

INWESTOR:		 PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A ul. Joannitów 13 50-525 Wrocław	
WYKONAWCA:				INFRAKOL Sp. z o.o. Sp. k. ul. kard. Stefana Wyszyńskiego 14 59-400 Jawor	
BIURO PROJEKTÓW:				EnviRail Sp. z o.o. ul. Kasztanowa 18 53-125 Wrocław	
PROJEKT OPRACOWAŁ:				HORUS-PROJECT Krzysztof Holeniewski ul. Bzowa 40 55-080 Smolec, k. Wrocławia	
NAZWA ZADANIA: Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV – infrastruktura pasażerska na liniach realizowanych w ramach POIiŚ 2007 – 2013					
PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU					
LOKALIZACJA OBIEKTU: Przejazd kolejowy kat. C w km 152+292 Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa Droga gminna, gruntowa – leśna Miejscowość: Kamionki Małe Stacja Kamionki Jezioro					
LP	ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:				
1.	STRONA TYTUŁOWA				
2.	CZĘŚĆ FORMALNA – KARTA UZGODNIEŃ				
3.	CZĘŚĆ OPISOWA				
4.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA				
Opracował		kontakt		Podpis	
Projektant: Krzysztof Holeniewski		tel. kom.: 605 917 485 holeniewski@horus-project.pl			

CZĘŚĆ FORMALNA

- 1. Uzgodnienia i opinie**

CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. Cel opracowania**
- 2. Podstawa opracowania**
- 3. Lokalizacja inwestycji**
- 4. Opis stanu istniejącego oraz istniejącej organizacji ruchu**
- 5. Planowany zakres robót budowlanych**
- 6. Projektowana organizacja ruchu**
- 7. Utrudnienia i zagrożenia**
- 8. Wymagania stawiane znakom oraz ich usytuowaniu**
- 9. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu**

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny – RYS. A**
- 2. Plan orientacyjny skrzyżowań – Rys. B**
- 3. Schematy oznakowania skrzyżowań – RYS. 1 - RYS. 2**

Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353 – stacja Kamionki Jezioro

CZEŚĆ FORMALNA – uzgodnienia i opinie

Zgodnie z ustaleniami ze Starostwem w Toruniu nie ma podstaw do jego zatwierdzenia przez Starostwo. Wystarczające jest uzgodnienie niniejszego projektu z:

- Urzędem Gminy Łysomice;
- Urzędem Gminy Lubicz;
- Nadleśnictwem Golub - Dobrzyń.

CZEŚĆ OPISOWA

1. CEL OPRACOWANIA

Przedmiotowe opracowanie stanowi fragment dokumentacji projektowej dla wykonania robót torowych i drogowych dla zadania pn.: „*Opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu numer POIiŚ 5.1-19.4 pn. "Poprawa stanu technicznego infrastruktury podróźnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV - infrastruktura pasażerska na liniach rewitalizowanych w ramach POIiŚ 2007 - 2013"*”.

Celem niniejszego projektu jest uzgodnienie tymczasowej organizacji ruchu dla wykonania robót budowlanych i zabezpieczenia miejsca ich prowadzenia.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawa opracowania

- Zlecenie ze strony firmy INFRAKOL Sp. z o.o. Sp. k. dla firmy Horus – Project.
- Wizja lokalna w terenie - wrzesień 2021 r.

Przepisy i akty prawne obowiązujące w procesie projektowania:

- Ustawa Prawo Budowlane,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ze zmianami, Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744, ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. nr 784 t.j.);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 t.j.).

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przejazd kolejowy kat. C w km 156+292 linii kolejowej 353 stanowi skrzyżowanie z drogą gminną gruntową na stacji Kamionki Jezioro. Przedmiotowa droga jest typową drogą lokalną, stanowiącą dojazd do terenów leśnych oraz pól. Plan sytuacyjny w skali 1:25 000 z lokalizacją ww. przejazdu kolejowego przedstawiony został w części rysunkowej opracowania (RYS. A).

