

URZĄD MIASTA MIĘDZYRZEC PODLASKI
UL. POCZTOWA 8
21-560 MIĘDZYRZEC PODLASKI

PROJEKT

**PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU
DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU
PODLASKIM , DZ. NR EWID.: 252 – WERSJA 1.**



BURMISTRZ MIASTA MIĘDZYRZEC PODLASKI:	Artur Grzyb	
PROJEKTANT: BRANŻA ARCHITEKTONICZNA:	mgr inż. arch. Andrzej Filipiuk upr. nr: 52/LOIA/09	

MIĘDZYRZEC PODLASKI maj 2010 r.

DANE OGÓLNE:

1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM

Pow. zabudowy	462,68m ²
Pow. użytkowa	391,30 m ²
Pow. całkowita	391,30 m ²
Pow. peronów	2614,12 m ²
Pow. zieleni	78,59 m ²
Pow. chodnika	125,80 m ²

PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Porozumienie Nr 90/123/091/00/13000075/10/1/1 z dnia 1 września 2010r pomiędzy PKP PLK a Miastem Międzyrzec Podlaski.
- 1.2. Informacje określające program i zakres zamiaru inwestycyjnego zgodnie z § 4 pkt.1.
- 1.3. Wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Międzyrzec Podlaski,
- 1.4. Mapa zasadnicza w skali 1:1000.
- 1.5. Uzgodnienia z Inwestorem.

CEL OPRACOWANIA

Wykonanie dwóch wariantów koncepcji (zgodnie z zapisami § 4 pkt.1 porozumienia Nr 90/123/091/00/13000075/10/1/1 z dnia 1 września 2010r pomiędzy PKP PLK a Miastem Międzyrzec Podlaski) potrzebnej do budowy przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim w km ok. 148,634 linii kolejowej nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, w celu usprawnienia połączenia komunikacyjnego dwóch części Miasta Międzyrzec Podlaski położonych po obu stronach stacji kolejowej.

ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje koncepcję przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim na części działki o nr ewid.: 252.

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.PRZEDMIOT INWESTYCJI

- 1.1. Nazwa inwestycji – budowa przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim w km ok. 148,634 linii kolejowej nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, w celu usprawnienia połączenia komunikacyjnego dwóch części Miasta Międzyrzec Podlaski położonych po obu stronach stacji kolejowej.
- 1.2. Lokalizacja – Planowana inwestycja znajduje się na terenie oznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Międzyrzec Podlaski symbolem B54 KK - układ linii kolejowej z dworcem i stacją towarową. Adaptuje się ponadto tereny wykorzystane na potrzeby układu linii kolejowych wraz z dworcem osobowym i stacją towarową. Zakłada się przebudowę rejonu dworca osobowego oraz likwidację wszystkich przejść kolizyjnych (skrzyżowań drogi z koleją w jednym poziomie). Projektowana modernizacja linii kolejowej E 20 powinna przewidywać prędkości do 160 km/godz.
- 1.3. Usytuowanie inwestycji – inwestycja usytuowana jest na części działki o nr ewid.: 252 w obrębie III w Międzyrzecu Podlaskim ograniczonej ul. Partyzantów, Pl. Dworcowy, ul. Kolejowa i ul. Zahajkowska.
- 1.4. Adres inwestycji: działka o nr ewid.: 252 w obrębie III w Międzyrzecu Podlaskim ograniczona: ul. Partyzantów, Pl. Dworcowym, ul. Kolejową i ul. Zahajkowską.
- 1.5. Inwestor: PKP PLK S.A.,
Adres: ul. Targowa 74, Warszawa,
Inwestor: Burmistrz Miasta Międzyrzec Podlaski,
Adres: ul. Pocztowa 8, 21-560 Międzyrzec Podlaski,
- 1.6. Inwestor posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

2.PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE DZIAŁKI

W ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego wykonuje się budowa przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim w km ok. 148,634 linii kolejowej nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, w celu usprawnienia połączenia komunikacyjnego dwóch części Miasta Międzyrzec Podlaski położonych po obu stronach stacji kolejowej.

3.BILANS TERENU

Pow. zabudowy	462,68m ²
Pow. użytkowa	391,30 m ²
Pow. całkowita	391,30 m ²
Pow. peronów	2614,12 m ²
Pow. zieleni	78,59 m ²
Pow. chodnika	125,80 m ²

4.UWARUNKOWANIA KONSERWATORSKIE

Teren przeznaczony pod zainwestowanie znajduje się na obszarze ochrony konserwatorskiej.

5.WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Teren przeznaczony pod zainwestowanie nie jest zlokalizowany w granicach terenu górniczego i nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

6.ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA

Obiekt w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. 2004 nr 257 poz. 2573 z późn. zm.) nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i nie kwalifikuje się do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Usuwanie odpadów komunalnych stałych odbywać się będzie do pojemników metalowych ustawionych na peronach. Wywożenie odpadów na wysypisko odbywać się będzie przez wyspecjalizowaną firmę.

7.OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA

Obsługa komunikacyjna terenu pozostaje bez zmian.

I. OPIS DO PROJEKTU KONCEPCYJNEGO

- 1.2. Opis techniczny do projektu budowy przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim w km ok. 148,634 linii kolejowej nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, w celu usprawnienia połączenia komunikacyjnego dwóch części Miasta Międzyrzec Podlaski położonych po obu stronach stacji kolejowej.

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu

1.2. Lokalizacja obiektu

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja powykonawcza przejścia pod torami kolejowymi, usytuowanego dla linii kolejowej E-20 na odcinku Siedlce-Terespol.

1.3. Funkcja obiektu

Obiekt umożliwia bezkolizyjną komunikację pieszych pomiędzy peronami i rejonem rampy przeładunkowej.

1.4. Charakterystyka stanu przed modernizacją

Obok wykonanego przejścia pod torami istniała czteroprzęsłowa stalowa kładka, która zapewniała bezkolizyjny ruch pieszych nad torami.

Konstrukcję nośną kładki oraz schodów stanowiły dwa dźwigary z belek stalowych walcowanych.

Pomost kładki oraz spoczniki schodów wykonane były z prefabrykowanych płyt żelbetowych z nawierzchnią asfaltową. Podpory kładki i schodów wykonano, jako stalowe oparte na żelbetowych fundamentach. Biegi żelbetowe wykonane zostały w ramach z kątowników. Balustrady stalowe, lampy oświetleniowe i osłony przeciwporażeniowe – skorodowane, braki w szczelinkach.

Stwierdzono skorodowane elementy stalowe, wykwyty i złuszczenia betonu, spękania nawierzchni asfaltowej.

