

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.

WYKAZ ZMIAN

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

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	5
2. Definicje	5
3. Zasady funkcjonalności użytkowej obiektów	6
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	14
6.1 Zagospodarowanie terenu	14
7. Dokumenty związane.....	17

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		

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 podróźnych. 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 podróźnych:

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

Barier 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 – zawiera 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.

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.

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 sprząkanie.

Do cech funkcjonalno-użytkowych można zaliczyć zieleń 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,
- pracę urządzeń zainstalowanych w budynkach (przrządy 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 uwzględnieniu nowoczesnych technologii. W miejscach, gdzie konstrukcja budynku nie może mieć zwiększonej odporności na oddziaływanie hałasu proponuje się stosowanie ekranów akustycznych.

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.

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:

- bezpieczeństwo konstrukcji,
- bezpieczeństwo 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 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.

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.

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, stół, 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 żelbetonowych 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.

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

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 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 komunikacje 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.).

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).