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO ORAZ ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI RUCHU

Ruch kołowy na zamykanej drodze jest sporadyczny, ma charakterze lokalny oraz sezonowy. Droga w obrębie przejazdu kolejowego stanowi dojazd do terenów leśnych, łączy ona stację Kamionki Jezioro z ośrodkami wypoczynkowymi nad Jeziorem Kamionkowskim. Nawierzchnia ziemna bez widocznych krawędzi dróg o szerokości 2,5 - 3,0 m.

Przejazd kolejowy prowadzi przez dwa tory zabudowane 4 kompletami wielkogabarytowymi płytami przejazdowymi typu CBP. Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii 353 zabezpieczony jest czterema sygnalizatorami (w czasie wizji uszkodzone - zamontowane znaki B-20), G-2, G-4, A-10, słupkami G-1a/c (od strony terenów leśnych, G-1b wyłamany) oraz słupkami G-1 a/b/c (od strony dojazdu do ośrodków wypoczynkowych).

Poniższe zdjęcia przedstawiają stan istniejący przedmiotowego przejazdu:



Fot. 1 Widok ogólny przejazdu kolejowego – od strony terenów leśnych.



Fot. 2 Widok ogólny przejazdu kolejowego – od strony dojazdów do jeziora.

5. PLANOWANY ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH

W ramach prowadzonej inwestycji modernizacji peronów kolejowych na p.o. Kamionki Jezioro przebudowany zostanie również przejazd kolejowy. Zabudowana zostanie nowa nawierzchnia drogowa z wielkogabarytowych płyt typu CBP wraz poszerzeniem uwzględniającym ciąg pieszy, po jednym komplecie płyt CBP na każdy tor. Planowane jest także utwardzenie gruntowej nawierzchni na dojazdach do przejazdu kolejowego. Zamontowane zostaną również nowe urządzenia zabezpieczające przejazd.

6. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

W celu przeprowadzenia zaplanowanych robót konieczne jest dwukrotne całkowite zamknięcie przejazdu i skierowanie pojazdów na sąsiedni (alternatywny) przejazd kolejowy. Pierwsze zamknięcie Wykonawca planuje w okresie październik – listopad 2021 na czas 1 tygodnia (remont jednego toru kolejowego), natomiast drugie zamknięcie w II kwartale 2022 r. na czas 2 tygodni (remont drugiego toru wraz z przebudową przejazdu kolejowego).

Ponieważ droga w obrębie przejazdu ma charakter lokalny (sezonowy), ruch jest na niej sporadyczny oraz posiada alternatywne dojazdy na drugą stronę linii kolejowej, wystarczające będzie ustawienie tablic informujących o alternatywnym dojeździe przez pobliski przejazd kolejowy pomiędzy miejscowościami Gronówko i Kamionki Małe oraz ustawienie znaków D-4a na najbliższych skrzyżowaniach dróg gruntowych. Dodatkowo prace będą wykonane w okresie jesienno – wiosennym, poza sezonem urlopowym.

Szczegółowe rozwiązania projektowe, lokalizacja poszczególnych znaków oraz urządzeń BRD zostały przedstawione w części rysunkowej (Rys. 1 – 2).

Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353 – stacja Kamionki Jezioro

Schemat oznakowania samego przejazdu w czasie prowadzonych robót zakłada całkowite zamknięcie drogi dla ruchu kołowego zaporami U-20b. Konstrukcja zapor powinna zapewniać ich stabilność. Zapory będą umieszczone na wysokości $0,9 \div 1,1$ m mierząc od poziomu nawierzchni drogowej do górnej krawędzi zapor. Zapory powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej. Na zaporach drogowych zaprojektowano znaki B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach). Bezwzględnie na barierach U-20b należy umieścić pulsacyjne oświetlenie ostrzegawcze typu U-35 o barwie czerwonej.

7. UTRUDNIENIA I ZAGROŻENIA

Utrudnienia wynikające z planowanych zmian będą krótkotrwałe, prowadzone poza sezonem urlopowym, odczuwalne głównie dla lokalnych mieszkańców i służb leśnych.

