej)



URZĄD MIEJSKI w KARTUZACH
Wydział Komunalny

83-300 Kartuzy ul. gen. Józefa Hallera 1
tel.: (58) 694-52-05, (58) 694-52-34; e-mail: gmina@poczta.kartuzy.pl



Gmina Kartuzy
ul. gen. Józef Hallera 1
83-300 Kartuzy
KM.7230.9.9.2016.K.J.R

Kartuzy, dnia 04.08.2016 r.

a/a

Nr linii	km	Miejscowość	nr drogi	nazwa	Klasa	Pikietarz
229	43+328	Grzybno	G155446G	ul. Rybacka	L	1+290
229	43+926	Grzybno	N07023G	ul. Rybacka	N	1+026
229	44+176	Grzybno	Wew	BN	N	BD
229	44+498	Grzybno	N07031G	BN	N	0+970
229	45+586	Prokowo	G155463G	BN	D	0+680
229	46+476	Prokowo	G155431G	ul. Kościelna	Z	0+700
229	47+033	Prokowo	N16026G	BN	N	0+450
229	47+565	Prokowo	P1907G	ul. Kartuska	BD	BD
229	48+087	Prokowo	Wew	BN	N	BD
229	48+310	Prokowo	Wew	BN	N	BD
229	48+624	Prokowo	N12036G	BN	N	0+190
229	48+967	Łapalice	N12002G	ul. Klonowa	N	0+008
229	50+033	Łapalice	G155464G	ul. Boczna	Z	2+056



URZĄD MIEJSKI w KARTUZACH

Wydział Komunalny

83-300 Kartuzy ul. gen. Józefa Hallera 1

tel.: (58) 694-52-05, (58) 694-52-34; e-mail: gmina@poczta.kartuzy.pl

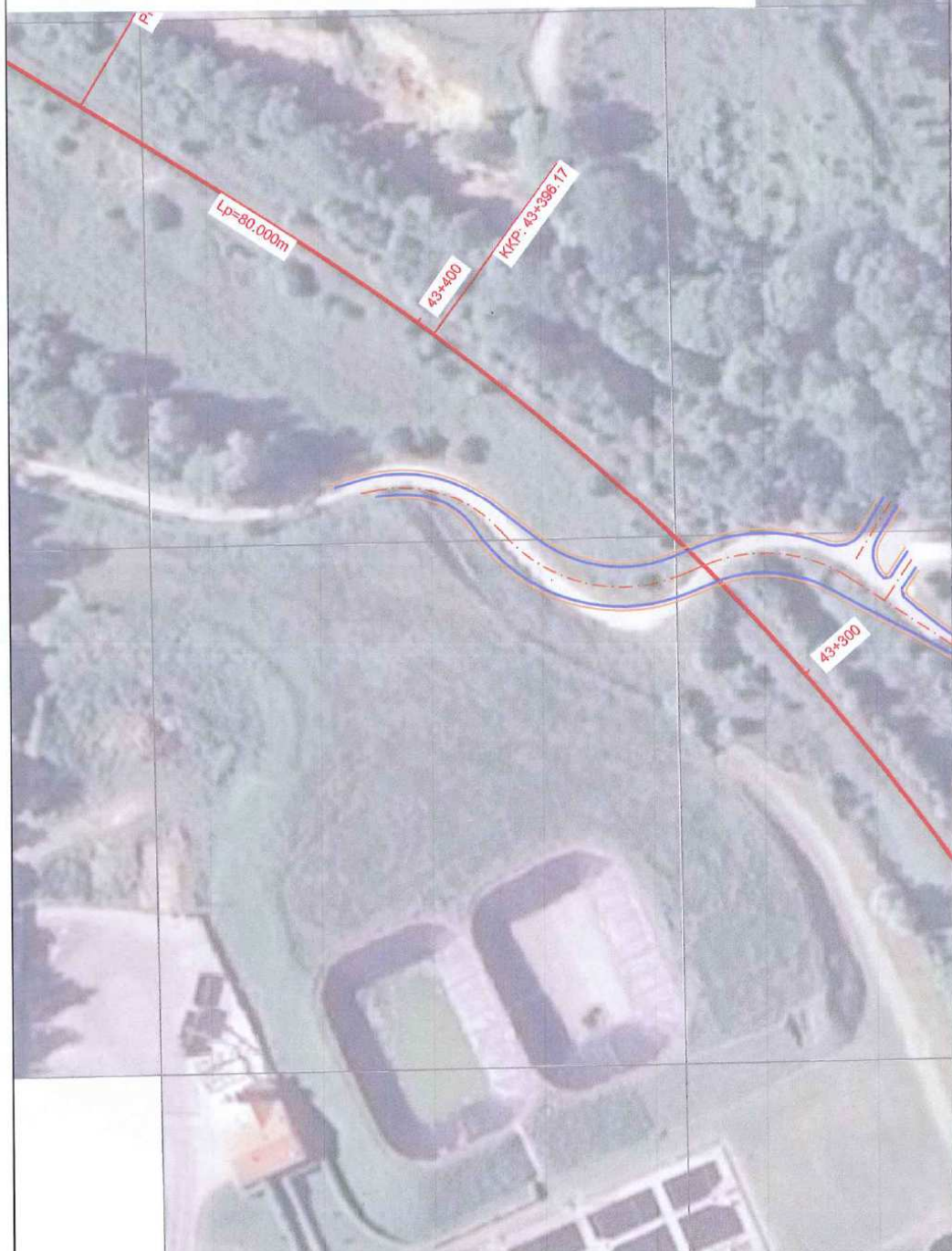
Zestawienie istniejących przejazdów na terenie gminy Kartuzy
przeznaczonych do przebudowy lub likwidacji.

