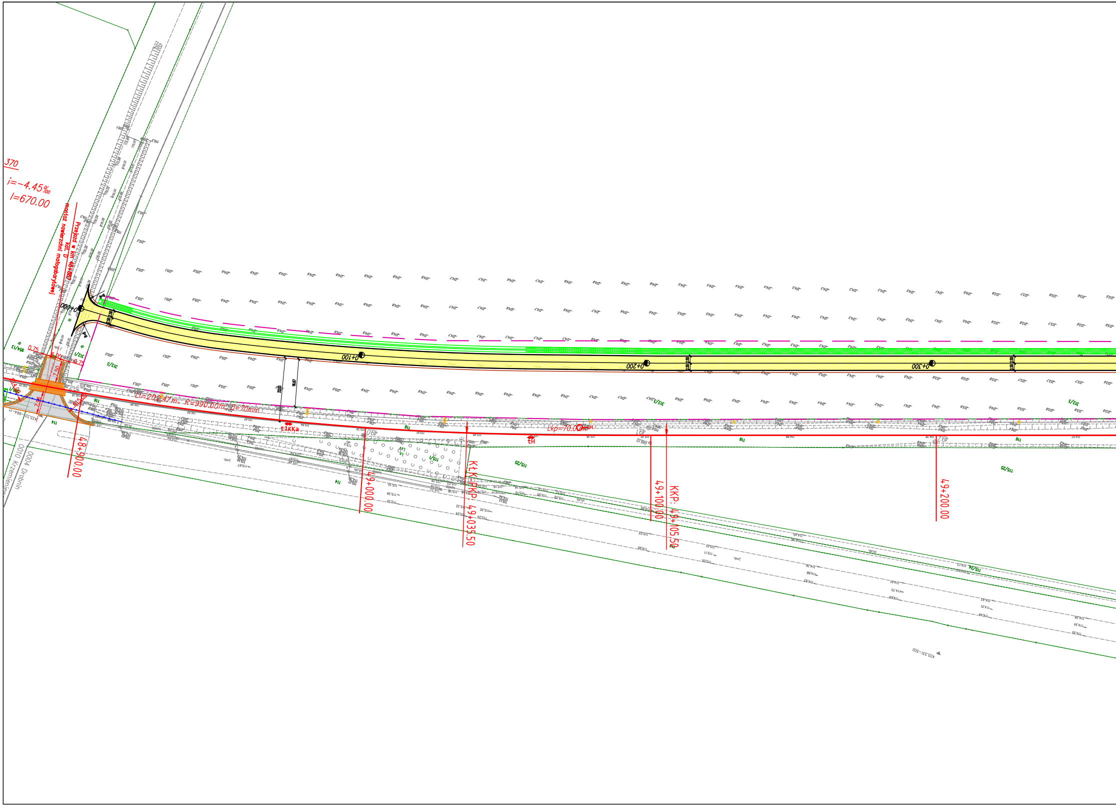
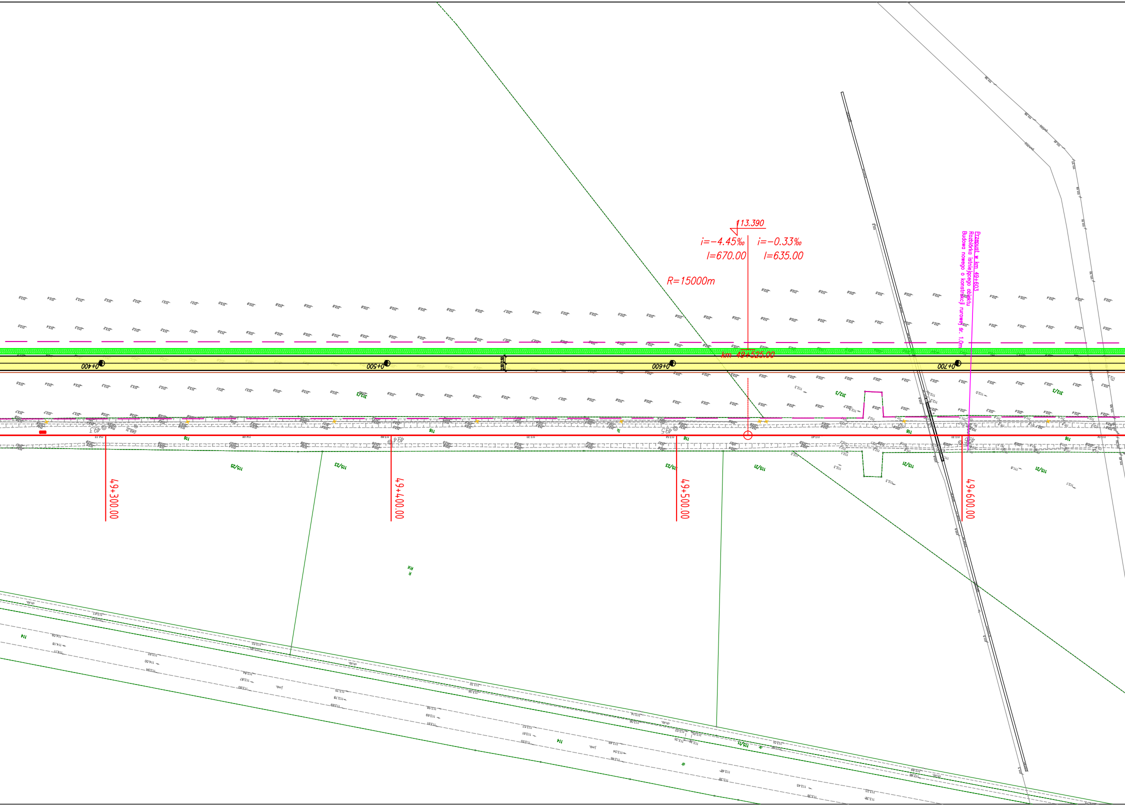