Istniejąca –kładka dla pieszych:

Rok budowy/odbudowy obiektu 1986 rok,

Rok rozbiórki 2011 rok

Przeszkoda tory stacyjne,

Konstrukcja stalowa, spawana z prefabrykowanym żelbetowym pomostem,

Długość całkowita łącznie ze schodami na wejściu 72,70 m,

Szerokość 2,5 m,

Światło pionowe ~6,20 m

Spadek podłużny ~0,00%.

1.5. Charakterystyka wykonanej modernizacji

W związku z tym, że istniejący obiekt nie spełniał warunków technicznych stawianych budowlom kolejowym, wymogów Decyzji Wojewody Lubelskiego oraz kolidował z nowoprojektowanym układem torowym, w ramach modernizacji rozebrano kładki, a w jej miejscu wybudowano nowe przejścia pod torami

1.6. Charakterystyka wykonanego przejścia pod torami

1.6.1. Charakterystyka techniczna:

Konstrukcja żelbetowy ustrój ramowy, dołem zamknięty,

Klasa obciążeń $k=+2$ wg PN-85/S-10030
Posadowienie bezpośrednie,
Urządzenia obce odwodnienie, instalacja elektryczna, oświetlenie,
platformy schodowe

1.6.2. Charakterystyka geometryczna:

Długość 55,85 m,
Szerokość 5,9 m,
Szerokość z klatkami schodowymi 21,60 m,
Szerokość w świetle klatek schodowych 3.6m,
Kąt skrzyżowania $90,00^\circ$ z projektowanym torem Nr 1,
Ukos obiektu $90,00^\circ$,
Światło poziome 5,0 m,
Światło pionowe 2,50 m,
Spadek podłużny 0,50%,
Wysokość nadsypki min/max 0,89 m / 1,02 m.
Trzy klatki schodowe wychodzące na: peron Nr1, peron Nr2 i zewnętrzne (rejon rampy przeładunkowej) - wykonano, jako zadaszone, żelbetowe ramy w kształcie litery U.
Wszystkie klatki schodowe wykonano prostopadle do przejścia.

Materiały elementów wbudowywanych:

Betony:

Korek betonowy B20 $R_{bt}=11,5\text{MPa}$
 $R_{bt\ 0.05}=0,95\text{MPa}$
Ochrona izolacji B25 $R_{bt}=14,4\text{MPa}$
 $R_{bt\ 0.05}=1,05\text{MPa}$
Konstrukcja przejścia z klatkami schodowymi B30 $R_{bt}=17,3\text{MPa}$
 $R_{bt\ 0.05}=1,15\text{MPa}$

Stal zbrojeniowa:

Konstrukcja przejścia z klatkami schodowymi A-IIIIN $R_a=375\text{MPa}$
Ochrona izolacji A-I $R_a=200\text{MPa}$
Stal konstrukcyjna zadaszenia klatek schodowych S355J2G (18G2A) $R=290\text{MPa}$

Ścianki szczelne:

Grodzice stalowe stal St3S
Rynny i rury spustowe - systemowe malowane fabrycznie
Płyty poliwęglanowe - wielokomorowe, matowe gr. min 25mm

2. Geotechniczne warunki posadowienia

Dla rozpoznania podłoża gruntowego, w miejscu wybudowanego przejścia pod torami wykonano trzy otwory geologiczne do głębokości 18,0 m ppt.
Od poziomu posadowienia tj. około 7,0 m ppt. do 18,0 m ppt występują piaski drobne, pylaste, grube oraz żwir. Poziom wody gruntowej stwierdzono na głębokości od 3,5 m ppt do 3,8 m ppt.
Istniejące warunki geotechniczne zaliczono do złożonych, a projektowany obiekt do drugiej kategorii geotechnicznej.

3. Wykonane prace

3.1. Posadowienie

Posadowienie przejścia pod torami zrealizowano, jako bezpośrednie na warstwie korka betonowego
B20 o grubości 1,5 m, wykonanego w ściankach szczelnych stalowych. Długości ścianek i poziom ich zagłębienia podano na rysunku ogólnym.

3.2. Elementy przejścia pod torami

3.2.1. Segmenty Typowe ST – część przelotowa przejścia pod torami

Segmenty o przekroju 5,0 m x 2,5 m w świetle. Grubość płyty dennej wynosi 0,55 m, a ścian bocznych 0,45 m. Grubość płyty stropowej jest zmienna: od 0,55 m nad ścianą boczną do 0,64 m w osi przejścia. Górną powierzchnię płyty stropowej wykonano ze spadkiem poprzecznym 3 % w kształcie daszku. Spadek podłużny wynosi 0,5 % w kierunku studni odwadniających usytuowanych po obu stronach przejścia. Na płycie dennej wykonano wylewkę posadzkową z betonu B20 z 2 % spadkiem poprzecznym (grubość 0,35 m – 0,44 m) w kierunku koryta odwadniającego. Na długości część przelotową przejścia podzielono dylatacjami na segmenty. Dylatacje umieszczono w miejscu styku segmentu typowego ST z segmentami wejściowymi SW oraz pomiędzy każdym torem kolejowym.

3.2.2. Segmenty Wejściowe SW – część przelotowa przejścia pod torami

Segmenty wejściowe zrealizowano na podstawie segmentów typowych, wykonując otwór oraz kołnierz wejściowy w ścianie bocznej. Geometria segmentów wejściowych SW jak dla segmentów typowych ST. Spadek podłużny wynosi 0,0 %, a pochylenie kanału odwodnienia 0,5 % w kierunku studni odwadniających uzyskano stosując korytka systemowe (Aco-drain multiline 150) o zmiennej wysokości. Przekrój kołnierza wejściowego do przejścia 3,6 m x 2,5 m w świetle. Płyta stropowa i denna kołnierza o grubościach jak dla przekroju typowego przejścia. Grubość ścian bocznych kołnierza wynosi 0,40 m. Na płycie dennej wykonano wylewkę posadzkową jak dla segmentów typowych ST.

3.2.3. Klatki schodowe KL

Klatki schodowe zrealizowano, jako trzybiegowe, proste o szerokości w świetle 3,6 m ze spocznikami o długości 1,5 m. Dolną część wykonano, jako rama zamknięta. Grubość ścian bocznych wynosi 0,40 m, a płyty dennej 0,55 m. Grubość płyty stropowej jest zmienna: od 0,55 m nad ścianą boczną do 0,64 m w osi klatki. Górną powierzchnię płyty stropowej wykonano ze spadkiem poprzecznym 4 % w kształcie daszku. Pozostałą część klatki schodowej wykonano w kształcie litery U. Grubości ścian bocznych i płyty dennej dla najniższego biegu schodowego wynoszą 0,40 m dla pozostałych biegów 0,30 m.

Nad klatkami schodowymi wykonano zadaszenia, których konstrukcję nośną stanowią ramki z kształtowników zamkniętych kwadratowych. Ramki ustawione prostopadłe do biegu klatki schodowej w rozstawie, co 2,3m, zamocowane są do żelbetowych ścian pionowych klatki za pomocą kotew wklejanych lub mocowanych mechanicznie o nośności na wrywanie z betonu większej niż 50 kN. Na ramkach (prostopadłe do nich) oparte są płatwie z ceowników zimno giętych. Rozstaw płatwi wynoszący 0,575m, dostosowano do szerokości handlowych płyt z poliwęglanu wielokomorowego, układanych i mocowanych wzdłuż płatwi. Zastosowano płyty z poliwęglanu – wielokomorowe, matowe o grubości minimalnej równej 25mm. Mocowanie płyt z poliwęglanu do płatwi wraz z zakończeniem krawędzi zewnętrznych wykonano wg typowych rozwiązań producenta systemu. Spadek zadaszenia jest jednostronny w kierunku od wejścia.

Płytami z poliwęglanu należy osłonięto również powierzchnie boczne zadaszeń, tuż nad żelbetowymi ściankami klatek schodowych.

3.3. Wyposażenie

3.3.1. Izolacje

Zastosowano izolację przeciwwodną w postaci membrany DUALSEAL.

Izolację dna ułożono na warstwie geowłókniny 500g/m² i zabezpieczono folią PE oraz warstwą ochronną z betonu B25 zbrojoną prętami $\phi 6$ ze stali A-I o oczkach 100x100 mm grubości 55 mm.

Identyczny układ warstw izolacji zachowano na płycie stropowej, przy czym grubość warstwy z betonu ochronnego zbrojonego wynosiła 40 mm. Górna powierzchnia warstwy ochronnej ma kształt daszkowy o spadkach poprzecznych 3 % oraz posiada spadek podłużny taki sam jak spadek przejścia. Izolację ścian bocznych ułożono na warstwie geowłókniny 500g/m² i zabezpieczono warstwą geowłókniny.

3.3.2. Instalacja zasilająca (elektryczna)

Przed betonowaniem kolejnych elementów przejścia, w płycie stropowej przejścia oraz w ścianach bocznych klatek schodowych ułożono rurki PCV, przez które przepuszczono elektryczną instalację zasilającą.

3.3.3. Oświetlenie

Oświetlenie przejścia umieszczono we wnękach pozostawionych w stropie tunelu. Oświetlenie klatek schodowych wykonano wg odrębnego opracowania branżowego.

3.3.4. Odwodnienie

Odwodnienie przejścia wykonano, jako liniowe (np. Aco-drain multiline 150) za pomocą korytek

odwadniających przekrytych rusztem żeliwnym. Nachylenie odwodnienia 0,5 % w kierunku studni odwadniających (dwa końce przejścia). W sekcjach przejścia o poziomym spadku podłużnym tj.: SW1, SW2 i SW3 zastosowano elementy odwodnienia liniowego zapewniające jego 0.5% spadek.

Woda z zadaszenia klatek schodowych jest sprowadzona za pomocą rynien do rur spustowych.

Rynny o przekroju $\phi 120$ ułożono w spadku podłużnym 0.5% i mocowano do okapu hakami rozstawionymi, co około 0.6m. Rury spustowe o przekroju $\phi 100$ wyposażono w elementy umożliwiające ich czyszczenie w trakcie eksploatacji. Obróbki blacharskie dachu wiaty (okap, opierzenia itp.) dostosowano do systemu mocowań płyt z poliwęglanu wielokomorowego. Elementy rewizyjne zamontowano około 0.5m powyżej poziomu terenu. Oprowadzenie wody z rur do studni odwadniających oraz studnie odwadniające wykonano wg odrębnego opracowania branżowego.

3.3.5. Dźwigi hydrauliczne

Przy schodach z pochylniami zamontować we szybach dźwigi hydrauliczne zgodnie z projektem.

3.3.6. Nawierzchnia

Nawierzchnia na obiekcie w postaci podkładów torowych ułożonych na warstwie tłucznia stanowi kontynuację nawierzchni na szlaku.

Na odcinkach przyległych do mostu wykonano strefy przejściowe mające na celu stopniową zmianę sztywności podłoża.

3.3.7. Zasyпка

Zasypkę w granicach klina odłamu oraz nad przejściem wykonano z gruntów niespoistych (piasek, żwir, pospółka) o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k_{10} \geq 10^{-5}$ m/s na dobę (5,2m/dobę) i wskaźniku różnoziarnistości $U \geq 5$.

Górną warstwę nasypu o grubości całkowitej 0,5 m. wykonano z gruntów sypkich o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k_{10} \geq 6 \times 10^{-5}$ m/s na dobę (8m/dobę) i wskaźniku różnoziarnistości $U \geq 5$.

3.3.8. Dylatacje i przerwy robocze

Wszystkie szczeliny dylatacyjne oraz przerwy robocze w konstrukcji przejścia i klatkach schodowych zabezpieczono przed filtracją wody. Kształt, wymiary szczelin, rozstaw prętów poziomych (dybli) uniemożliwiających wzajemne przesunięcia dwóch sąsiadujących ze sobą segmentów przejścia pokazano na rysunkach zbrojenia.

W tunelu, jak już wspomniano w pkt. **3.4.1. Izolacje, jako przykładową**, przyjęto izolację systemową przeciwwodną w postaci membrany DUALSEAL.

3.3.9. Poręcze

Poręcze wykonano z rur $\phi 42.4$ mm zabezpieczonych poprzez:

- cynkowanie ogniowe 80 μm ,
- doszczelnienie farbą poliuretanową 60 μm .

Poręcz zamocowano do ścian za pomocą kołków rozporowych na wysokości 1,1 m.

3.3.10. Zabezpieczenie antykorozyjne

Elementy żelbetowe zabezpieczono materiałami do antykorozyjnej ochrony betonu o kolorze zgodnym z kolorystyką obiektu.

Konstrukcję stalową zadaszenia zabezpieczono powłokami malarskimi składającymi się z 3 warstw:

- warstwa gruntująca – dwuskładnikowa farba epoksydowa – grubość warstwy 85 μm
- powłoka międzywarstwowa - dwuskładnikowa farba epoksydowa – grubość warstwy 85 μm
- warstwa nawierzchniowa – alifatyczno- poliuretanowa farba nawierzchniowa – grubość warstwy 50 μm

Łączna grubość powłok malarskich 220 μm . Zabezpieczenie wnętrza stalowych przekroji zamkniętych wykonano poprzez szczelne zamknięcie tych przekroji i uniemożliwienie dopływu tlenu koniecznego do wystąpienia zjawiska korozji stali.

Powierzchnię przed nakładaniem farb i powłok ochronnych przygotowano zgodnie z wymaganiami producenta i aprobatą techniczną.

3.3.11. Warstwy wykończeniowe

Na spocznikach, stopniach klatek schodowych zastosowano nawierzchnię epoksydowo –poliuretanową ICOSIT ELASTOMASTIC TF, natomiast na ciągach komunikacyjnych wewnątrz przejścia beton B20 zatarty.

3.3.12. Uszynienie

Uszynienie przejścia wykonano zgodnie z „Projektem sieci trakcyjnej”.

3.4. Kolorystyka obiektu

Kolorystyka obiektu zgodna z „Wytycznymi dotyczącymi zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróźnych”.

Opinia techniczna

Dot. koncepcji przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi na stacji kolejowej w Międzyrzecu Podlaskim na części działki o nr ewid.: 252.

Podstawę do wydania opinii stanowią:

1. Koncepcja tunelu opracowana przez mgr inż. arch. Andrzeja Filipiuka,
2. Akty i normy prawne a w szczególności:
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać dogowe obiekty inżynierskie .../Dz. U. Nr 63, poz. 735/
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 16.06.2003r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych /Dz. U. Nr 121, poz. 1139/
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21.04.2006r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków i innych obiektów budowlanych i terenów /Dz. U. Nr 80, poz. 563/
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie / Dz. U. Nr 75, poz. 690 z póź. Zm./

Na podstawie przedłożonych materiałów – koncepcji budowy przedmiotowego tunelu oraz wstępnych ustaleń podczas wizji lokalnej terenu przyszłego tunelu i otoczenia wyrażam pozytywną opinię na tym etapie opracowania.

Uzasadnienie:

Przedłożona koncepcja obejmuje swoim zakresem istotne zmiany warunków bezpieczeństwa pożarowego terenu, na którym planowana jest inwestycja a także przyległym obszarze zabudowy mieszkaniowo-usługowo-handlowej. W szczególności dotyczy to dostępności obiektów i terenów dla jednostek straży z uwzględnieniem ich parametrów taktycznych sprzętu oraz funkcjonowania systemu zaopatrzenia w wodę do zewnętrznego gaszenia pożaru.

Przed przystąpieniem do sporządzania projektu budowlanego należy opracować studium operacyjnego zabezpieczenia terenu tunelu i jego sąsiedztwa z akceptacją Komendy Miejskiej PSP w Białej Podlaskiej. W przypadku potrzeby stosowania rozwiązań zamiennych, wynikających ze studium w trybie rozporządzeń MSW i A uzgodnienia wymagane są z Lubelskim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie.

W projektowaniu tunelu należy uwzględnić w zakresie bezpieczeństwa pożarowego m. innymi: odporność ogniową konstrukcji, wykończenia, wentylację w tym oddymianie, odprowadzenie wody z systemem kanalizacyjnym umożliwiającym likwidację miejscowych zagrożeń – wycieki cieczy palnych, substancji, chemikali itp.

Ponadto należy zwrócić uwagę na wykorzystanie Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej PSP stacjonującej przy ul. Kusocińskiego poprzez zaprojektowanie tunelu umożliwiającego jej interwencję w obszar północny miasta od torów kolejowych.

WYKAZ RYSUNKÓW DO PROJEKTU

RYSUNKI DO PROJEKTU

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU ERAZ Z ELEMENTAMI MAŁEJ ARCHITEKTURY

1	PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSP. TERENU	1:1000
2	RZUT PODZIEMIA	1:200
3	RZUT PARTERU	1:200
4	PRZEKRÓJ A-A	1:100

ZAŁĄCZNIKI DO PROJEKTU:

1. Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane,
2. Wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Międzyrzec Podlaski,
3. Wypis z rejestru gruntów.

OCHRONA PRAW AUTORSKICH

Dokumentacja projektowa wykonana na indywidualne zamówienie chroniona jest przepisami ustawy o prawie autorskim. Wszelkie zmiany w dokumentacji oraz w realizacji obiektu na podstawie niniejszej dokumentacji, mogą odbywać się wyłącznie za zgodą autorów.

Całość ani żadna część niniejszej dokumentacji nie może być powielana, kopiowana, przechowywana w pamięci lub transmitowana za pomocą metod mechanicznych, fotograficznych, elektronicznych i innych bez zgody autorów dokumentacji projektowej.



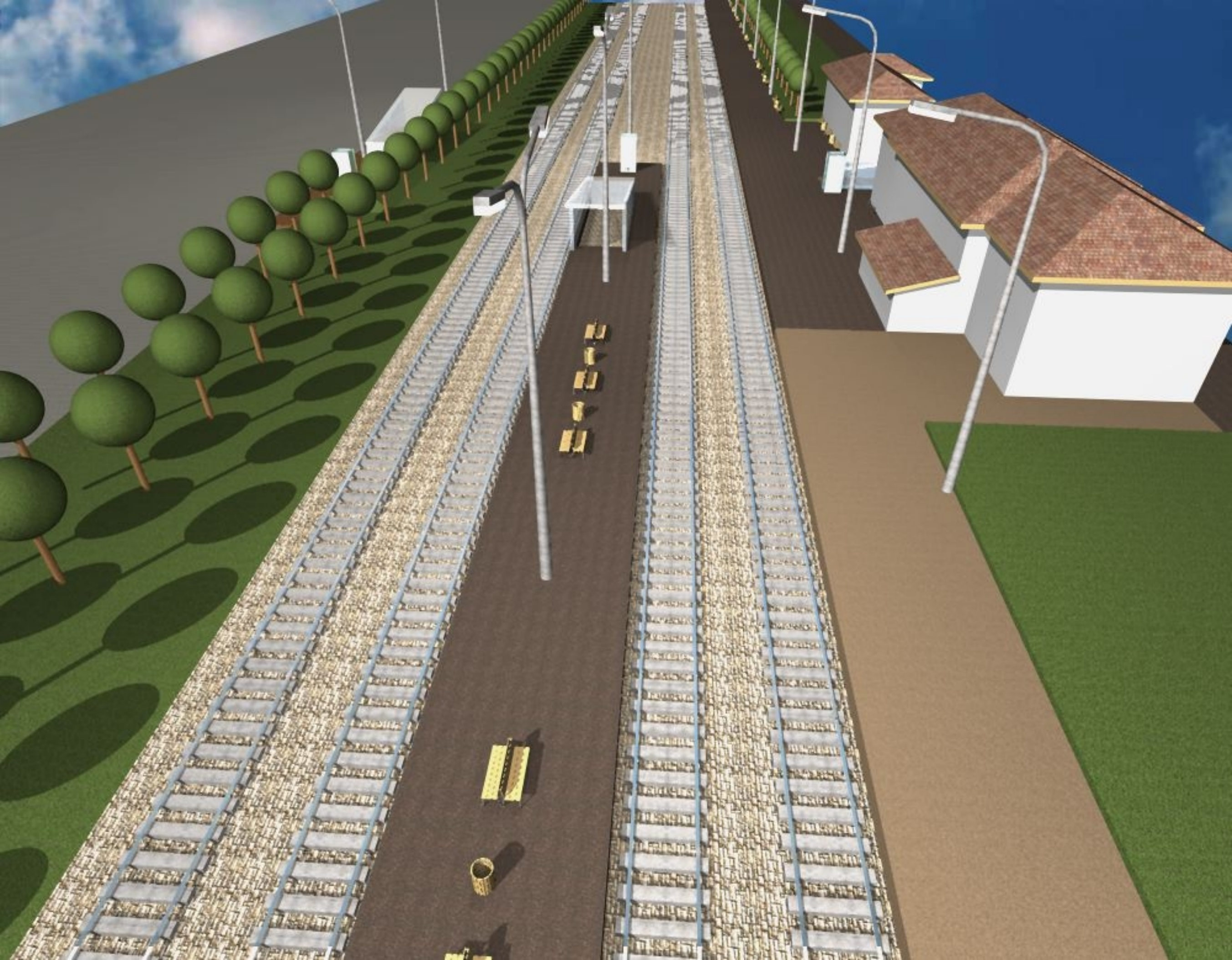




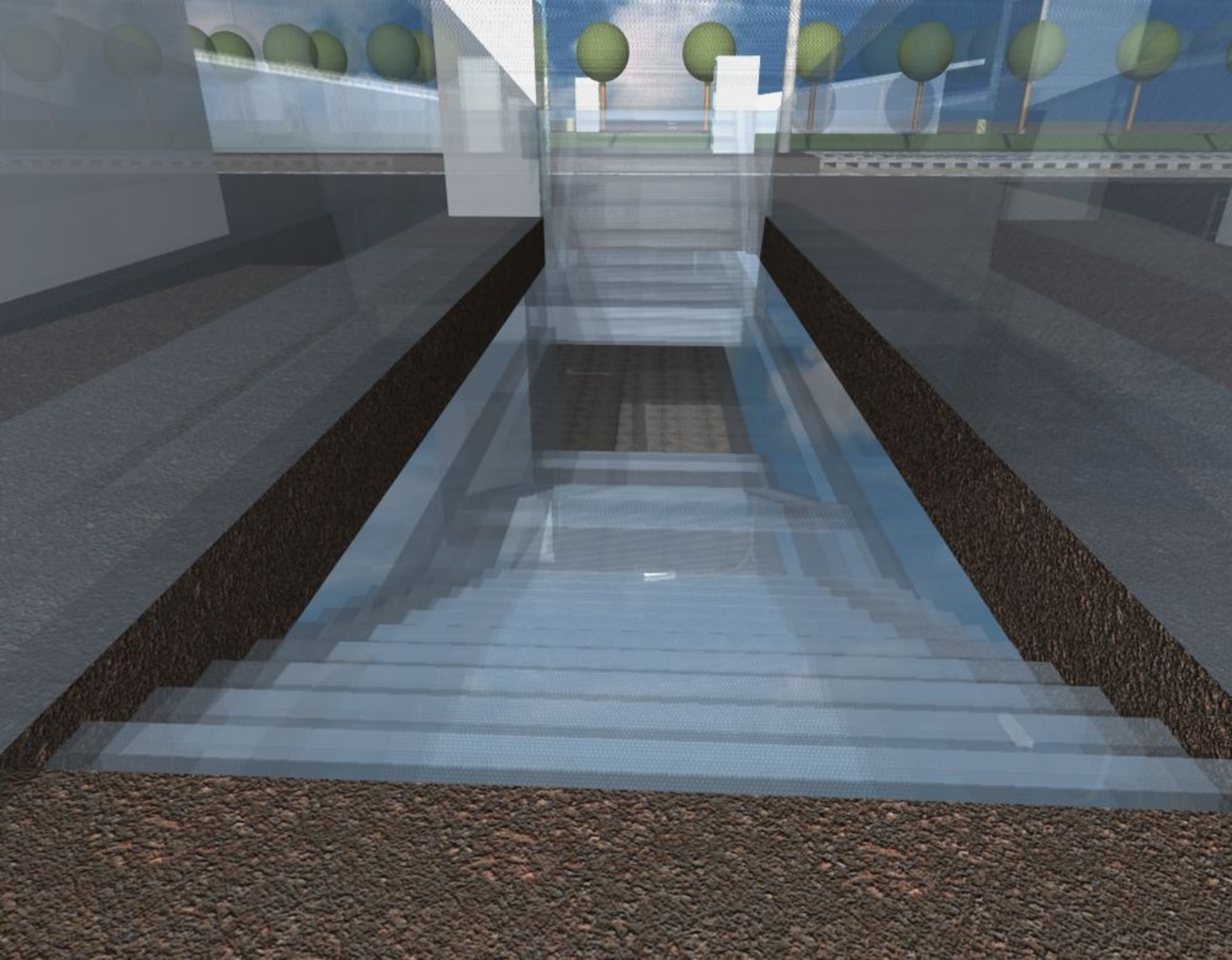


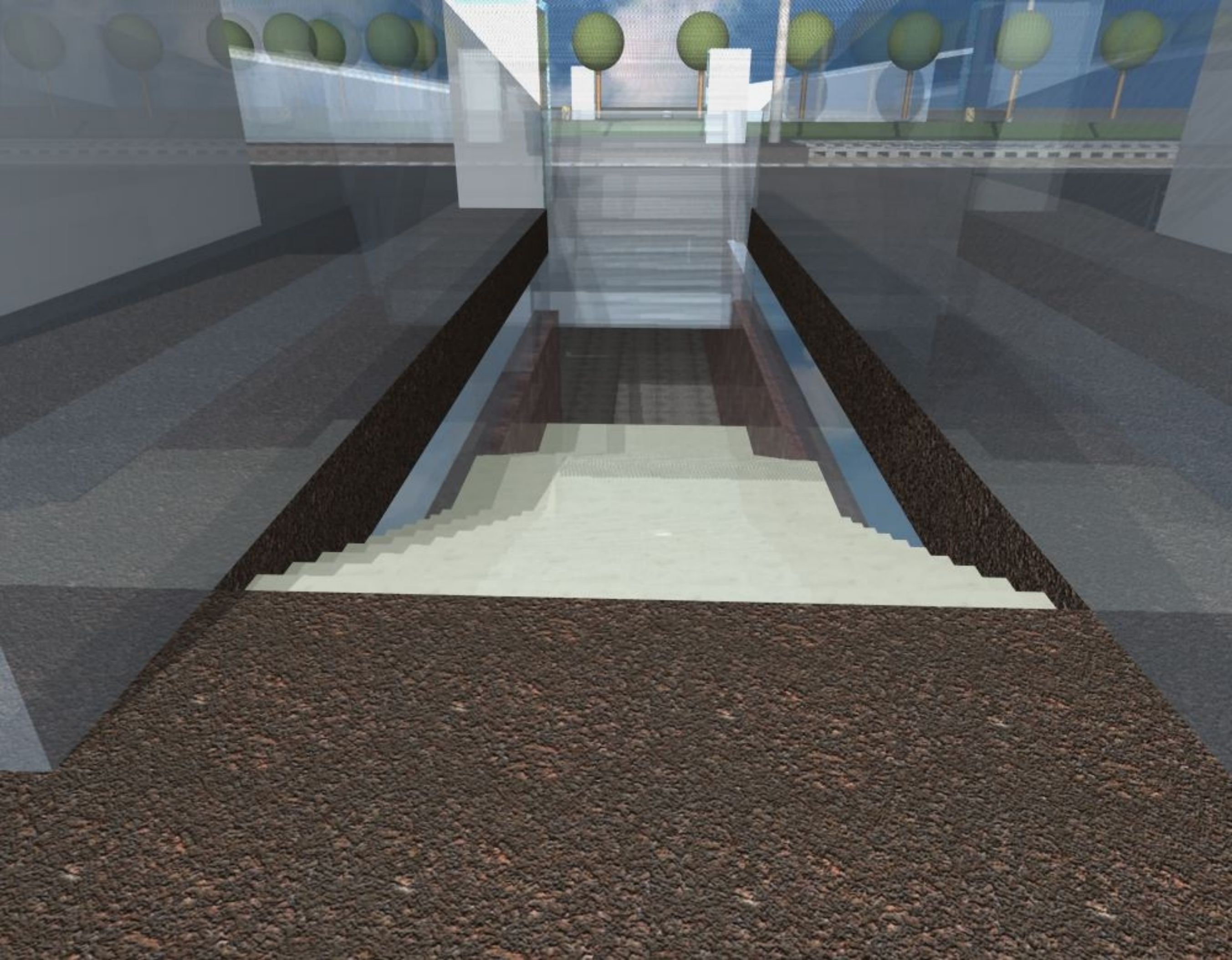


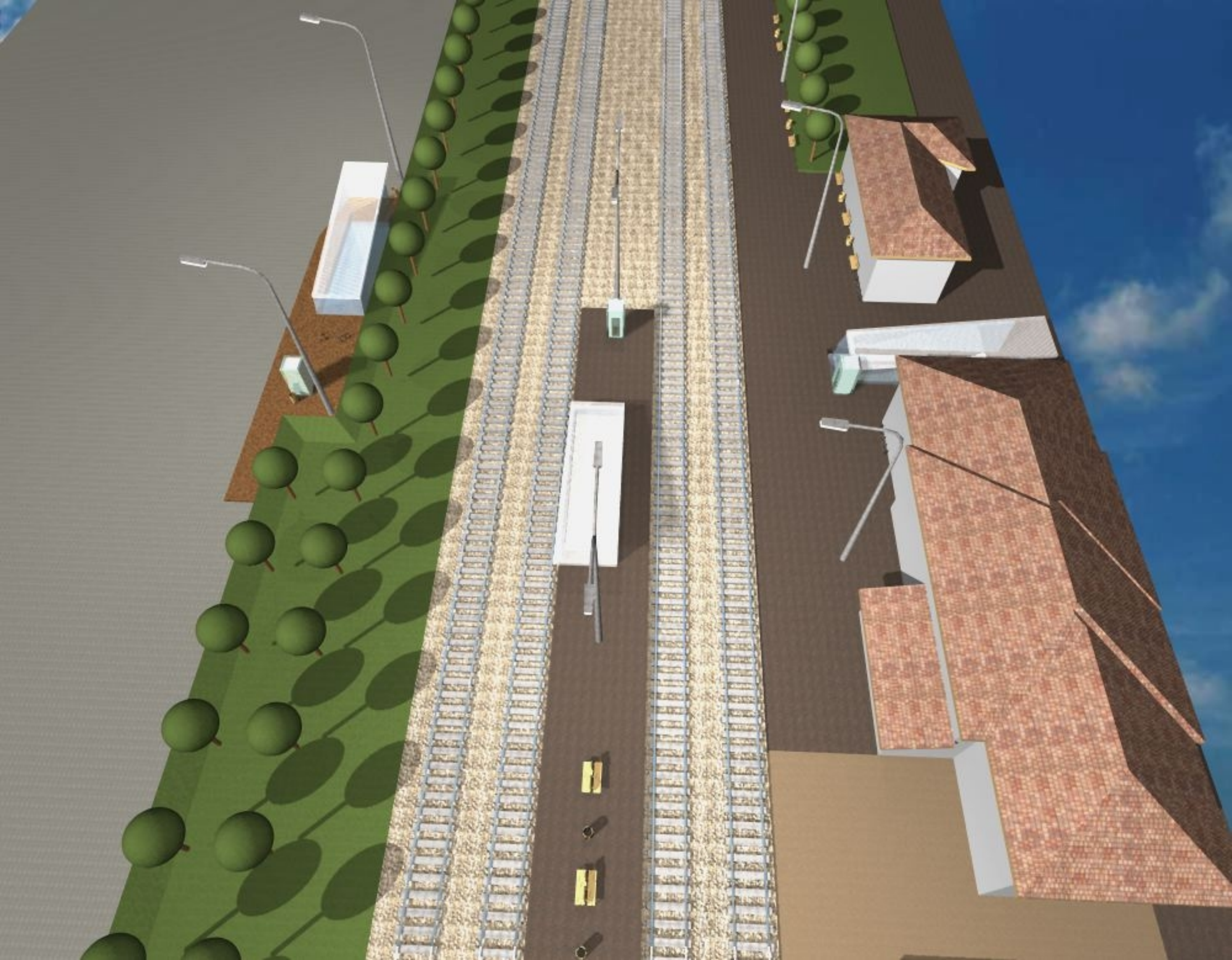


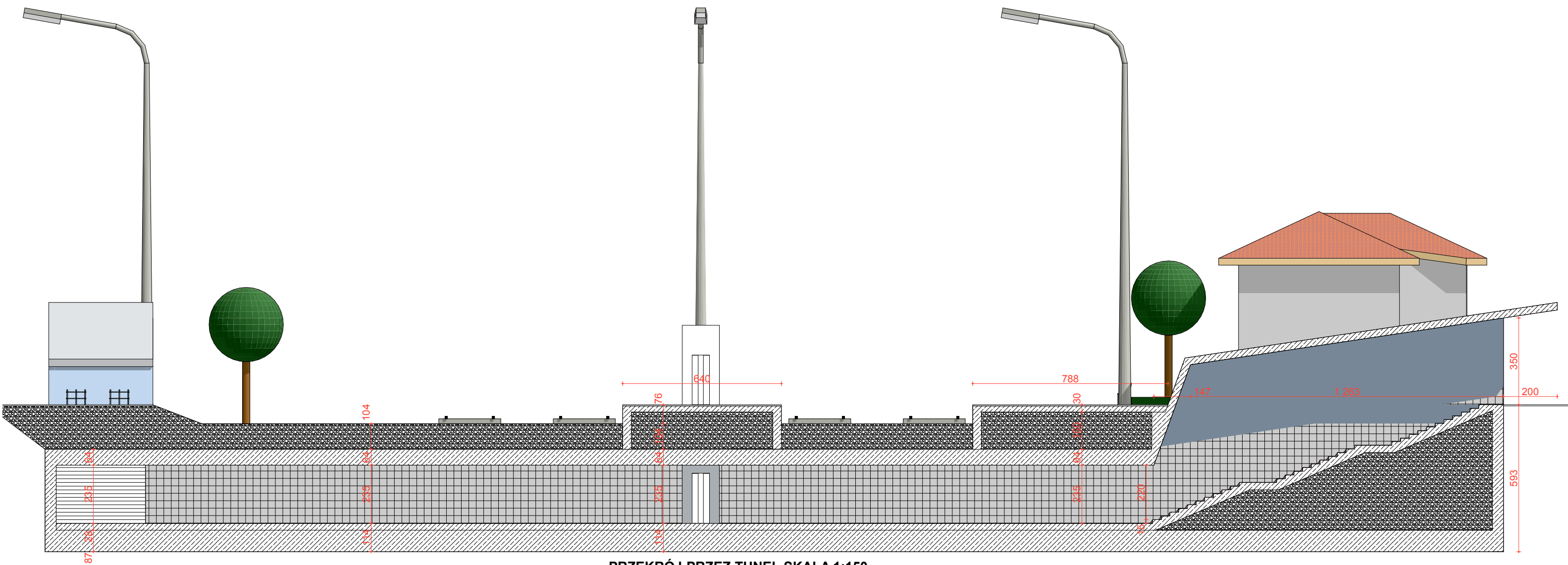






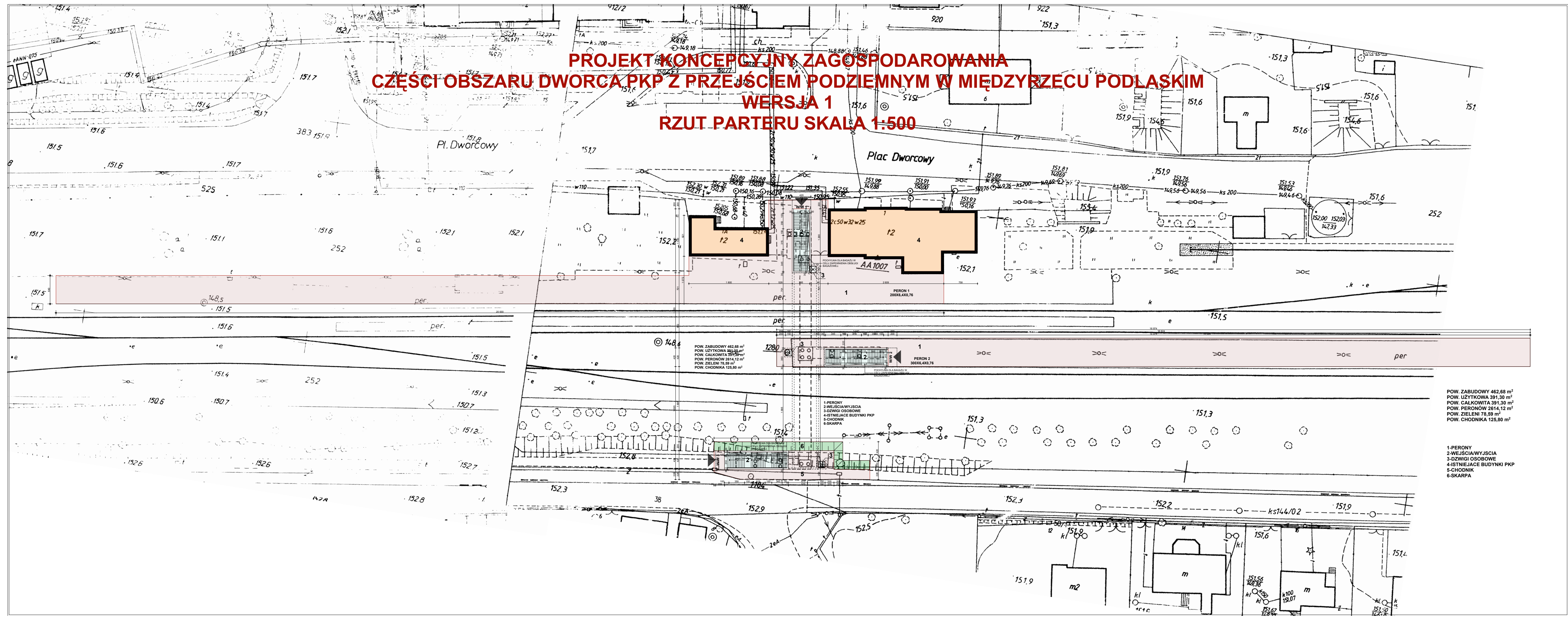






PR7FKRÓ.I PR7F7 TIINFI SKAI Δ 1·150

PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA
CZĘŚCI OBSZARU DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU PODŁASKIM
WERSJA 1
RZUT PARTERU SKALA 1:500



POW. ZABUDOWY 462,68 m²
POW. UŻYTKOWA 391,30 m²
POW. CAŁKOWITA 391,30 m²
POW. PERONÓW 2614,12 m²
POW. ZIELENI 78,59 m²
POW. CHODNIKA 125,80 m²

- 1-PERONY
- 2-WEJŚCIA WYJŚCIA
- 3-DZWIĘGI OSOBOWE
- 4-ISTNIEJĄCE BUDYNKI PKP
- 5-CHODNIK
- 6-SKARPA

POW. ZABUDOWY 462,68 m²
POW. UŻYTKOWA 391,30 m²
POW. CAŁKOWITA 391,30 m²
POW. PERONÓW 2614,12 m²
POW. ZIELENI 78,59 m²
POW. CHODNIKA 125,80 m²

- 1-PERONY
- 2-WEJŚCIA WYJŚCIA
- 3-DZWIĘGI OSOBOWE
- 4-ISTNIEJĄCE BUDYNKI PKP
- 5-CHODNIK
- 6-SKARPA

**PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA
CZĘŚCI OBSZARU DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM
PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
RZUT PARTERU SKALA 1:200**

**POW. ZABUDOWY 462,68 m²
POW. UŻYTKOWA 391,30 m²
POW. CAŁKOWITA 391,30 m²
POW. PERONÓW 2614,12 m²
POW. ZIELENI 78,59 m²
POW. CHODNIKA 125,80 m²**

**1-PERONY
2-WEJŚCIA/WYJSCIA
3-DZWIGI OSOBOWE
4-ISTNIEJĄCE BUDYNKI PKP
5-CHODNIK
6-SKARPA**

**PERON 1
200X6,4X0,76**

**PERON 2
300X6,4X0,76**

W/W 1

W/W 2

W/W 3

DO 1

DO 2

DO 3

**POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**

**PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA
CZĘŚCI OBSZARU DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM
PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
RZUT PARTERU SKALA 1:200**

**POW. ZABUDOWY 462,68 m²
POW. UŻYTKOWA 391,30 m²
POW. CAŁKOWITA 391,30 m²
POW. PERONÓW 2614,12 m²
POW. ZIELENI 78,59 m²
POW. CHODNIKA 125,80 m²**

**1-PERONY
2-WEJŚCIA/WYJSCIA
3-DZWIGI OSOBOWE
4-ISTNIEJĄCE BUDYNKI PKP
5-CHODNIK
6-SKARPA**

**PERON 1
200X6,4X0,76**

**PERON 2
300X6,4X0,76**

W/W 1

2

D0 1

3

**POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**

W/W 2

2

D0 2

3

**POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**

W/W 3

2

D0 3

3

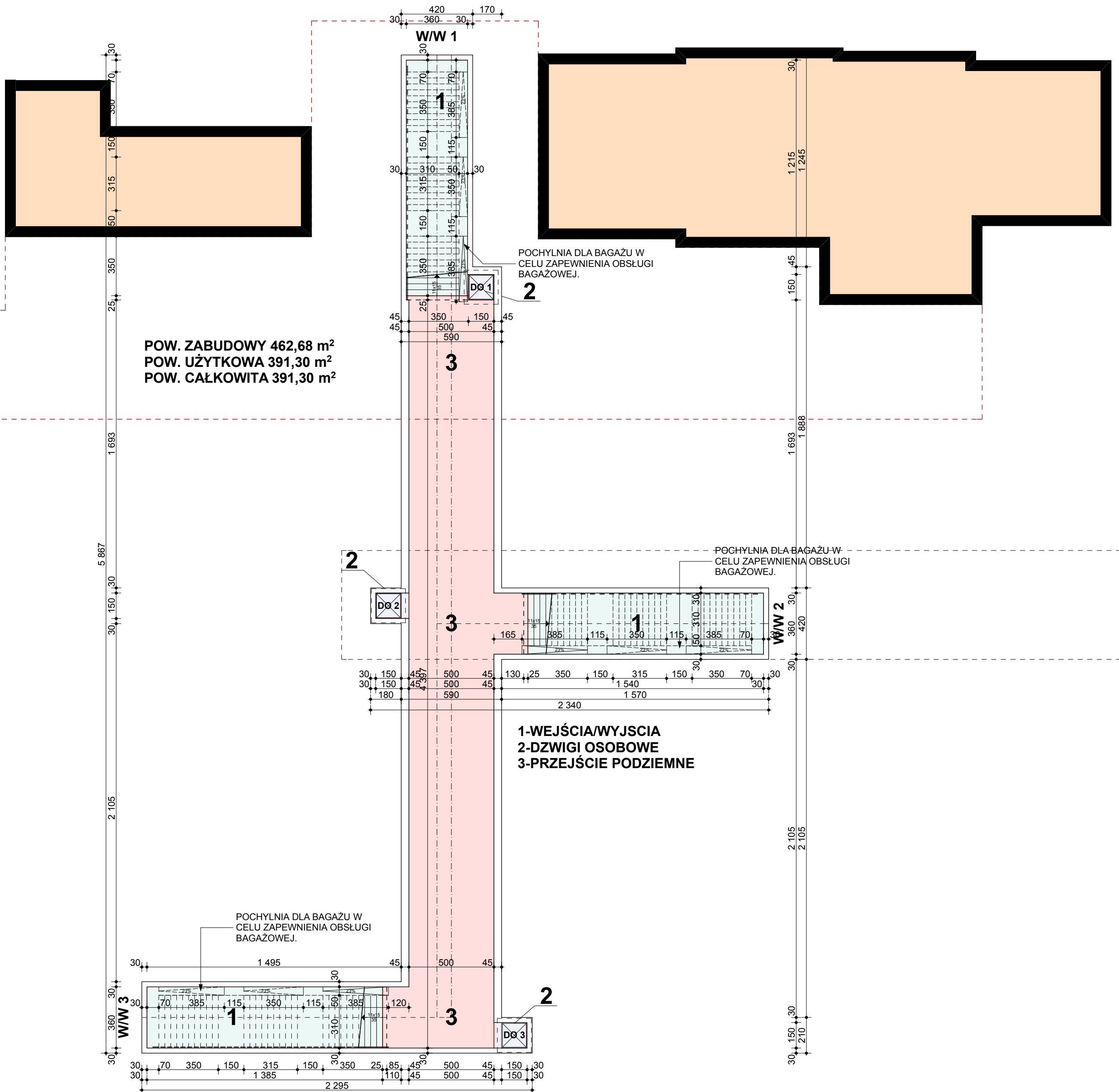
**POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**

6

5

-
- PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA
CZĘŚCI OBSZARU DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM
PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
RZUT PARTERU SKALA 1:200**
- POW. ZABUDOWY 462,68 m²
POW. UŻYTKOWA 391,30 m²
POW. CAŁKOWITA 391,30 m²
POW. PERONÓW 2614,12 m²
POW. ZIELENI 78,59 m²
POW. CHODNIKA 125,80 m²**
- 1-PERONY
2-WEJŚCIA/WYJSCIA
3-DZWIGI OSOBOWE
4-ISTNIEJĄCE BUDYNKI PKP
5-CHODNIK
6-SKARPA**
- PERON 1
200X6,4X0,76**
- PERON 2
300X6,4X0,76**
- W/W 1**
- 2**
- D0 1**
- 3**
- POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**
- W/W 2**
- 2**
- D0 2**
- 3**
- POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**
- W/W 3**
- 2**
- D0 3**
- 3**
- POCHYLNIA DLA BAGAŻU W
CELU ZAPEWNIENIA OBSŁUGI
BAGAŻOWEJ.**
- 6**
- 5**

**PROJEKT KONCEPCYJNY ZAGOSPODAROWANIA
CZĘŚCI OBSZARU DWORCA PKP Z PRZEJŚCIEM
PODZIEMNYM W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
RZUT PODZIEMIA SKALA 1:200**



RZUT PARTERU SKALA 1:200

