



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowy
w Krakowie
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków i Budowli
Pl. Matejki 12, 31 -157 Kraków
T: + 48 12 393 13 79
F: + 48 12 393 33 46
dorota.orzechowska@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Kraków, dn. 28.05.2014
Nr IZDK2-505-107/14

IVIA Sp. z o. o.
ul. Jaskrowa 15
43-382 Bielsko – Biała

Oddział Katowice
ul. Kolisty 25
40-486 Katowice

W odpowiedzi na pismo nr P-02/2014/13 z dnia 21.03.2014r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, podaje n/w warunki techniczne przekroczenia linii kolejowej nr 094 Kr.Płaszów – Oświęcim pięcioma wariantami projektowanej obwodnicy Skawiny na odcinku od ul. Energetyków do włączenia do drogi wojewódzkiej nr 953 dla inwestycji pn.: „*Budowa Obwodnicy Skawiny na odcinku od ul. Energetyków do włączenia do drogi wojewódzkiej nr 953 – opracowanie wielowariantowej koncepcji wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz programu funkcjonalno – użytkowym*”.

Jednocześnie informuje się, że w związku z w/w inwestycją tut. Zakład **nie wyraża zgody** na odprowadzenie wód (zrzut wód) w granicach terenu PKP.

Przy projektowaniu inwestycji należy spełnić n/w warunki:

1. Wiadukt wyposażyć w osłony przeciw porażeniowe.
2. Nad siecią trakcyjną należy zbudować osłony ochronne - osłony chroniące od przypadkowego dotknięcia sieci trakcyjnej.
3. Wiadukty należy wyposażyć w ograniczniki niskonapięciowe.
4. Na etapie projektowania należy uwzględnić:
 - Wytyczne projektowania sieci trakcyjnej
 - Instrukcja Ie-2 – utrzymanie sieci trakcyjnej
 - Instrukcja Id-2 warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich.
5. Oświetlenie wiaduktu należy zaprojektować w taki sposób, aby nie występowało zjawisko olśnienia maszynistów w przejeżdżających pojazdach trakcyjnych.
6. Wody opadowe z wiaduktu należy odprowadzić poza teren kolejowy. Wykonane prace nie mogą wpłynąć na pogorszenie odwodnienia terenu kolejowego.

7. W celu zabezpieczenia ruchu kolejowego przed spadaniem przedmiotów, śniegu, lodu itp. poziomu jezdni, na obiekcie należy wykonać odpowiednie rozwiązania techniczne.

8. Projektowany wiadukt drogowy należy zaprojektować zgodnie z:

- Polska norma nr PN-69/K-02057
- Instrukcją Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych przyjętą do stosowania Uchwałą nr 173 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.05.2005 r.
- Rozporządzeniem Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. nr 151, poz. 987).
- Skrajnia budowli linii zelektryfikowanych z siecią górną (dla nowych budowli) pod projektowanym obiektem na czas budowy obiektu jak również docelowo winna spełniać wymogi skrajni 2 SM zgodnie z Id1 i normy PN 69k – 02057 tj. pionowe światło wiaduktu od główki szyny - minimum 7m.

Ponadto informujemy, że nowobudowane obiekty inżynierskie (wiadukty drogowy) nie powinny wymuszać przebudowy i stosowania odstępstw od wymagań technicznych dla budowli kolejowych i obiektów budowlanych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto:

1. Projekty budowlane należy opracować na aktualnej mapie sytuacyjno – wysokościowej w skali 1:500. Mapy te własnym kosztem i staraniem aktualizuje i opracowuje Inwestor lub projektant przed przystąpieniem do projektowania.
 2. Lokalizację projektowanego obiektu należy jednoznacznie nawiązać do kilometrażu linii kolejowej oraz do przekroju poprzecznego i podłużnego torowiska (odległościowo i wysokościowo).
 3. Przed przystąpieniem do robót wymagających zamknięć torowych należy :
 - uzgodnić konieczność zamknięć z tut. Zakładem,
 - spisać: umowę na pokrycie strat PKP w związku z udzielonymi zamknięciami torów, regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów w celu wykonania robót.
 4. Inwestor poniesie wszystkie ewentualne koszty związane z prowadzeniem okresowych ograniczeń prędkości pociągów lub z okresowym zamknięciem torów przez PKP PLK S.A. dla wykonania prac w obszarze kolejowym.
 5. W przypadku, gdy technologia robót będzie wymagała zamknięcia torów, wyłączenia napięcia należy opracować harmonogram robót i uzgodnić go z tut. Zakładem oraz PKP Energetyka sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie z 6 – cio miesięcznym wyprzedzeniem.
 6. Harmonogram zamknięć torowych z określeniem ilości godzin i dni należy zgłosić do Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie z wyprzedzeniem co najmniej 6 miesięcy. Zamknięcia zostaną przydzielone po uwzględnieniu terminów robót własnych. Do realizacji zadania należy przyjąć technologię, uwzględniającą minimalną ilość godzin zamknięć torowych.
7. Istniejące urządzenia i budowle PKP S.A. (energetyczne, srk, teletechniczne, etc.) kolidujące z budową projektowanego obiektu winny być przebudowane lub filarami

projektowanego obiektu winny być przebudowane zabezpieczone kosztem i staraniem Inwestora zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem służb PKP, i tak np. projektowane podpory wiaduktu nie mogą znajdować się na istniejących kablach do urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nie mogą ograniczać widoczności sygnałów na istniejących sygnalizatorach z odległości przewidzianych w Wytycznych Technicznych Budowy Urządzeń Sterowanie Ruchem Kolejowym w Przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe WTB – E10. Ewentualne kolizje z kablami należy zaprojektować i wykonać zgodnie z PN 76/E – 05125.

