 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH</p> <p>DO PRĘDKOŚCI $V_{\max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
---	---	-----------------------

STANDARDY TECHNICZNE

szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych

do prędkości $V_{\max} \leq 250$ km/h

TOM XIII

BUDYNKI

Tekst jednolity uwzględniający:

- 1) zmiany wprowadzone Nr 256/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 kwietnia 2022 r.




STANDARDY TECHNICZNE
SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE
DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH
DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h
TOM XIII

BUDYNKI


WYKAZ ZMIAN

Lp.	opis	podstawa wprowadzenia zmiany		zmiana obowiązuje od dnia	podpis pracownika wnoszącego zmiany
		nr decyzji	z dnia		

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
---	---	-----------------------


SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	5
2.	Definicje	5
3.	Zasady funkcjonalności użytkowej obiektów	7
4.	Wymagania konstrukcyjne dla ograniczenia wpływu od drgań i hałasu	8
4.1	Ograniczenia wpływu drgań	8
4.2	Ograniczenie wpływu hałasu.....	9
5.	Wymagania w zakresie architektoniczno – budowlanym	10
6.	Wymagania w zakresie zagospodarowania terenu i połączenia komunikacyjnego	
	15	
6.1	Zagospodarowanie terenu	15
7.	Dokumenty związane.....	18

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
---	---	-----------------------

Tablica powiązania punktów z typami linii

Punkt	P250	P200	M200	P160	M160	P120	M120	T120	P80	M80	T80	T40
3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	X	X	X	X	X	X	X		X	X		

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH</p> <p>DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	--	-----------------------

1. Wprowadzenie

W zakresie budynków prawo w Polsce przechodzi proces ciągłych zmian. Wymagania konstrukcyjne, wizualne i funkcjonalne zmieniają się bardzo często i należy bacznie przyglądać się zmianom w prawodawstwie w tym zakresie.

Najważniejsze wymagania dotyczące budynków są zapisane w Prawie Budowlanym z 1994 roku. Rozporządzenia do tego prawa są ściśle powiązane z zapisami legislacyjnymi w zakresie ochrony środowiska, zdrowia ludzi, zabytków jak również transportu kolejowego. Wymagania prawa budowlanego i jego aktów wykonawczych określają, jak powinny być projektowane i wykonywane instalacje w budynku, oraz jak powinno się sam budynek projektować i budować.

Zakresem przedmiotowych standardów technicznych będą objęte budynki wraz z wyposażeniem związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i obsługą podróżnych. W skład ten wchodzi obok budynków dworcowych, także budynki nastawni z możliwością zainstalowania systemów LCS (Lokalne Centrum Sterowania), budynki nastawni miejscowych, a także strażnice przejazdowe. Ponadto przedstawione standardy będą odnosić się do zaplecza technicznego będącego w gestii zarządcy infrastruktury.

2. Definicje


Obiekt budowlany – należy przez to rozumieć:

- budynek wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi,
- budowlę stanowiącą całość techniczno-użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami,
- obiekt małej architektury;

Budynek – należy przez to rozumieć taki obiekt budowlany, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach;

Poniższe definicje dotyczą obiektów infrastrukturalnych związanych z obsługą podróżnych:

Budynek użyteczności publicznej – należy przez to rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty,

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	---	-----------------------

szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, świadczenia usług pocztowych lub telekomunikacyjnych oraz inny ogólnodostępny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji, w tym także budynek biurowy i socjalny,

Barierzy architektoniczne – to ograniczenia wynikające z niedostosowania budowli do korzystania z nich osób niepełnosprawnych. Stanowią one przyczynę izolacji i dezaktywacji większości osób niepełnosprawnych. Z punktu widzenia transportowego zaliczamy do nich: krawężniki, schody i stopnie, nierówne i zbyt śliskie nawierzchnie, wąskie drzwi i wejścia, niedostosowane windy, brak lub złą jakość informacji wizualnej i dźwiękowej, niewłaściwą sygnalizację, przeszkody na ciągach transportowych, złą lokalizację i wyposażenie obiektów.