lp	km	przejazd			droga		
		kat.	oświetlenie	proj. kat.	nr	kat.	kl.
1	43.328	D	brak	C	155463 G	gminna	L
2	43.926	D	brak	likwidacja		gminna	L
3	44.176	D	brak	likwidacja		gminna	L
4	44.498	D	brak	C	155463G	powiatowa	L
5	45.586	D	brak	likwidacja		gminna	L
6	46.476	D	brak	C	155431G	gminna	L
7	47.033	D	brak	likwidacja		(niepubliczna)	-
8	47.565	D	nieczynne	B	1907G	powiatowa	G
9	48.087	D	brak	likwidacja		(niepubliczna)	-
10	48.310	D	brak	likwidacja		(niepubliczna)	-
11	48.624	D	brak	likwidacja		(niepubliczna)	-
12	48.967	F	brak	D		(niepubliczna)	-
13	50.033	D	brak	C	155464 G	gminna	Z

Plan sytuacyjny

Linia nr 229 PKD-1 km 43+328


skala 1:1000



-4 dojazd do lasów, osady Melgrowska Góra (na pñ od Próchowskich Chróstów)
kat. D / proj. kat. C
kolejowa nr 229 / szlak: Kartuzy-Lębork / km 44+498 / V_{ptor}=100km/h
a: kat. DP 155463 / kl. L

URZĄD MIEJSKI w KARTUZY
ul. gen. Józefa Hallera 1
83-300 Kartuzy
NIP 539-001-05-83, REGON 000527546