Podczas prowadzonych robót mogą pojawić się dodatkowe zagrożenia, np.: przemieszczanie się pojazdów oraz maszyn budowlanych w rejonie prowadzenia prac lub chwilowe przebywanie na drodze robotników. Wykonawca zobowiązany jest do dołożenia wszelkich starań w celu ograniczenia zagrożeń, zarówno dla robotników jak i osób postronnych. Natomiast przy właściwym oznakowaniu miejsca robót oraz trasy objazdu zagrożenia zostaną ograniczone do minimum.

8. WYMAGANIA STAWIANE ZNAKOM ORAZ ICH USYTUOWANIU

Znaki pionowe powinny być umieszczane na tymczasowych konstrukcjach wsporczych bądź też na słupach istniejących znaków, z zachowaniem przepisów wynikających z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Konstrukcje wsporcze powinny zapewniać stabilność, natomiast mocowanie znaków powinno uniemożliwiać ich przemieszczanie. Znaki muszą być wkomponowane w bieżące oznakowanie drogi, z zachowaniem przepisowych odległości w stosunku do znaków istniejących. W terenie zabudowanym minimalna odległość znaków projektowanych od istniejących to 10 m. Do oznakowania należy używać wyłącznie znaków wykonanych z folii odblaskowej II generacji o wys. min 2,20 m licząc od nawierzchni chodnika lub pobocza do lica tarczy znaku (dla poboczy dopuszcza się min. wys. znaków 2,00 m). Znaki należy umieścić w odległości 0,5-2,0 m od krawędzi jezdni. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości maksymalnie średniej.

Osoby wykonujące czynności związane z kierowaniem ruchem oraz ustawianiem znaków w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej i wyposażoną w elementy odblaskowe.

Wykonawca zobowiązany jest do wdrożenia oznakowania zgodnie z niniejszą dokumentacją. Za zgodność oznakowania z zatwierdzonym projektem oraz jego kompletność przez cały czas trwania robót odpowiada Wykonawca. Wszystkie znaki i urządzenia BRD użyte do oznakowania i zabezpieczenia robót powinny być dobrze widoczne przez cały czas trwania prac.

Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353 – stacja Kamionki Jezioro

9. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

- Planowany termin zamknięć: pierwsze – listopad/grudzień 2021 na czas 7 dni oraz drugie w II kwartale 2022 r. na czas 14 dni.
- Planowany (ostateczny) czas przywrócenia stałej organizacji ruchu: 30.06.2022 r.