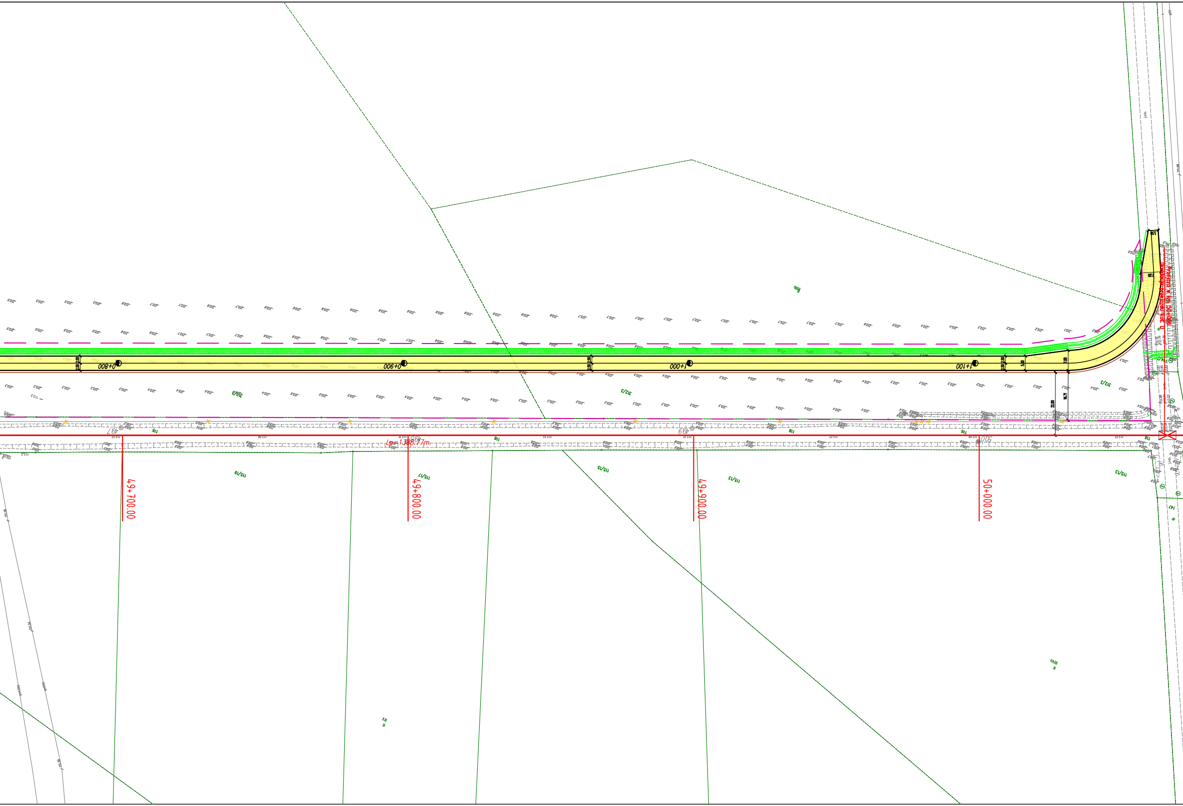