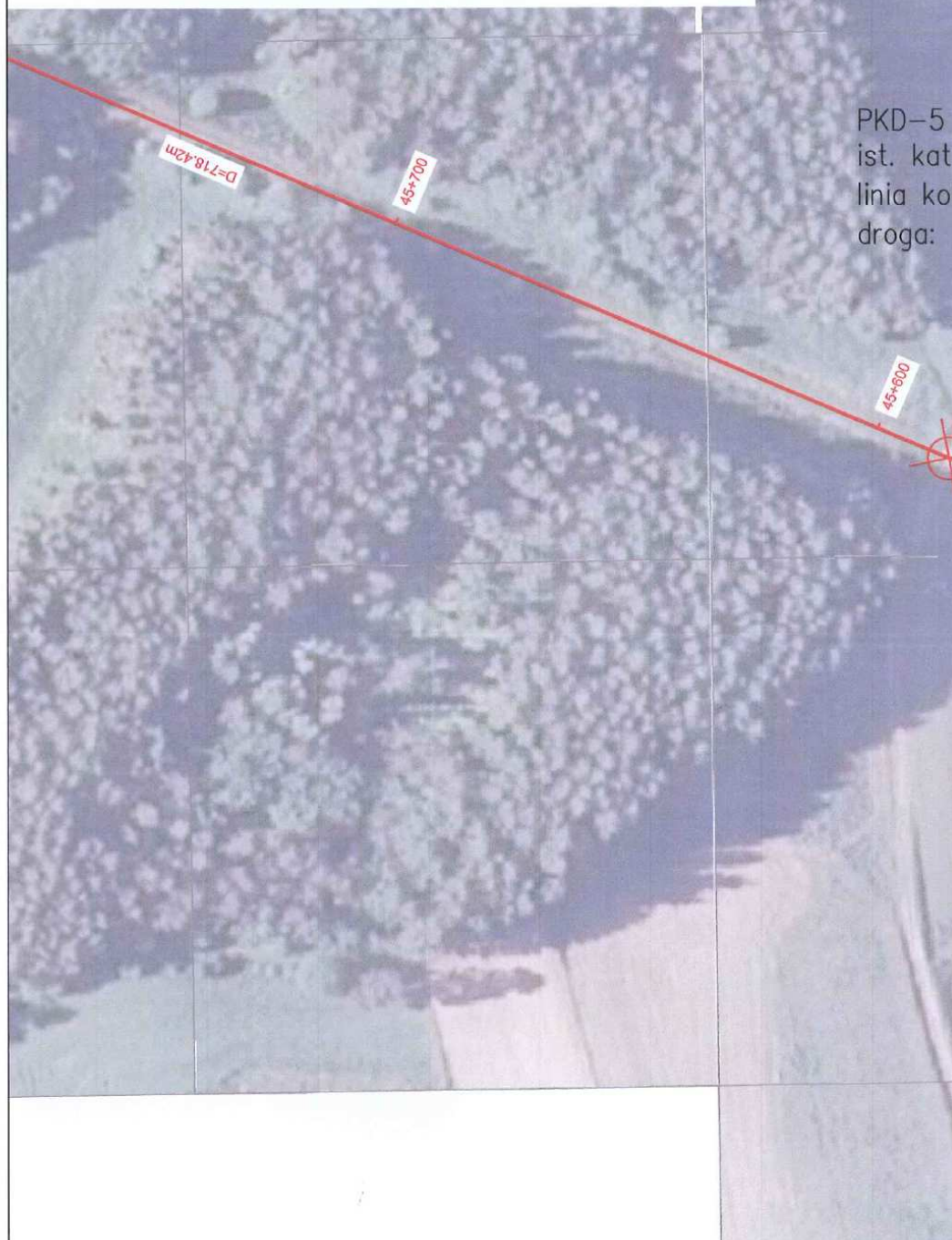
Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych

 BPBK s.a. Biuro Projektów Budowlanych Komunalnego opóźnia akcyjna w Gdańsku 80-237 Gdańsk, ul. Jana Uphagena 27 tel. 058 341-40-11; fax 058 341-89-46		REWITALIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 229 NA ODCINKU OD STACJI KOLEJOWEJ KARTUZY DO STACJI KOLEJOWEJ LĘBORK PLAN SYTUACYJNY - PRZEJAZDY KOLEJOWE	
Stadium opracowania: STUDIUM WYKONALNOŚCI - ETAP VIII		Data: 04.2016 Skala: 1:1000	
Nr zlec: 0305		Nr arch: Rys nr 1.1	
Projektant:	inż. Piotr Sobczak	specj. upr. nr	drogowa POM/0298/2000/11
	inż. Wojciech Dolny	specj. upr. nr	-
Opracowanie:	mgr inż. Magdalena Kowalska	specj. upr. nr	-
	-	specj. upr. nr	-
Sprawdzający:	-	specj. upr. nr	-

Plan sytuacyjny

Linia nr 229 PKD-5 km 45+586

skala 1:1000







GMINA SIERAKOWICE
83-340 SIERAKOWICE, ul. Lęborska 30
tel. 058 6 819 500, 058 6 819 575
NIP 5801018884 REGON 191674977

SUE.041.14.2016
L.dz. 01/2016



2D-1; B. Kogut; 45

Sierakowice, dn. 25.07.2016

Zach

Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Dot. Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork.

W odpowiedzi na Państwa pismo nr ZD1-0305/2052/PS/2016 z dn. 06.07.2016 r. (data wpływu 11.07.2016 r.) dotyczące zaopiniowania koncepcji rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych w związku z prowadzonymi pracami projektowymi, informuję co ustalono:

Nr PKD	Km	Przejazd		
		Projektowane rozwiązanie	Opinia Inwestora	Uwaga
27	59.704	likwidacja	Kat. D	brak
28	60.614	Kat. C.	Kat. C.	brak
29	63.350	likwidacja	likwidacja	brak
30	63.97	Kat. D.	likwidacja	brak
31	64.502	likwidacja	likwidacja	Występuje konieczność wykonania przebudowy wiaduktu kolejowego znajdującego się na wjeździe do m. Sierakowice. Wiadukt stanowi tzw. „wąskie gardło” komunikacyjne oraz poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym (ruch jednokierunkowy). Inwestor zadbał o bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu poprzez wybudowanie tunelu (wraz z chodnikiem) pod nasypem kolejowym, przy wiadukcie. Ze względu na natężenie ruchu kołowego w obrębie drogi wojewódzkiej nr 211, niezbędna jest przebudowa przedmiotowego wiaduktu celem jego dostosowania do ruchu dwukierunkowego.
32	65.851	Kat. C.	Kat. A.	Ze względu na lokalizację (bliskość targowiska gminnego) oraz związane z tym natężenie ruchu pieszego występuje konieczność budowy chodników w obrębie skrzyżowania.
33	66.096	likwidacja	Kat. D.	brak
33a	66.507	Kat. E.	Kat. A.	brak
34	66.67	Kat. B.	Kat. A.	brak
35	67.237	Kat. B.	Kat. B.	brak
36	67.599	likwidacja	likwidacja	brak
37	70.510	likwidacja	likwidacja	brak
38	71.685	Kat. B.	Kat. C.	brak
39	72.516	Kat. C.	Kat. B.	brak
40	73.191	likwidacja	likwidacja	brak

Łączę wyrazy szacunku,

Z up. WÓJTA GMINY
Zbigniew Fularczyk
ZASTĘPCA WÓJTY GMINY



URZĄD GMINY LINIA

84 -223 Linia, ul. Turystyczna 15
www.bip.gminalinia.com.pl

tel. 58 678 85 60, fax 58 676 85 69
e-mail: zk@gminalinia.com.pl

BD.7226.78.2016

Linia, dnia 04-08-2016 r.

URZĄD GMINY
84-223 LINIA ul. Turystyczna 15
tel. 58 676 85 82, fax 58 676 85 69
MID 592 11-30-342

**Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna w Gdańsku**

ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk- Wrzeszcz

Dot.: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork

Uzupełniając nasze pismo nr BD.7226.76.2016 z dnia 29-07-2016r. informuję, że:

- Urząd Gminy Linia nie jest uprawniony do uzgodnienia likwidacji bądź projektowanej kategorii przejazdów nr 41, 49, 50, 51, 53 i 54 ze względu na fakt, że pas kolejowy nie krzyżuje się z działkami będącymi własnością gminy. Na mapie nie widnieją działki przeznaczone pod pas drogowy;
- Uzgadniamy projektowaną kategorię C przejazdów nr 42, 45, 46;
- Jeżeli byłoby to możliwe prosimy o zaprojektowanie przejazdu nr 43 jako przejazdu kat. D. Jednakże w przypadku istnienia przeciwwskazań technicznych jesteśmy skłonni uzgodnić jego likwidację.
- Przejazd nr 48 jesteśmy skłonni uzgodnić do likwidacji;
- Pas kolejowy na przejeździe nr 52 krzyżuje się z pasem drogi powiatowej. W związku z powyższym Starostwo Powiatowe w Wejherowie jest uprawnione do wydania opinii w sprawie przejazdu nr 52.
- Pas kolejowy na przejeździe nr 55 krzyżuje się z działką drogową należącą do Skarbu Państwa. W związku z powyższym Urząd Gminy Linia nie jest uprawniony do zaopiniowania przedmiotowego przejazdu.

Z poważaniem

Z up. WÓJTA

Astrida Kuczyńska
Zastępca Wójta

**ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH
w KARTUZACH**

83-300 KARTUZY,
telefony: kier. (58) centrala 681-07-15/681-07-16,

ul. Gdańska 26
fax 681-15-22

ZDP.4.4192.270.2016.AK

Kartuzy, dnia 16.08.2016

**Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk**

dotyczy: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork, tj. od km 41,940 (koniec peronu na stacji Kartuzy) do km 100,427 (początek stacji Lębork).

Zarząd Dróg Powiatowych w Kartuzach w odpowiedzi na pismo znak ZD1-0305/2497/PS/2016 z dnia 05.08.2016 r. (wpływ do tut. Zarządu dnia 08.08.2016 roku) w sprawie wydania opinii dotyczącej rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych na trasie Kartuzy – Lębork – Sierakowice”, uzgadnia przedstawioną koncepcję projektu – bez uwag.

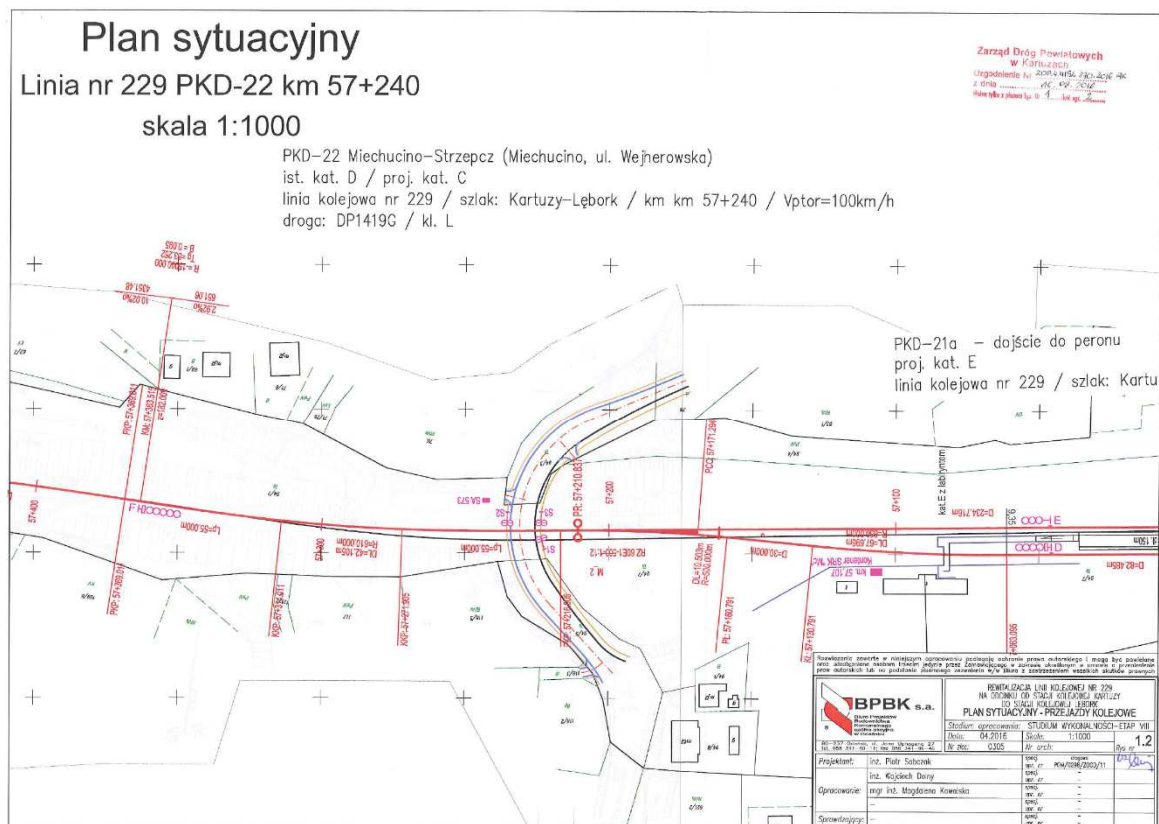
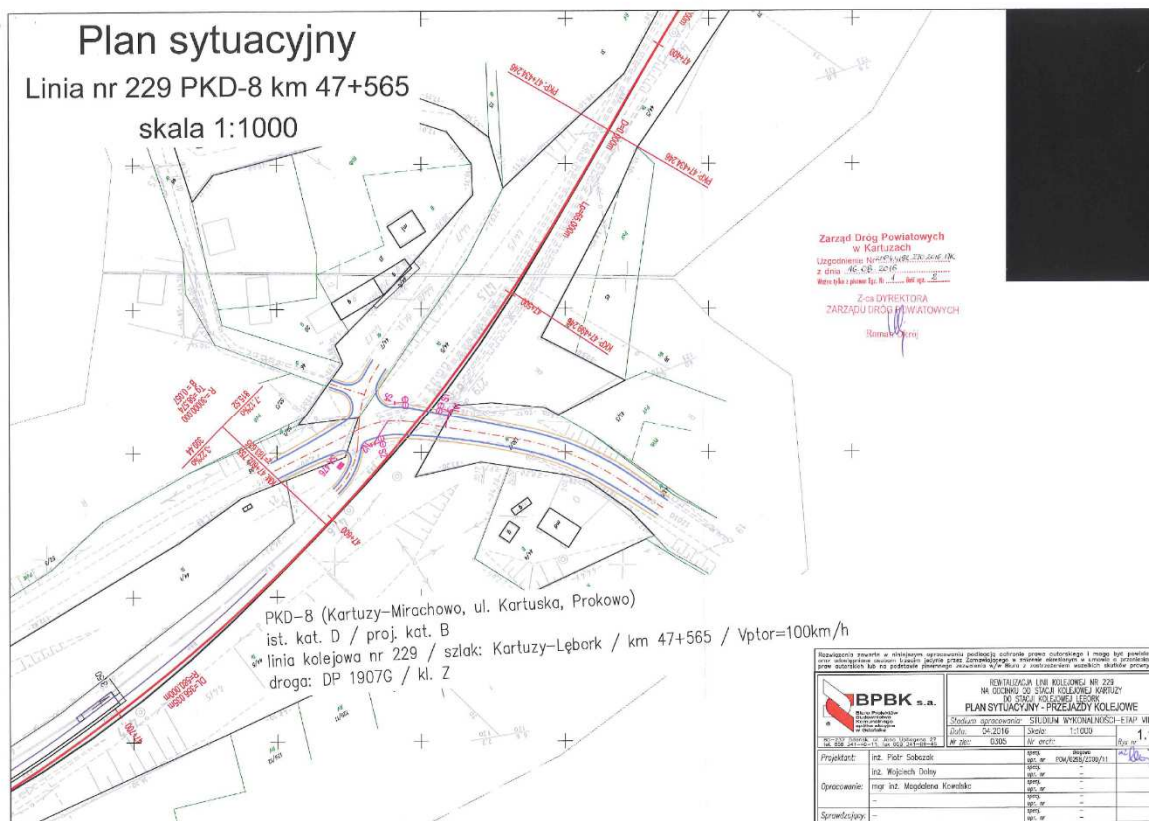