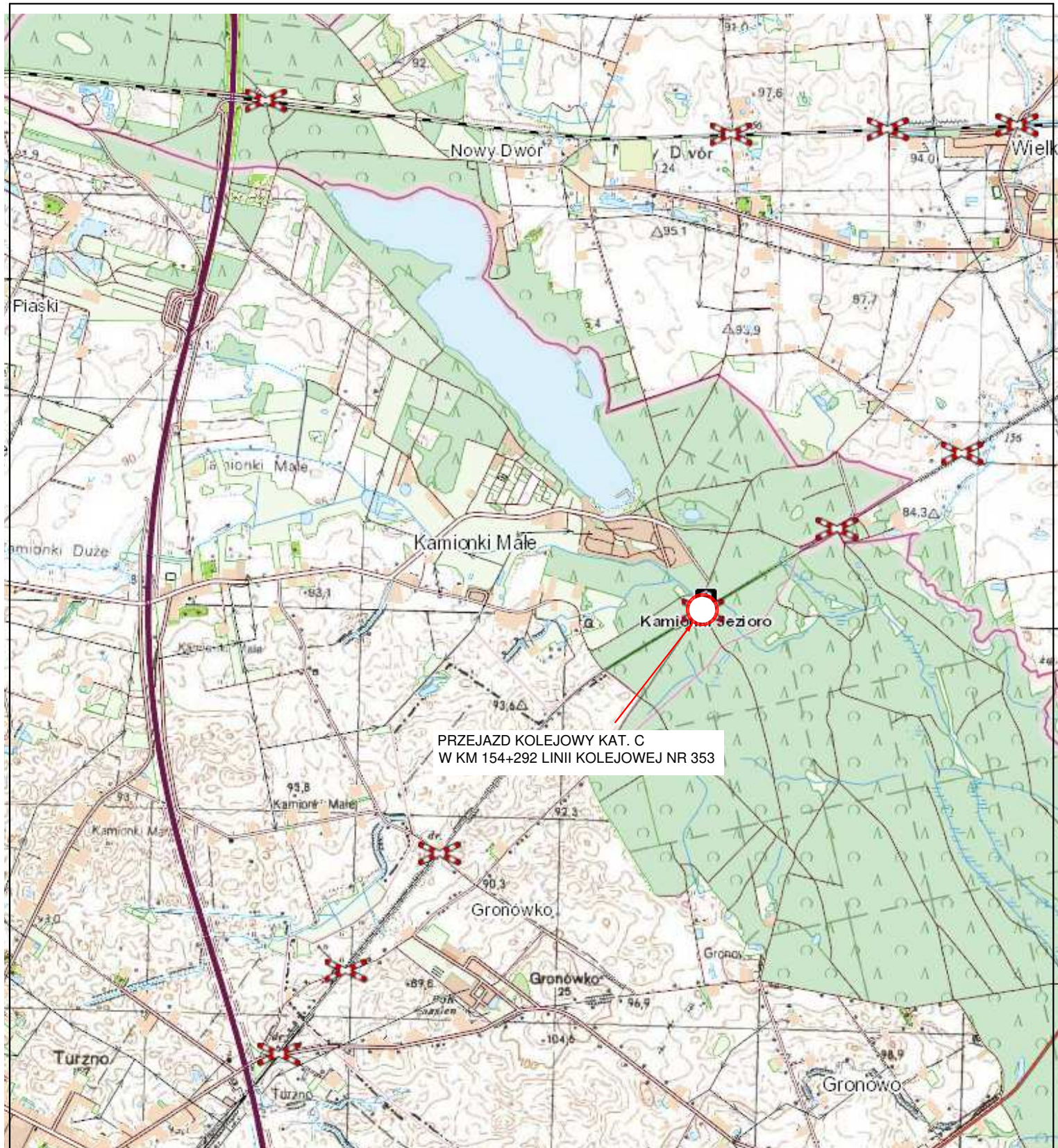
O dokładnym terminie wdrożenia niniejszej organizacji ruchu Wykonawca powiadomi wymagane urzędy i służby z 7-dniowym wyprzedzeniem.

Opracował: Krzysztof Holeniewski



CZEŚĆ RYSUNKOWA

- RYSUNEK A** Plan orientacyjny - skala 1 : 25 000
- RYSUNEK B** Plan orientacyjny skrzyżowań - skala 1 : -----
- RYSUNEK 1 - 2** Plany sytuacyjne – schematy oznakowania skrzyżowań - skala 1 : 1 000



PRZEJAZD KOLEJOWY KAT. C
W KM 154+292 LINII KOLEJOWEJ NR 353



HORUS-PROJECT
ul. Bzowa 40
55-080 Smolec

POPRAWA STANU TECHNICZNEGO
INFRASTRUKTURY PODRÓŻNYCH, ETAP IV
Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN ORIENTACYJNY