8. Projekty branżowe, związane z przebudową urządzeń i budowli kolejowych, jak również projekt podstawowy tj. projekt wiaduktu należy uzgodnić z następującymi zakładami Grupy PKP:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Pl. Matejki 12
- PKP Energetyka Sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie, ul. Kamienna 14,
- TK Telekom Sp. z o.o. ul. Kijowska 10/12 A,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, Rondo Mogiłskie, 31-516 Kraków.

9. Roboty w terenie będzie można prowadzić na podstawie uzgodnionego projektu budowlanego, pozwolenia na budowę, umowy na wejście w teren (umowa dzierżawy na czas prowadzenia robót, nadzór i w razie konieczności za pozostawienie na stałe elementów w terenie PKP) oraz umowy na udostępnienie terenu zawartej pomiędzy Inwestorem, a PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Krakowie, Pl. Matejki 12.

Ponadto standardowe warunki techniczne do projektowania i wykonania instalacji, budowli i budynków na terenach kolejowych i w ich sąsiedztwie.

1. Projekt budowlany należy opracować na aktualnej mapie sytuacyjno – wysokościowej w skali 1 : 500 z klauzulą PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie ul. Mogiłska 1 z dokładnym kilometrem linii kolejowej, w którym zostanie wykonane przejście pod torowiskiem.

2. Mapy te własnym kosztem aktualizuje lub opracowuje inwestor lub projektant przed przystąpieniem do projektowania.

3. Przejście przyłączem pod torami linii kolejowej należy wykonać w gruncie rodzimym z zachowaniem wymaganej odległości od główki szyny **minimum 1.5 metra** i **min. 0.50** pod dnem oczyszczonego rowu odwadniającego, przedstawić na profilu podłużnym.

4. Projektowana trasa przekroczenia winna być oddalona co **najmniej 10,0m** od urządzeń kolejowych takich jak: rozjazdy, **słupy trakcyjne**, semafony, przejazdy przez tory, itp. oraz **15,0m** od zewnętrznego obrysu obiektów inżynierskich (mosty, przepusty, wiadukty, mury oporowe).

5. Gdyby średnica rury przepychowej przekraczała **600mm** należy zaprojektować w torze **odciążenia szynowe**.

6. Studnie przepychowe oraz wszelkiego rodzaju **roboty ziemne należy** wykonywać w odległości nie mniejszej niż **4,0m** od podstawy nasypu kolejowego, od zewnętrznej krawędzi rowu odwadniającego oraz od granicy obszaru kolejowego.

7. Lokalizację przejścia należy jednoznacznie nawiązać do kilometrażu linii kolejowej.

8. Lokalizację projektowanego przejścia należy jednoznacznie nawiązać do przekroju poprzecznego i podłużnego torowiska (odległościowo i wysokościowo).

9. W przypadku układania przyłącza wzdłuż linii kolejowej winny być zachowane odległości zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r (jednolity tekst ustawy ogłoszony obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 19 stycznia 2007r) tj. nie mniej niż **10 metrów** od granicy obszaru kolejowego i nie mniej niż **20 metrów** od osi skrajnego toru kolejowego. W przypadku nie spełnienia jednego z tych warunków należy wystąpić do tutejszego zakładu o odstąpienie od warunków usytuowania.

10. Przejście pod torami należy wykonać zgodnie z wymaganiami obowiązujących norm, przepisów i wytycznych.

11. Wszystkie roboty ziemne wykonywane w rejonie linii kolejowych powinny być prowadzone zgodnie ze sztuką budowlaną i nie mogą wpłynąć na pogorszenie odwodnienia terenu kolejowego oraz naruszenia stateczności skarpy nasypu (wykopu).

12. Przejście pod torami należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.

- BN-80/8939-17-„Przeprowadzanie rurociągów i kabli pod torami kolejowymi”.

- BN-75/8846-01-„Roboty ziemne w podtorzu kolejowym do układania przewodów rurowych”.

PKP PLK S.A. zastrzega sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag i zastrzeżeń na etapie uzgadniania projektu budowlanego.

Niniejsze uzgodnienie jest ważne 1 rok.

DIREKTOR
p.o. Michał Jędrzak
Z-ca Dyrektora ds. Technicznych

Koszt naszej usługi w zakresie j w wynosi:

181.76 zł + 23 % VAT = 181.76 zł + 41.80 zł. = 223.56 zł.

Opracował/a: Dorota Orzechowska, t: +48 12 393 13 79