Z poważaniem

Z-ca DYREKTORA
ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH
Roman Okrój

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a





Nadleśnictwo Kartuzy

do omówienia → „F”
20-1; B. Roguski

Kartuzy, 29 sierpnia 2016 roku

14.10.2016 in pismo

Zn. spr.: ZG5.2200.30.2016



**Biuro Projektów
Budownictwa
Komunalnego S.A.
w Gdańsku**
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk-Wrzeszcz

Dotyczy: GN.683.20.1.2015/2016.AS

W odpowiedzi na pismo z dnia 04.08.2016 r. nr ZD1-0305/2487/PS/2016, po przeanalizowaniu koncepcji rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych na trasie rewitalizowanej linii kolejowej nr 229 (odcinek Prokowo - Sierakowice - wg. otrzymanych map), Nadleśnictwo Kartuzy informuje, że planowane do likwidacji przejazdy kolejowe nr PKD-27 i PKD 29 są niezbędne do realizacji przez nadleśnictwo swoich ustawowych zadań, w tym gospodarki leśnej. Przejazdy te zlokalizowane są ciągu strategicznych dla nadleśnictwa dróg leśnych. Drogi te zapewniają dostępność całych kompleksów leśnych, przez które przebiega linia kolejowa, do wykonywania prac gospodarczych, jak również stanowią główne drogi wywozowe drewna z lasu. Zamknięcie przedmiotowych przejazdów kolejowych spowoduje niedostępność obszarów leśnych, a przez to ograniczenie możliwości realizowania przez nadleśnictwo nałożonych zadań, w tym m.in. służących ochronie i utrzymaniu trwałości lasów.