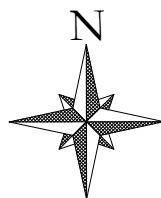
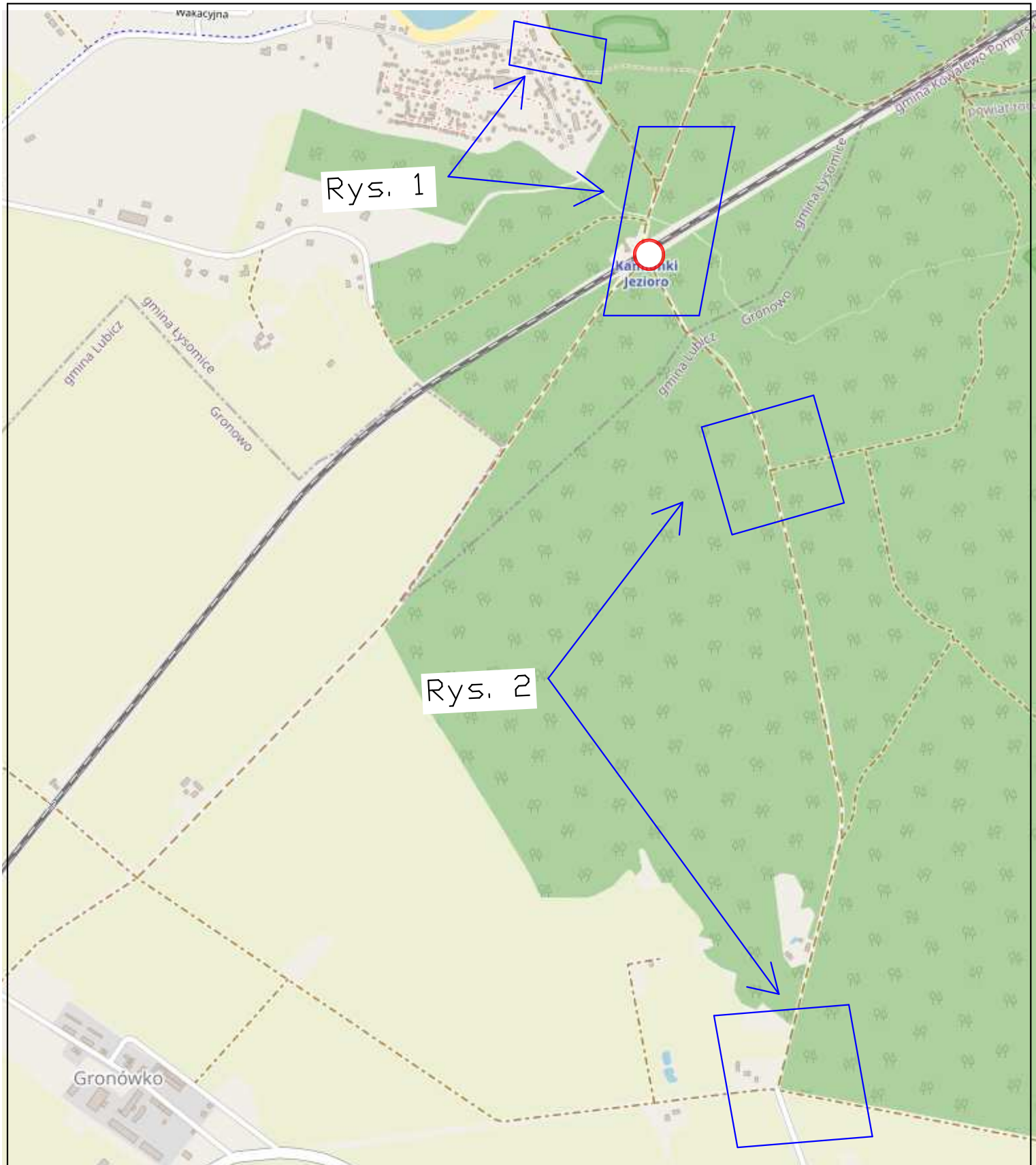
Skala 1:25 000

RYS. A

Projekt opracował:
Krzysztof Holeniewski

Data opracowania:
Wrzesień 2021

Podpis:



HORUS-PROJECT
ul. Bzowa 40
55-080 Smolec

POPRAWA STANU TECHNICZNEGO
INFRASTRUKTURY PODRÓŻNYCH, ETAP IV
Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN ORIENTACYJNY
skrzyżowań