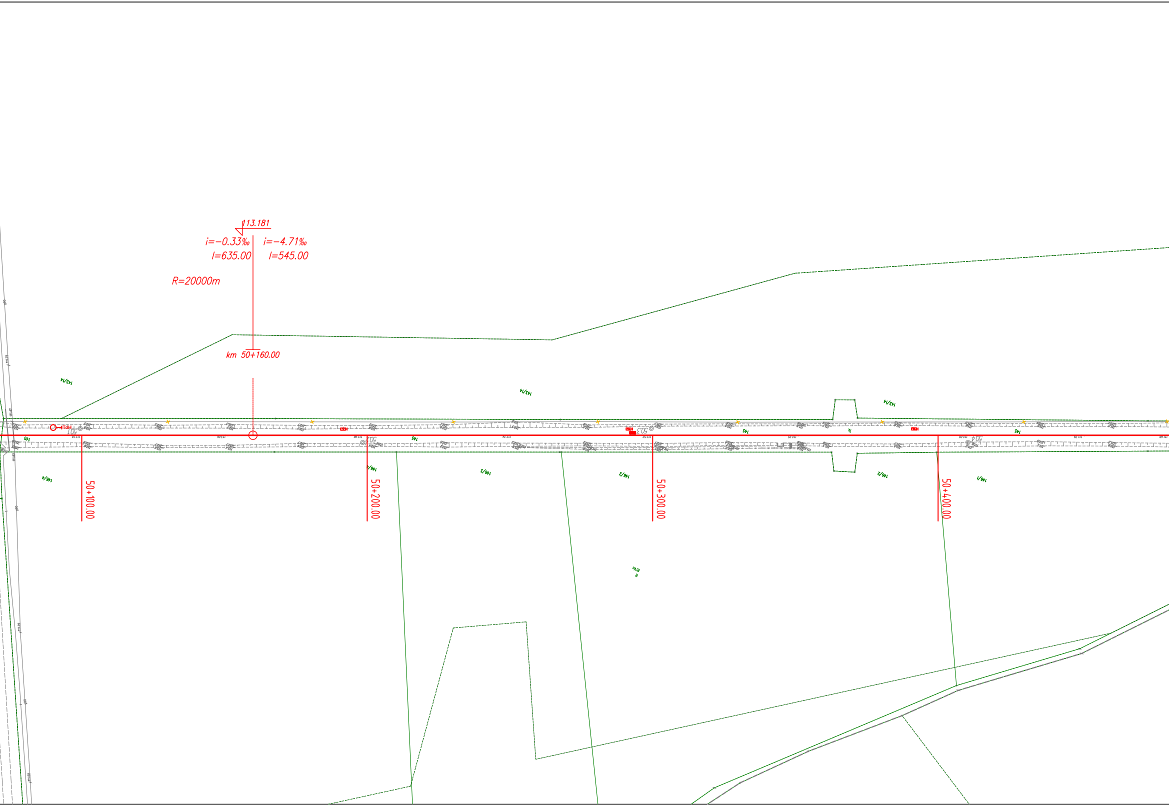
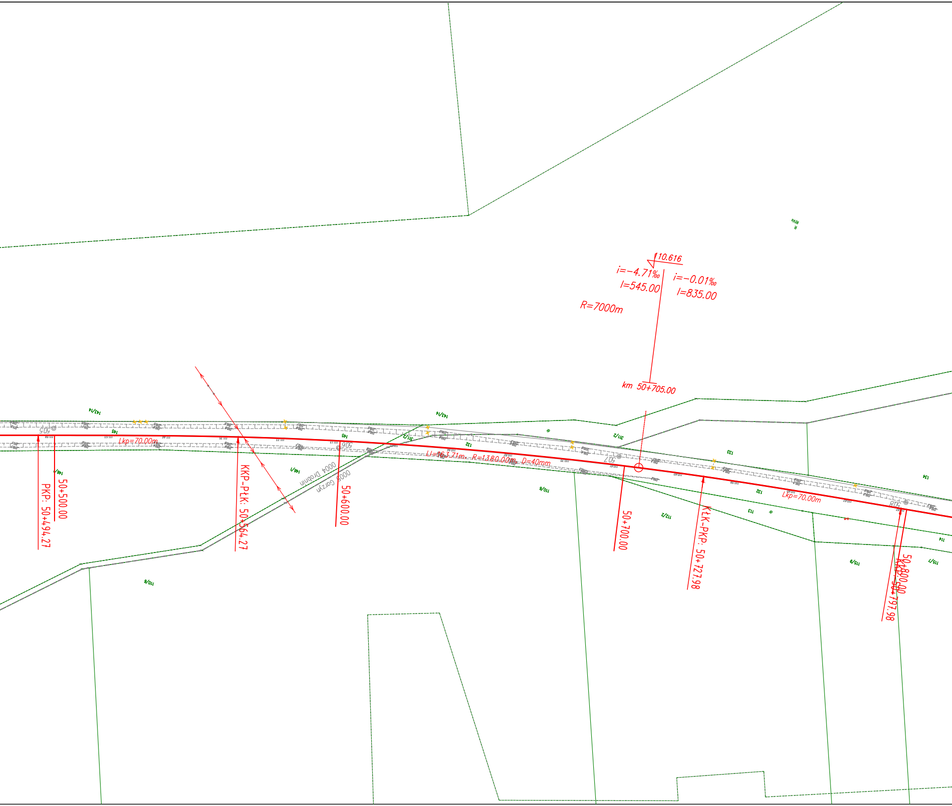

370
i=−4.45‰
l=670.00
Przejazd w km 48+887
kat. D
montaż nawierzchni małogabarytowej
0+000
0+100
0+200
0+300
2.50
0.75
6.00
0.75
7.50
7.56
R14.00
R15.00
954/13
312/1
312/3
116
114
Ll=202.47m, R=990.00m, D=70mm
22.83
18.67
t1KKa
490
491
492
Lkp=70.00m
tH
115/1
115/25
115/24
48+900.00
49+000.00
KtK=PKP: 49+035.50
49+100.00
KKP: 49+105.50
49+200.00
0010 Krzemieniew
0004 Drobnin

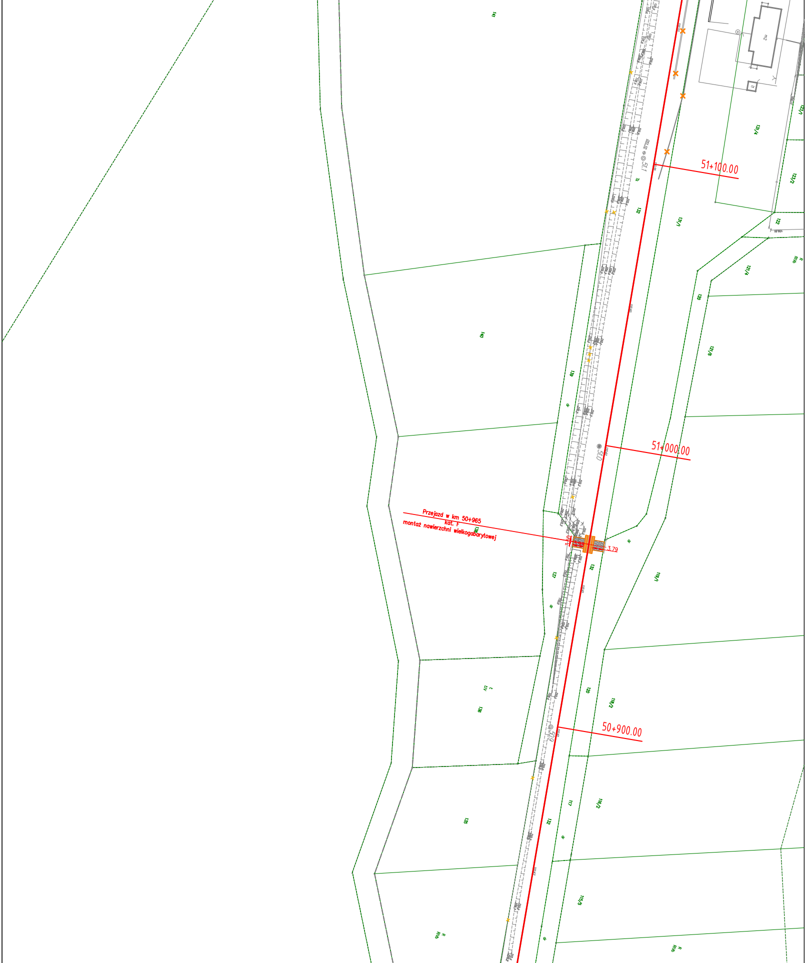

113.390
i=−4.45‰
l=670.00
i=−0.33‰
l=635.00
R=15000m
km 49+525.00
0+400
0+500
0+600
0+700
Przepust w km 49+603
Rozbiórka istniejącego obiektu
Budowa nowego o konstrukcji rurowej śr. 1.0m
49+300.00
49+400.00
49+500.00
49+600.00
312/3
115/25
115/23
115/21
115/11
116
114

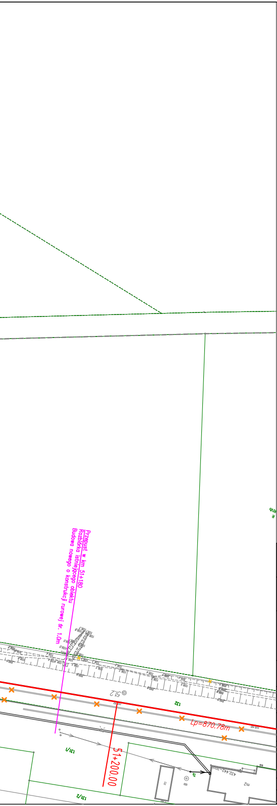

0+800
0+900
1+000
1+100
2.50
5.00
7.00
3.50
22.00
16.71
Przejazd w km 50+066
likwidacja przejazdu kat. D
Lp=1388.77m
49+700.00
49+800.00
49+900.00
50+000.00
497
498
499
500
312/3
116
115/19
115/17
115/15
115/13
147
RIIIb
RV
RIVa


113.181
i=−0.33‰
l=635.00
i=−4.71‰
l=545.00
R=20000m
km 50+160.00
50+100.00
50+200.00
50+300.00
50+400.00
143/14
143/14
143/14
146/4
146/3
146/2
146/2
146/1
145
145
145
145
ToH



10.616
i=-4.71‰
l=545.00
i=-0.01‰
l=835.00
R=7000m
km 50+705.00
Lkp=70.00m
Ll=163.71m, R=1380.00m, D=40mm
Lkp=70.00m
PKP: 50+494.27
50+500.00
KKP-PłK: 50+564.27
50+600.00
50+700.00
KłK-PKP: 50+727.98
KłK-PKP: 50+797.98
50+800.00
505
506
507
508
0004 Drobnin
0005 Garzyn
143/14
145
146/1
110/6
311/2
132
133
134
113
112/2
114
115/9
115/7
dr


Przejazd w km 50+965
kat. F
montaż nawierzchni wielkogabarytowej
3.99
3.79
3.50
50+900.00
51+000.00
51+100.00
50,9
51,0
51,1
141
140
139
138
137
136
135
132
131/1
131/4
123/1
123/2
122
121/4
121/6
120
118/1
118/2
117
116/2
115/5
dr
ŁIV
R
RIVb
m2


Przepust w km 51+180
Rozbiórka istniejącego obiektu
Budowa nowego o konstrukcji rurowej śr. 1.0m
51,2
132
Lp=870.78m
51+200.00
131/1
131/2
432.442
m2
Tk
R

Legenda:

Układ torowy

—	oś toru istniejącego
—	oś toru projektowanego
—	projektowany rozjazd
R=7700m I=5.057 I=11.457 I=300.00 I=550.00	wskaźnik projektowanych pochyleń "+" wzrost pochylenia niwelety "–" spadek pochylenia niwelety
✗	likwidacja istniejącej infrastruktury
▥	skarpa rowu odwadniającego

Perony i mała architektura

▥	płyta peronowa
▨	nawierzchnia peronu z płytek betonowych
▥	skarpa
▭	mała architektura
—	odwodnienie

Przejazdy kolejowo–drogowe

▦	nawierzchnia przejazdu kolejowo–drogowego
■	nawierzchnia bitumiczna
▦	nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
▒	nawierzchnia jezdni gruntowej
—	pobocze
—	krawężniki

Drogi kołowe

▭	nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego
▭	nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
▭	nawierzchnia jezdni tłuczniowa
▭	nawierzchnia jezdni i zatok autobusowych z kostki betonowej
—	projektowana krawędź jezdni
—	projektowany krawężnik
—	projektowany krawężnik obniżony lub opornik
—	projektowane pobocze
▥	skarpa rowu
═	projektowane nowe przepusty drogowe

Pozostałe branże

—	obiekty inżynieryjne
—	urządzenia sterowania ruchem kolejowym
—	urządzenia telekomunikacyjne
—	elektroenergetyka nietrakcyjna
– –	przewidywany wykup działek

Zamawiający

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wykonawca

ZRK-DOM POZNAŃ
Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o. o.

Biuro projektowe

E=R=G
E=R=G Polska Sp. z o.o. Sp. Komandytowa

Nazwa zadania

"REWITALIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 360 NA ODCINKU GOSTYŃ – KĄKOLEWO "

Rodzaj projektu

KONCEPCJA

Branża

WIELOBRANŻOWA

Obiekt

Linia kolejowa nr 360 odcinek Gostyń – Kąkolewo

Nazwa rysunku

Plan zagospodarowania terenu – cz. 6

Nr umowy:	Skala	Data	Nr rys.
90/107/0057/23W/I	1:1000	06.2024	06

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Główny Projektant	mgr inż. Filip Buda	WKP/0352/POKL/16	Buda