Dostępność – stanowi możliwość bezpiecznego i łatwego dojścia pieszego lub dojazdu własnym pojazdem do zamierzonego celu przestrzennego.

Osiągalność – oznacza bliskość w granicach percepcji fizycznej i psychicznej. Można ją oceniać odległością niepowodującą zmęczenia oraz brakiem barier psychologicznych. Przestrzeń jest niedostępna, gdy wymaga zbyt dużego wysiłku potrzebnego do pokonania przeszkód. Łączy się to często z rezygnacją jej osiągnięcia.

Osoba niepełnosprawna - osoba o ograniczonej możliwości poruszania się. z transportowego punktu widzenia zbiorowość ta składa się z:

- osób niewidomych lub z ograniczoną zdolnością widzenia,
- osób o ograniczonym słuchu i osób głuchych,
- osób z uszkodzeniami kończyn dolnych, poruszające się na wózkach inwalidzkich,
- osób poruszających się przy użyciu specjalnych sprzętów wspomagających pracę mięśni (kule, protezy, laski),
- kobiety w ciąży, osoby z dzieckiem na ręku lub w wózku, osoby w podeszłym wieku, osoby otyłe,
- osoby z dużym bagażem ręcznym.

Rozpoznawalność – zwiera się w symbolu i stanowi kod informacyjny dotyczący dostępności miejsca. Symbol może być znakiem wizualnym, dźwiękowym, dotykowym, tak dla osób sprawnych, jak i niepełnosprawnych. Mówi o udogodnieniach lub stanowi ostrzeżenie.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	---	-----------------------

Trasa wolna od przeszkód – stanowi ciąg komunikacyjny, po którym swobodnie będą mogli się przemieszczać pasażerowie w tym osoby należące do grupy osób niepełnosprawnych.

3. Zasady funkcjonalności użytkowej obiektów

Aby prawidłowo określić zasady funkcjonalności użytkowej obiektu należy wyznaczyć cele (funkcje) będzie obiekt spełniał, a następnie w sposób ergonomiczny te strefy funkcyjne ze sobą połączyć. W przypadku obiektów kolejowych można zasadniczo wyznaczyć następujące grupy obiektów:


- obiekty obsługi przewozu pasażerskiego (dworce i przystanki),
- obiekty obsługi technicznej.

Obsługa obsługi przewozu pasażerskiego to przede wszystkim: kasy, punkty obsługi klienta. Do obsługi pasażerskiej zalicza się również dodatkowe, rozbudowane usługi takie jak: kioski, sklepiki i inne. Obsługa pasażerów nie jest możliwa bez zapewnienia dostępu do wymienionych powyżej obiektów, jeżeli nie zapewni się łączników pomiędzy tymi strefami. Łącznikami takimi są: windy, podjazdy, przejścia, tunele, schody, korytarze, holle, przystanki, parkingi, wiaty peronowe.

Obsługa techniczna jest ściśle związana z obsługą pociągów i bezpieczeństwem ruchu, ale zalicza się do niej również wszelkie budynki o charakterze nie-usługowym. Obsługa techniczna to: nastawnie, ładownie, wagonownie, myjnie, budynki socjalne dla pracowników, parkingi, zaplecza kasy, dyżurka ruchu, pomieszczenie zawiadowcy, toalety, pomieszczenia instalacji elektrycznych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, ogrzewania, klimatyzacji, pomieszczenia monitoringu i ochrony.

Aby prawidłowo rozmieścić w budynkach pomieszczenia, należy zastosować zasady ergonomii. Układy wewnątrz budynku powinny być zorganizowane w strefy i połączone ciągami komunikacyjnymi. Strefy są zależne od przeznaczenia budynku, ilości osób zatrudnionych w obsłudze, pasażerów transportu kolejowego i innych użytkowników.

Najważniejszym elementem połączenia stref w układzie jest odległość pomiędzy poszczególnymi elementami i strefami. Odległość ta ma na celu szybkie i sprawne, a o ile jest to możliwe bez przeszkód, funkcjonowanie.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p align="center">STANDARDY TECHNICZNE SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h TOM XIII</p>	<p align="center">BUDYNKI</p>
--	---	--------------------------------------

Kolorystyka ma duże znaczenie w podziale stref. Możliwe jest stosowanie odmiennej kolorystyki w poszczególnych strefach budynku, jednak z zachowaniem zapisów odnośnie osób niepełnosprawnych. Najważniejsze jest powtarzanie kolorystyki tras wolnych od przeszkód i informacji wizualnych w obrębie jednego obiektu, budynku. Kolory wykorzystywane w informacji wizualnej, piktogramach, drogowskazach i innych elementach, muszą kontrastować z tłem, na którym są widoczne.

Aby budynek był funkcjonalnie użyteczny przez cały rok, należy zastosować materiały odporne na wpływ czynników atmosferycznych. Jednocześnie posadzki powinny być projektowane i wykonywane z materiałów przeciwpoślizgowych i przeciwodblaskowych. Wszystkie materiały z których wykonuje się wewnątrz budynku, powinny być projektowane i wykonywane z materiałów i tkanin ułatwiających ich sprzątanie.

Do cech funkcjonalno-użytkowych można zaliczyć zieleni otaczającą budynek. Ma ona charakter wizytówki obiektu.

4. Wymagania konstrukcyjne dla ograniczenia wpływu od drgań i hałasu

4.1 Ograniczenia wpływu drgań

Budynek powinien być tak zaprojektowany, aby poziom drgań, na który będą narażeni użytkownicy lub ludzie znajdujący się w ich sąsiedztwie, nie stanowił zagrożenia dla ich zdrowia, a także nie przekraczał dopuszczalnych poziomów drgań.

W celu ograniczenia wpływu drgań należy budynki konstruować z uwzględnieniem nowoczesnych technologii. Proponuje się stosowanie mat wibroizolacyjnych, amortyzatorów drgań, a także osłon.

Dla budynków eksploatacyjnych zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej w odległości mniejszej niż 25 m od osi toru głównego zasadniczego, powinna być przeprowadzona ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże. Dla terenów o układzie geologicznym sprzyjającym rozprzestrzenianiu się drgań w podłożu strefa badań powinna być powiększona.

Budynki, w których stwierdzono - lub jest prognozowany - wpływ drgań (wibracji) podłoża na:

- stan techniczny budynków,

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	---	-----------------------

- pracę urządzeń zainstalowanych w budynkach (przyrządy pomiarowe, sprzęt zabezpieczenia i sterowania ruchem pociągów, sprzęt komputerowy),
- ludzi przebywających w budynkach według normy należy chronić przez stosowanie wibroizolacji źródła emisji drgań (toru kolejowego).

Obiekty budowlane należy izolować od podłoża podatnego na przenoszenie drgań przez stosowanie poziomej i/lub pionowej izolacji fundamentów i ścian fundamentowych.

Dla nowobudowanych obiektów na terenach podatnych na propagację drgań należy przewidzieć konstrukcje odporne na takie oddziaływania, a w przypadku konieczności dodatkowego izolowania, wykonać izolację poziomą przed rozpoczęciem budowy obiektu i pionową w trakcie budowy.

Obiekty przeznaczone na stały pobyt ludzi lub urządzeń podatnych na wpływ drgań (wibracji), zlokalizowane w strefie szkodliwych drgań, powinny być objęte monitorowaniem zjawiska.


4.2 Ograniczenie wpływu hałasu

Budynek powinien być tak zaprojektowany, aby poziom hałasu, na który będą narażeni użytkownicy lub ludzie znajdujący się w ich sąsiedztwie, nie stanowił zagrożenia dla ich zdrowia, a także nie przekraczał dopuszczalnych poziomów hałasu.

Budynki należy chronić przed hałasem:

- zewnętrznym przenikającym do pomieszczenia spoza budynku,
- pochodzącym od instalacji i urządzeń stanowiących techniczne wyposażenie budynku,
- powietrznym i uderzeniowym, wytwarzanym przez użytkowników lokali użytkowych lub pomieszczeń o różnych wymaganiach użytkowych,
- pogłosowym, powstającym w wyniku odbić fal dźwiękowych od przegród ograniczających dane pomieszczenie

W celu ograniczenia wpływu hałasu należy konstruować budynki w uwzględnieniem nowoczesnych technologii. W miejscach, gdzie konstrukcja budynku nie może mieć zwiększonej odporności na oddziaływanie hałasu proponuje się stosowanie ekranów akustycznych.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p style="text-align: center;">STANDARDY TECHNICZNE SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h TOM XIII</p>	<p style="text-align: center;">BUDYNKI</p>
--	---	---

Stan akustyczny pomieszczeń w budynkach przeznaczonych do stałego przebywania w nich ludzi powinien być dostosowany do funkcji tych pomieszczeń. Poziom hałasu zewnętrznego przenikającego do pomieszczeń, w modernizowanych i budowanych obiektach, powinien być zredukowany przez:

- stolarkę o wysokim stopniu dźwiękoizolacyjności,
- dźwiękoszczelne elewacje budynków,
- właściwe rozmieszczenie pomieszczeń w budynku

Jako materiały wykończeniowe posadzek, ścian, schodów, itp. w przejściach dla pieszych i na peronach, należy stosować materiały, dla których możliwe jest utrzymanie właściwego standardu sanitarno-porządkowego, tj. umożliwiające efektywne zmywanie powierzchni czystą zimną wodą pod ciśnieniem, przy użyciu niewielkiej ilości środków czyszczących


5. Wymagania w zakresie architektoniczno – budowlanym

W zakresie architektoniczno - budowlanym budynki muszą być wykonane zgodnie z Prawem Budowlanym i jego aktami wykonawczymi. Budynki powinny harmonizować się z otoczeniem. Muszą swoim wyglądem, elewacjami, nawiązywać do charakteru sąsiadującej zabudowy.

Wojewódzki i powiatowy konserwator zabytków, powinien mieć możliwość wyrażenia swojej opinii, zarówno w odniesieniu do istniejących zabytków, które mają być zmodernizowane, jak również potencjalnych zabytków, tj. starych budynków o wysokich walorach historycznych, kulturowych i społecznych. Możliwość wyrażenia opinii powinna odnosić się również do budynków projektowanych w sąsiedztwie zabytków, zwłaszcza odnośnie ich wyglądu i konstrukcji, aby się komponowały i nie naruszały konstrukcji sąsiadujących zabytków.

Dopuszcza się odstępstwo od konsultacji z konserwatorem zabytków tylko w przypadku budynków o innowacyjnej formie i konstrukcji, jednak po konsultacjach społecznych z potencjalnymi użytkownikami tych budynków, aby dostosować się w trakcie ich projektowania do ich potrzeb.

Wszystkie budynki muszą być konstruowane z zachowaniem zasad przeciwpożarowych i bezpieczeństwa. Szczegółowe warunki są zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLNE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	---	-----------------------

Projekt budynku powinien zawierać następujące elementy:


- ogrodzenia,
- zieleń i urządzenia rekreacyjne,
- wejścia do budynku,
- drogi ewakuacyjne,
- wyposażenie techniczne budynku,
- pomieszczenia higieniczno-sanitarne,
- pomieszczenia techniczne i gospodarcze,
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych,
- miejsca gromadzenia odpadów stałych,
- uzbrojenie techniczne działki i odprowadzanie wód powierzchniowych,
- zbiorniki bezodpływowe nieczystości ciekłych lub podłączenia do kanalizacji lokalnej,
- instalacje wodociągowe zimnej i ciepłej wody,
- instalacje kanalizacji ściekowej i deszczowej,
- instalacje grzewcze,
- instalacje wentylacji i klimatyzacji
- instalacje gazowe na paliwa gazowe
- urządzenia dźwigowe,
- strefy pożarowe i oddzielenia przeciwpożarowe,

oraz spełniać następujące wymagania:

- bezpieczeństwa konstrukcji,
- bezpieczeństwa użytkowania,
- ochrony czystości powietrza,
- ochrony przed zawilgoceniem i korozją biologiczną,
- ochrony przed promieniowaniem jonizującym i polami elektromagnetycznymi,
- ochrony przed hałasem i drganiami,
- oszczędności energii i izolacyjności cieplnej.

Budynki eksploatacyjne znajdujące się wzdłuż osi torów związane z prowadzeniem ruchu kolejowego to:

budynki nastawni dla potrzeb zainstalowania systemów LCS, powinny to być zaprojektowane nowe obiekty. Technologia budowy realizowana jako obiekt trwale

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p style="text-align: center;">STANDARDY TECHNICZNE</p> <p style="text-align: center;">SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p style="text-align: center;">TOM XIII</p>	<p style="text-align: center;">BUDYNKI</p>
--	---	---

połączony z gruntem na fundamentach żelbetowych. Ściany nośne murowane jedno- lub dwuwarstwowe z materiałów dopuszczonych na rynku do wznoszenia elementów konstrukcyjnych ścian nośnych. Stropy żelbetowe wykonywane na miejscu lub konstruowane z gotowych elementów prefabrykowanych.

Wewnętrzne rozmieszczenie pomieszczeń powinno umożliwić wygodne i bezpieczne wprowadzenie przewodów do budynku nastawni. Wymóg ten ma za zadanie, aby po wyprowadzeniu z kanałów kablowych główne linie transmisyjne oraz zasilające, pionem doprowadzać do pomieszczenia, co zapobiega przypadkowym uszkodzeniom wynikającym z eksploatacji. Instalacje wynikające już z podziału na realizowane funkcje sterowania prowadzone w budynku powinny być projektowane z pominięciem pomieszczeń niezwiązanych z realizacją tych funkcji.

Pomieszczenia dla dyżurnego ruchu wraz z zapleczem socjalnym oraz WC, w zależności od liczby stanowisk muszą zapewnić dla personelu komfort pracy z zachowaniem zasad ergonomii.


Wymiary wolnej (niezajętej pod urządzenia) powierzchni stanowiska pracy powinny zapewniać pracownikom swobodę ruchu wystarczającą do wykonywania pracy w sposób bezpieczny.

Wielkość pomieszczeń dyżurnego ruchu budynku nastawni LCS jest uzależniona od ilości osób obsługi oraz typu i ilości urządzeń w budynku. Ponadto powinny zostać tak usytuowane, aby nie emitować do wewnątrz ciepła pochodzącego z nasłonecznienia, w szczególności unikać w miarę możliwości projektowania otworów okiennych od strony południowej.

W budynku nastawni LCS należy wydzielić pomieszczenia dla Centrum Utrzymania, Diagnostyki oraz dla Telekomunikacji. Wielkość powierzchni tych pomieszczeń będzie zależna od wielkości i ilości zastosowanych urządzeń wynikająca z obejmowanego obszaru sterowania ruchem kolejowym.

Elewacje i dachy budynków przedmiotowych nastawni powinny stanowić ujednolicony system kolorystyki.

Budynki te w przypadku możliwości wynikających z lokalnych uwarunkowań funkcjonalnych powinny zostać ogrodzone.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLNE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	---	-----------------------

budynki nastawni miejscowej, obiekty zlokalizowane do realizacji prowadzenia ruchu w obrębie danej stacji. Technologia budowy realizowana jako konstrukcja w sposób trwały połączona z gruntem. Program użytkowy takich obiektów powinien przewidywać następujące pomieszczenia:

- dyżurnego ruchu – wielkość powierzchni takich pomieszczeń należy ustalać w zależności od stopnia wyposażenia, pamiętając o zapewnieniu aby pracownik mógł w sposób wygodny i bezpieczny realizować czynności służbowe.
- urządzeń sterowania ruchem kolejowym – powierzchnia zależna od rodzaju zainstalowanych urządzeń i ilości obsługiwanych obiektów sterowania ruchem kolejowym z uwzględnieniem zapewnienia obsłudze swobodnego dostępu do ich utrzymania.
- akumulatorni – wielkość powierzchni zależna od ilości akumulatorów, co wynika z ilostanu zasilanych urządzeń
- siłowni i agregatu – wielkość powierzchni należy ustalać w zależności od potrzeb przewidywanego do montażu zespołu spalinowo – elektrycznego. Pomieszczenia te nie powinny być zlokalizowane pod pomieszczeniami srk jak i dyżurnego ruchu. Pod zespoły większej mocy należy przewidzieć fundament dylatacyjny.


Wyżej wymienione pomieszczenia powinny znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie celem umożliwienia właściwego prowadzenia połączeń kablowych.

- warsztat monterski – wielkość powierzchni należy przyjmować w przedziale 10 –15m²
- socjalne i WC – każde z pomieszczeń nie mniejsze niż 2,2m².

Ściany muszą zostać zabezpieczone przed wilgocią, ocieplone i wykończone zgodnie z obowiązującą PN.

Budynki nastawni miejscowych muszą zostać wyposażone w instalacje takie jak: elektryczną NN, wentylacyjną, teletechniczną, ogrzewania elektrycznego, wodno – kanalizacyjną, antywłamaniową.

Elewacje i dachy budynków przedmiotowych nastawni powinny stanowić ujednolicony system kolorystyki.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p style="text-align: center;">STANDARDY TECHNICZNE</p> <p style="text-align: center;">SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p style="text-align: center;">TOM XIII</p>	<p style="text-align: center;">BUDYNKI</p>
--	---	---

budynki strażnic przejazdowych umieszczone w miejscach skrzyżowania linii kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie. Ponadto powinny być usytuowane w sposób umożliwiający dróżnikowi maksymalną widoczność szlaku kolejowego.

Budowa nowych strażnic przejazdowych powinna odpowiadać wymaganiom PIP, sanitarnym i p.poż. Zakres funkcjonalny będzie obejmował pomieszczenie przejazdowego wraz z wyposażeniem (biurko, stolik, krzesło, szafka regałowa), sanitariat z wyposażeniem (umywalka, miska sedesowa) oraz dojścia do budynku – nawierzchnia utwardzona z kostki betonowej małogabarytowej. Strażnice należy wygrodzić w celu zabezpieczenia przed dewastacją z przejeżdżających pociągów.

Powierzchnia niezbędnych pomieszczeń powinna wynosić nie mniej niż:


- dyżurka - 9,1 m²
- WC - 2,2 m²
- Hydrofornia - 2,3 m²
- Magazyn - 1,4 m²
- Przedsiónek - 2,1 m²

Technologia budowy strażnic przejazdowych może być realizowana jako obiektu trwale połączone z gruntem, wówczas takie budynki muszą być posadowione na fundamentach żelbetowych o ścianach pełnych murowanych z wyrobów gazobetonowych, ceramicznych lub innych stosowanych do wznoszenia ścian konstrukcyjnych nośnych. Ściany muszą zostać zabezpieczone przed wilgocią, ocieplone i wykończone zgodnie z obowiązującą PN.

Ponadto budynki strażnic muszą zostać wyposażone w niezbędne instalacje takie jak: elektryczną NN, wentylacyjną, teletechniczną, ogrzewania elektrycznego, wodno – kanalizacyjną, antywłamaniową.

Elewacje budynków strażnic powinny stanowić ujednolicony system kolorystyki. Stąd wskazane jest aby tynki strukturalne wykonać w kolorze piaskowo- żółtym, stolarka drzwiowa w kolorze brązowym, okienna w kolorze białym. Pokrycia dachowe wykonywane z papy termozgrzewalnej w kolorze brązowym.

Dopuszcza się też stosowanie innych rozwiązań takich jak kontener, który musi spełniać te same wymagania co obiekty murowane.

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p style="text-align: center;">STANDARDY TECHNICZNE SZCZEGÓLowe WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h TOM XIII</p>	<p style="text-align: center;">BUDYNKI</p>
--	--	---

Budynki nowobudowane przed przystąpieniem do ich użytkowania muszą posiadać świadectwa energetyczne.

Obiekty eksploatowane tylko czasowo z uwagi narażenia na dewastację powinny zostać wyposażone w system monitoringu.

W każdym budynku na zewnątrz w widocznym miejscu powinien znajdować się wyłącznik główny zasilania umożliwiający szybkie odcięcie obiektu od źródła zasilania.

6. Wymagania w zakresie zagospodarowania terenu i połączenia komunikacyjnego


6.1 Zagospodarowanie terenu

Zagospodarowanie przestrzeni nieruchomości, na której znajduje się budynek musi uwzględniać zapisy ustawy o planowaniu przestrzennym, wpisywać się w zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzeni gminy lub dzielnicy na prawach gminy, a jeżeli nie ma takiego planu, odrębnych przepisów zapisanych w ustawie o planowaniu przestrzennym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy.

Budynek nie może zajmować więcej, niż 50% powierzchni terenu. Zaleca się nieprzekraczalnie 30% terenu.

Do budynku drogi dojazdowe i ścieżki muszą być dostosowane do wejść do lub wyjść z budynku, w tym wyjść ewakuacyjnych. Musi być zapewniony należyty dojazd służb ratowniczych i porządkowych, w tym pogotowia ratunkowego, policji, straży pożarnej i miejskiej, służby ochrony kolei, żandarmerii wojskowej, pogotowia energetycznego, gazowego, przedsiębiorstw wodno-kanalizacyjnych itp.

Budynki dworcowe znajdujące się w obszarze władania zarządcy infrastruktury muszą być dostosowane dla dostępności osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz osób niepełnosprawnych, według szczegółowych wymagań zawartych w rozdziale 7 niniejszego tomu. Wymagania te nie obowiązują obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego z uwagi na fakt, iż zarządca infrastruktury nie zatrudnia osób niepełnosprawnych

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓLWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH</p> <p>DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	--	-----------------------


Parkingi muszą być zlokalizowane zgodnie z rozporządzeniem o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki oraz ich usytuowanie. Jednak miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych powinny znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie wejść do budynku, z dogodnym dojściem chodnikami, z możliwością wjazdu wózkiem inwalidzkim, muszą być specjalnie oznakowane. Parkingi dla pasażerów transportu kolejowego i użytkowników budynku powinny być częściowo zacienione, proponuje się zastosowanie drzew o rozłożystych horyzontalnie koronach. Wszystkie parkingi powinny być monitorowane w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników. O ile istnieje taka możliwość, powinno się stosować zielone parkingi, tj. o nawierzchni zielonej z kratek, w których posadzone są rośliny, zwłaszcza trawy gatunków odpornych na deptanie. Podbudowa parkingu musi być bardzo precyzyjnie wykonana, zwłaszcza odnośnie odwodnienia i wypoziomowania, aby woda spływała do drenażu i się nie utrudniała korzystania z parkingu i dojść do niego. W miarę możliwości należy zaprojektować oddzielny parking dla pracowników budynku, jednak oddalony od głównego wejścia, powinien mieć osobne dojście do budynku, do wejść służbowych.

Parkingi dla rowerzystów powinny się znajdować w osobnym miejscu, w bezpośrednim sąsiedztwie ścieżki rowerowej, w miejscu dobrze widocznym, strzeżonym lub monitorowanym, aby zwiększyć bezpieczeństwo. Parkingi dla rowerzystów powinny być wyposażone w specjalistyczne urządzenia, opisane w tomie 12, łatwe w użyciu, niestosowane do innych celów. Duża ilość takich parkingów może zachęcić, do korzystania z rowerów, Parkingi te powinny być częściowo zadaszone.

Urządzenia sanitarne, tj. śmietniki, toalety przenośne, powinny się znajdować w miejscach z dostępem służb porządkowych. Składowiska odpadów bytowych (śmietniki) nie mogą znajdować się w sąsiedztwie głównych wejść do budynku. O ile istnieje taka możliwość, powinny się znajdować w wydzielonym miejscu, na skaju działki, z dobrym dostępem służb publicznych. Śmietniki powinny być zadaszone i obsadzone roślinnością izolacyjną (izolacja widokowa i zapachowa), jednak dobrze wentylowane.

Urządzenia przeciwpożarowe powinny się znajdować w miejscach ściśle określonych w przepisach z zakresu ochrony przeciwpożarowej, w tym rozporządzenia o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Urządzenia elektryczne, stacje transformatorowe powinny się znajdować w miejscach oddalonych od największego natężenia ruchu, stosowane materiały powinny być dobrze

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p>STANDARDY TECHNICZNE</p> <p>SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p>TOM XIII</p>	<p>BUDYNKI</p>
--	--	-----------------------


izolowane, z dostępem służb technicznych, specjalistycznie oznakowane. Warunki określone są w rozporządzeniu o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Przejścia podziemne do budynków, które znajdują się w sąsiedztwie dróg publicznych, powinny być tak konstruowane, aby wyjście z przejścia znajdowało się za drogą publiczną, tj., aby z przejścia podziemnego nie wychodziło się na przejście dla pieszych w poziomie drogi. Przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające osobom o ograniczonej możliwości poruszania się miały bezpieczny dostęp.

W przypadkach budynków związanych z obsługą podróżnych, powinny one ułatwiać komunikację typu „door-to-door”, czyli bezpośredniego połączenia pomiędzy najważniejszymi elementami podróży. Zalicza się do nich parkingi, punkty obsługi, perony i drogi publiczne. Komunikacja pomiędzy tymi strefami powinna być trasa wolną od przeszkód.

Wyjazdy z parkingów i chodniki doprowadzające do wejść budynków powinny być zlokalizowane zgodnie z rozporządzeniem o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Chodniki doprowadzające do wejścia, muszą w prosty sposób łączyć trasę z innymi formami transportu, w tym transportu publicznego. Powinna być zapewniona trasa wolna od przeszkód do miejsca postoju taksówek, przystanków komunikacji miejskiej i prywatnej (autobus, tramwaj, trolejbus, PKS itp.).

 <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p>	<p align="center">STANDARDY TECHNICZNE</p> <p align="center">SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA MODERNIZACJI LUB BUDOWY LINII KOLEJOWYCH DO PRĘDKOŚCI $V_{max} \leq 250$ km/h</p> <p align="center">TOM XIII</p>	<p align="center">BUDYNKI</p>
--	---	--------------------------------------

7. Dokumenty związane

- [1] Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ustanawiającej TSI-PRM (notyfikowana jako dokument nr C(20007) 6633).
- [2] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2003 roku, nr 207, poz. 2016, z późniejszymi zmianami).
- [3] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717, z późniejszymi zmianami)
- [4] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987).
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002r., Nr 75, poz. 690, z późniejszymi zmianami).
- [6] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r., nr 120, poz. 1133).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. 2008 nr 153 poz. 955).
- [8] Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 roku w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. z 2003 roku, nr 169, poz. 1650).