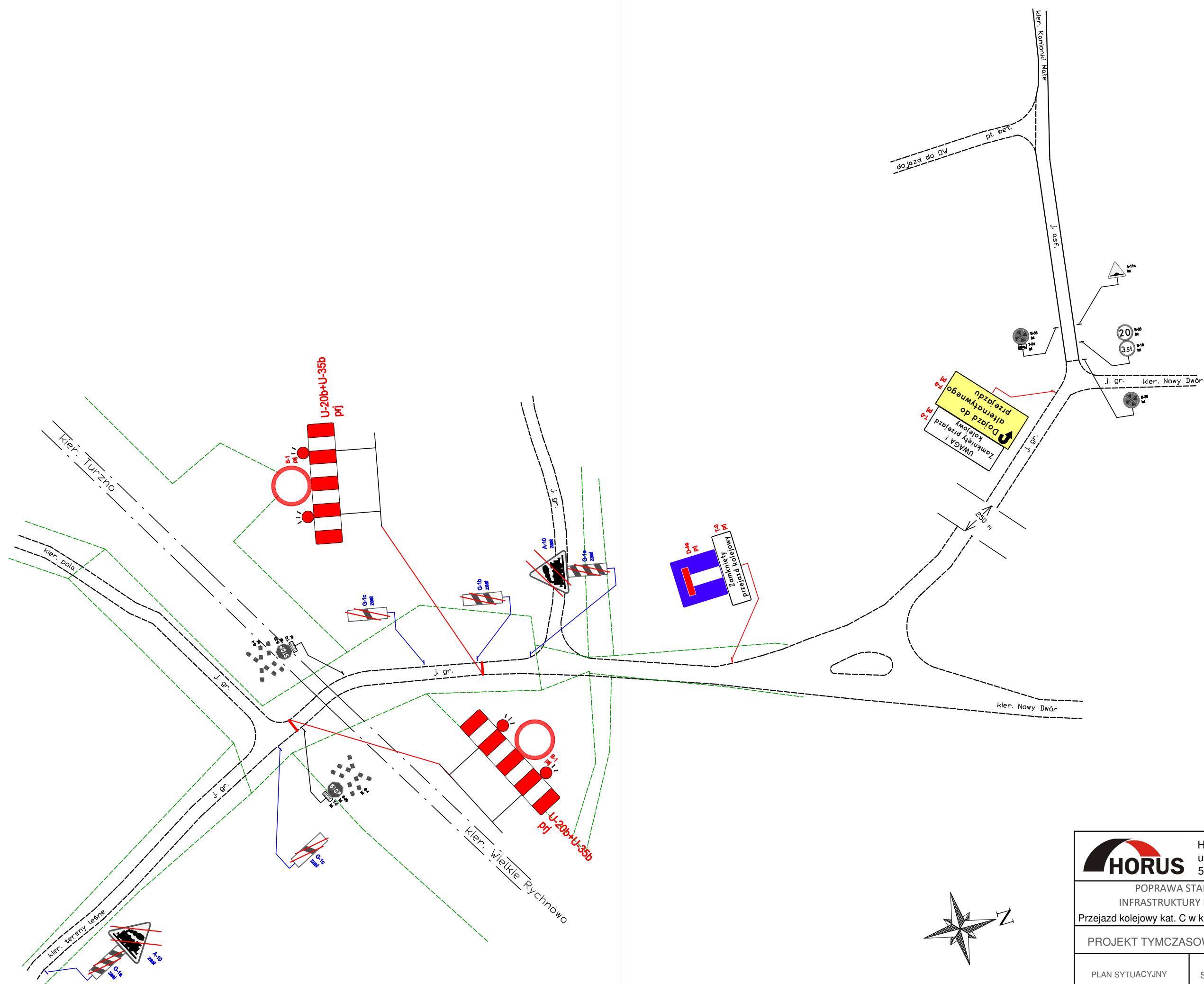
Skala 1: -----

RYS. B

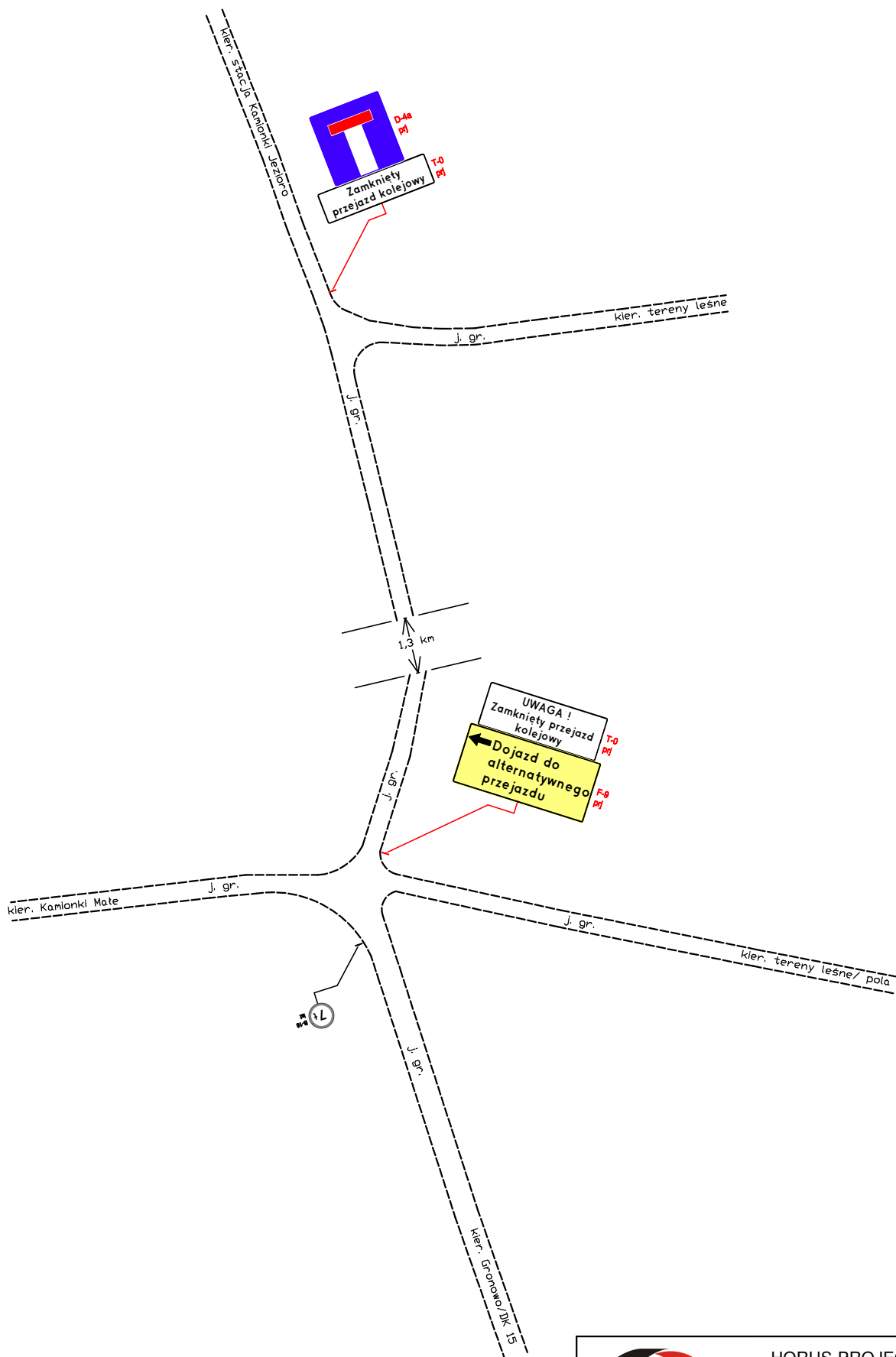
Projekt opracował:
Krzysztof Holeniewski

Data opracowania:
Wrzesień 2021

Podpis:



 HORUS-PROJECT ul. Bzowa 40 55-080 Smolec		
POPRAWA STANU TECHNICZNEGO INFRASTRUKTURY PODRÓŻNYCH, ETAP IV Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353		
PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU		
PLAN SYTUACYJNY	Skala 1:1 000	RYS. 1
Projekt opracował: Krzysztof Holeniewski	Data opracowania: Wrzesień 2021	Podpis: 



HORUS-PROJECT
ul. Bzowa 40
55-080 Smolec

POPRAWA STANU TECHNICZNEGO
INFRASTRUKTURY PODRÓŻNYCH, ETAP IV
Przejazd kolejowy kat. C w km 154+292 linii kolejowej nr 353

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY

Skala 1:1 000

RYS. 2

Projekt opracował:
Krzysztof Holeniewski

Data opracowania:
Wrzesień 2021

Podpis: