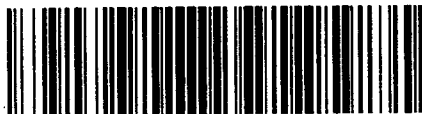


IZ16IOSA.2133.11.2024.MC

Poznań, 15.03.2024r.

Dotyczy: przedłużenia przejścia podziemnego w Luboniu

Urząd Miasta Luboń
Wpłynęło dn. 2024-03-22



L.dz.7758.2024

Urząd Miasta Luboń
Biuro Majątku Komunalnego
w Luboniu
Pl. Edmunda Bojanowskiego 2
62-030 Luboń

W odpowiedzi na pismo BMK.RI.7010.1.26.2023 z dnia 29.12.2023r. dotyczące wydania warunków dla inwestycji polegającej na przedłużeniu istniejącego przejścia pod torami na stacji Luboń wraz z wyjściami na węzeł przesiadkowy na linii kolejowej nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny w km 157,949, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu **podaje warunki techniczne dla powyższej inwestycji:**

1. Należy przedstawić dokumentację techniczną na usunięcie kolizji z kablami oświetlenia zewnętrznego, srk, światłowodowych itp. jak również z konstrukcjami wsporczymi sieci trakcyjnej.
2. W punkcie „1. Charakterystyka Ogólna” należy wpisać:
 - a. Ilość torów na nowej części obiektu: 9 [torów]
 - b. Długość części projektowanej: 89,0 [m]
 - c. Długość łączna przejścia istniejącego i projektowanego: 108,0 [m]
 - d. Światło poziome: 3,6 [m]
 - e. Światło pionowe: min. 2,6 [m]
 - f. Kąt skrzyżowania z przeszkodą: 61,5 [°]
 - g. Klasa obciążeń wg PN-85/S-10030: $k=(..+3..)$ $ak=(..1,33..)$
 - h. Kod nacisku zgodnie z PN-EN 15528: (D4-160)
 - i. Dopuszczalny nacisk osiowy oraz rozłożony: 221 [kN/oś], 22,5 [t/oś], 78 [kN/m]
 - j. Prędkość max dla pociągów osobowych: 160 [km/h]
 - k. Prędkość max dla pociągów towarowych: 120 [km/h]
 - l. Wysokość naziomu do poziomu główki szyny: min. 0,75 [m]
3. Izolacja przeciw wilgociowa projektowana do wykonania w korycie balastowym obiektu musi mieć certyfikat IBDiM do stosowania w korytach balastowych obiektów kolejowych. Zastosowana w projekcie w punkcie „10. Izolacja” papa zgrzewalna nie posiada takiego dopuszczenia. Należy więc zmienić izolację koryta balastowego na posiadającą dopuszczenie do stosowania w kolejowych korytach balastowych.
4. W korycie balastowym dla obiektów bez naziomu należy zastosować również maty anty wibracyjne, które zmniejszają oddziaływania dynamiczne na konstrukcję obiektu. Obowiązuje również certyfikat IBDiM zezwalający do zastosowania na PKP.
5. Odwodnienie wewnętrzne przejścia punkt „13. Odwodnienie”: należy uszczegółowić opis odwodnienia liniowego. Przykładowo – będzie to systemowe odwodnienie liniowe projektowane w postaci ciągu ako-drenów przyściennych o minimalnej wytrzymałości 125

- [MPa] z rusztem polimerowym i listwą ochronną, czy będzie to odwodnienie betonowo-polimerowe grzebieniowe. Należy również podać jego parametry techniczne.
6. Projekt w punkcie „15. Powierzchniowe zabezpieczenie betonu” powinien mieć określoną kolorystykę: jasnoszary RAL 7047. Dopuszczalne jest zastosowanie wtrąceń RAL 7040 oraz RAL 7042. Należy podać rodzaj zastosowanej posadzki.
 7. W projekcie w punkcie „9. Wyposażenie przejścia” należy zaznaczyć, że wszystkie instalacje (wodna, elektryczna, itp.) powinny być tak zaprojektowane aby posiadały oddzielne przyłącza niezależne od PKP, tak aby mogło je utrzymywać miasto.
 8. W projekcie należy dopisać konieczność wykonania obciążeń statycznych obiektu przed oddaniem kolejnych torów na obiekcie do eksploatacji.
 9. Projekt powinien zawierać zapis, że podczas odbiorów eksploatacyjnych poszczególnych torów Inwestor ma obowiązek uzyskać dla nich pozwolenia na użytkowanie zgodnie z Prawem Budowlanym Art. 54, 55, 57. W przypadku braku potrzeby wydania przez Nadzór Budowlany na tym etapie budowy takich pozwoleń na użytkowanie dla każdego z odbieranych torów osobno na odbiorze należy przedłożyć takie oświadczenie Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego.
 10. Plany sytuacyjne projektu należy wykonać na aktualnych, kolejowych mapach do celów projektowych (geodezyjne podkłady kolejowe). W celu uzyskania powyższych map należy zgłosić się do PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań. Uzyskany podkład ze względu na aktualnie wrysowane instalacje PKP pozwoli uniknąć kolizji z urządzeniami kolejowymi.
 11. Dla wszystkich obiektów budowlanych, wchodzących w zakres inwestycji realizowanych i przebiegających przez tereny kolejowe (np. obiekty liniowe) należy przed ich realizacją na etapie opracowania projektów, uzyskać uzgodnienie od Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej znajdującego się przy PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań.
 12. Dokumentacja projektowa powinna zawierać:
 - a. Technologię robót z fazowaniem i harmonogramem robót dla określenia niezbędnych zamknięć torowych oraz ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów w czasie budowy przejścia;
 - b. Technologię ruchowo - przewozową, która umożliwi określenie możliwości przepuszczenia rozkładowej ilości pociągów i zminimalizowania strat eksploatacyjnych;
 - c. Sposób zabezpieczenia torów w czasie wykonywania robót obok czynnych torów.
 13. W dokumentacji projektowej należy zamieścić ww. technologie oraz uwzględnić następujące uwagi:
 - a. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz pracowników pracujących w pobliżu czynnych torów kolejowych, należy zastosować takie zabezpieczenia, by wykonywanie robót nie zagrażało bezpieczeństwu i nie powodowało wprowadzenia ograniczenia szybkości biegu pociągów obok miejsca robót.
 - b. W wykonawstwie należy przyjąć założenie, że w trakcie budowy przejścia będzie zapewniona ciągłość ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego).
 - c. Na min. 135 dni przed planowanym rozpoczęciem prac związanych z budową przejścia podziemnego wykonawca zobowiązany będzie wystosować wniosek do Zakładu Linii Kolejowych celem powołania komisji dla opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu, na której zobowiązany jest przedstawić zatwierdzony przez Polskie Linie Kolejowe S.A. harmonogram robót, technologie oraz uzgodnioną dokumentację techniczną.
 - d. Wszystkie czynności PKP są płatne.

Opracowanie ww. technologii wraz z fazowaniem i harmonogramem robót umożliwi określenie optymalnych terminów zamknięć torowych, ograniczeń w prowadzeniu ruchu

oraz prowadzenia nadzoru ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych, a tym samym zminimalizowania kosztów poniesionych w wyniku strat eksploatacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych i przewoźników, które jest zobowiązany pokryć Inwestor (Wykonawca) budowy przejścia, co w znacznym stopniu może przyczynić się do obniżenia kosztów inwestycji.

Informujemy, że wszystkie straty PKP Polskich Linii Kolejowych wynikające z opóźnień pociągów, odwołania pociągów, zmian w rozkładzie jazdy pociągów jak również wynikające z nieterminowego zakończenia prac związanych z zamknięciami torowymi zobowiązany będzie pokryć Inwestor lub Wykonawca zgodnie z ustaleniami między nimi, które należy przedstawić w czasie opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót.

Na min. 110 dni przed planowanym rozpoczęciem robót związanymi z zamknięciami torowymi lub ograniczeniem prędkości biegu pociągów, wykonawca zobowiązany jest zgłosić w Zakładzie Linii Kolejowych w Poznaniu potrzeby zamknięć torów lub ograniczenia prędkości biegu pociągów celem uwzględnienia tych ograniczeń w rozkładzie jazdy pociągów i uzgodnienia zmian z przewoźnikami.

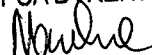
14. Jednocześnie informujemy, że Wykonawca ma obowiązek:

- a. Zgłosić się do tutejszego Zakładu w celu uzyskania odpłatnie informacji dla swoich pracowników z zakresu zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z „Zasadami bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Ibh-105 stanowiącego załącznik do Uchwały nr 460/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 lipca 2019r. Wykaz pracowników zostanie przesłany do odpowiedniej terytorialnie Sekcji Eksploatacji.
- b. Zgłosić się do PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań celem otrzymania Karty Wstępu (w załączeniu) na obszar kolejowy zgodnie z Uchwałą nr 925/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 listopada 2018r. (realizacja załącznika do Uchwały tj. „Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”).

15. We wszelkich nie wymienionych powyżej kwestiach należy stosować obowiązujące Standardy Techniczne i instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl), a także obowiązujące normy, przepisy i rozporządzenia.

Warunkiem wydania pozytywnego uzgodnienia jest deklaracja Miasta Luboń utrzymania nowo wybudowanej części przejścia pod torami wraz z obsługą jego odwodnienia oraz oświetlenia i zasilania w energię elektryczną.

ZASTĘPCA DYREKTORA


Monika Nowicka