W związku z powyższym wnioskujemy o pozostawienie istniejących obecnie przejazdów kolejowych nr PKD-27 i PKD-29, w stanie przejezdności.

W pozostałym zakresie Nadleśnictwo Kartuzy nie wnosi uwag.

ZASTĘPCA NADLEŚNICZEGO
mgr inż. Michał Majewski



Nadleśnictwo Kartuzy, Burchardztwo 181, 83-300 Kartuzy
tel.: +48 58 68-52-931, fax: +48 58 68-52-932, e-mail: kartuzy@gdansk.lasy.gov.pl

www.lasy.gov.pl



Nadleśnictwo Lębork

Lębork, dnia ...09...września 2016 r.

Zn. spr.: SA.771.11.2016.SA2



**Biuro Projektów Budownictwa
Komunalnego S.A. w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk-Wrzeszcz**

Dotyczy: Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork.

Nawiązując do Państwa pisma z dnia 07.09.2016 r. opiniuję pozytywnie koncepcję rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych z jedną uwagą: **pozostawienie skrzyżowania linii kolejowej i drogi leśnej w km 99+199 (PKD66) i przekwalifikowanie go na przejazd kategorii F.** Sugeruję także rozważenie pozostawienia w kategorii F przejazdu w km 97+031 (PKD64), ponieważ droga prowadzi wyłącznie na tereny leśne, na których ustanowiony jest ustawowy zakaz ruchu pojazdów. Droga wykorzystywana jest wyłącznie przez Służbę Leśną do prowadzenia gospodarki leśnej.

Jednocześnie potwierdzam, że wskazane w Państwa piśmie, w zestawieniu tabelarycznym przejazdy, znajdują się w ciągu wewnętrznych dróg leśnych z wyjątkiem przejazdu w km 97+031 (PKD64).

NADLEŚNICZY
mgr inż. Jan Dominiecki



Nadleśnictwo Lębork, ul. I Armii WP 32, 84-300 Lębork
tel.: +48 59 863-59-50, fax: +48 59 862-20-27, e-mail: lebork@gdansk.lasy.gov.pl

www.lebork.gdansk.lasy.gov.pl

GMINA SIERAKOWICE
83-340 SIERAKOWICE, ul. Lęborska 30
tel. 058 6 819 500, 058 6 819 575
NIP 5891018894, REGON 191674977

Sierakowice, dn. 19.09.2016

SUE.041.14.2016

L.dz. 02/2016



Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.
ul. Jana Uphagena 27
80 – 237 Gdańsk

Dot. Rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji kolejowej Lębork.

W nawiązaniu do pisma przesłanego do Państwa dnia 25.07.2016 (sygn. SUE.041.14.2016 L.dz. 01/2016) będącego odpowiedzią na pismo nr ZD1-0305/2052/PS/2016 z dn. 06.07.2016 r. (data wpływu 11.07.2016 r.) dotyczące zaopiniowania koncepcji rozwiązań sytuacyjnych przejazdów kolejowych oraz w nawiązaniu do pisma Nadleśnictwa Kartuzy (sygn. ZG5.2200.30.2016 z dn. 29.08.2016 r.) ws. przejazdów znajdujących się na drogach będących w zarządzie instytucji, Gmina Sierakowice wnioskuje o dokonanie częściowych zmian wcześniej przedłożonych propozycji. Poniżej tabelaryczne zestawienie sugerowanych zmian:

Nr PKD	Km	Przejazd			
		Projektowane rozwiązanie	Opinia Inwestora z dn. 25.07	Opinia inwestora z dn. 19.09	Uwaga
27	59.704	likwidacja	Kat. D.	Kat. F.	brak
29	63.350	likwidacja	likwidacja	Kat. F.	brak
33	66.096	likwidacja	Kat. D.	likwidacja	brak
33a	66.507	Kat. E.	Kat. A.	Kat. E.	Przejście powinno zostać wyposażone w specjalny układ barierek, w tzw. „labirynt” (dojście do peronu)
35	67.237	Kat. C.	Kat. B.	Kat. C.	brak

Łączę wyrazy szacunku,


Zbigniew Fulczyński
ZASTĘPCA WÓJTY GMINY

7 Rysunki

Nr rysunku	Nazwa rysunku	Skala
1	Przekrój podłużono-konstrukcyjny	1:50